



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Szczecin, dnia 17 maja 2019 r.

Poz. 2786

UCHWAŁA NR V/78/2019 RADY MIEJSKIEJ W KOSZALINIE

z dnia 25 kwietnia 2019 r.

zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2019 r. poz. 506), art. 14 w związku z art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, poz. 2435) oraz art. 80 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 317, poz. 1356, poz. 2348), Rada Miejska w Koszalinie uchwala, co następuje:

§ 1. Aktualizuje się Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego, przyjęty uchwałą Rady Miejskiej w Koszalinie Nr XI/132/2015 z dnia 25 czerwca 2015 roku (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2015 r. poz. 2903), poprzez wprowadzenie zmian do załącznika przedmiotowej uchwały, w brzmieniu jak załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Koszalina.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Przewodniczący Rady Miejskiej

Jan Kuriata

Załącznik do Uchwały Nr V/78/2019

Rady Miejskiej w Koszalinie

z dnia 25 kwietnia 2019 r.

**AKTUALIZACJA PLANU
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
NA LATA 2015 – 2025**

**DLA MIASTA KOSZALINA I GMIN OŚCIENNYCH
KTÓRE ZAWARŁY Z GMINĄ MIASTO KOSZALIN
POROZUMIENIA W ZAKRESIE ORGANIZACJI
TRANSPORTU PUBLICZNEGO**

Koszalin 2019

1. W rozdziale 1 punkt 1.2 otrzymuje brzmienie:

„1.2 Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje gmina licząca co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, a także gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze¹.

Miasto Koszalin zawarło z gminami: Będzino, Manowo, Mielno, Sianów i Świeszyno porozumienia komunalne w sprawie powierzenia miastu Koszalin realizacji zadań w zakresie zadania publicznego transportu osobowego środkami komunikacji miejskiej na terenie gmin zawierających porozumienie. Porozumienia te zostały przyjęte uchwałami rad przez poszczególne gminy. Podpisując porozumienia, gminy ościenne zobowiązały się do odpowiedniego ponoszenia kosztów związanych z realizacją tego zadania.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar miasta Koszalina oraz gmin: Będzino, Manowo, Mielno, Sianów i Świeszyno, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym – wraz z docelowym schematem funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;
- Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, przedstawioną przez komisję Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI));
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego” (stan na 31.01.2015 r.);
 - „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”;
 - „Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego”, aktualizacja czerwiec 2010 r.;
 - „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”;
 - „Strategia Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich Województwa Zachodniopomorskiego w latach 2002-2015” Aktualizacja 2010;

- „Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019 r.”;
- „Program Ochrony Powietrza dla stref województwa zachodniopomorskiego, tj. aglomeracji szczecińskiej, miasta Koszalin oraz strefy zachodniopomorskiej”;
- „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina ze zmianami” (stan na 31.01.2015 r.);
- „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Koszalina na lata 2006-2013”;
- „Strategia rozwoju Koszalina” (stan na 31.01.2015 r.);
- „Program Ochrony Środowiska Miasta Koszalina na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019”;
- „Program Ochrony Środowiska przed Hałasem dla Miasta Koszalina”;
- „Studium rozwoju ruchu rowerowego w Koszalinie”;
- „Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.”;
- Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Koszalinie autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina oraz gmin, z którymi miasto Koszalin podpisało porozumienia;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina oraz gmin, z którymi miasto podpisało porozumienia;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa – w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych;
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej w Koszalinie i gminach, z którymi miasto Koszalin podpisało porozumienia;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Szczecinie, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Koszalina i gmin objętych opracowaniem;
- dane z urzędów miast i gmin, urzędów pracy, ośrodków pomocy społecznej i innych instytucji;

- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich wytycznymi.”

2. W rozdziale 1 w punkcie 1.3 dodaje się dziewiąty tiret o brzmieniu:

- **AKK** - Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Koszalinie autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu.

3. W rozdziale 1 w punkcie 1.4 po ostatnim akapicie o brzmieniu:

„Część uwag uwzględniono, odpowiednio korygując treść planu transportowego. Raport z konsultacji społecznych stanowi Załącznik nr 1 do planu transportowego.”

dodaje się kolejny akapit o brzmieniu:

„W styczniu 2019 r. na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie opracowano aktualizację planu, w której przewidziano, iż powinna być przygotowana w formie adekwatnej do merytoryki, treści wyglądu obowiązującego dokumentu, a także obejmować (poza elektromobilnością i paliwami alternatywnymi) podstawowe dane, które zostały uwzględnione w analizie – charakterystykę koszalińskiej sieci komunikacyjnej wraz z opisem eksploatacyjnego taboru.

Celem przeprowadzonej aktualizacji jest doprowadzenie do spójności w zakresie zapisów AKK oraz planu transportowego.”

4. W rozdziale 2 w punkcie 2.4:

a) akapit ósmy o brzmieniu:

„Miasto Koszalin podpisało wieloletnie porozumienia w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego w formule komunikacji miejskiej z czterema gminami graniczącymi z miastem i należącymi do powiatu koszalińskiego. Są to gminy: Będzino, Manowo, Mielno i Świeszyno.”

zastępuje się brzmieniem:

„Miasto Koszalin podpisało wieloletnie porozumienia w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego w formule komunikacji miejskiej z pięcioma gminami graniczącymi

z miastem i należącymi do powiatu koszalińskiego. Są to gminy: Będzino, Manowo, Mielno, Sianów i Świeszyno.”

b) po ostatnim akapicie w opisie Gminy Świeszyno o brzmieniu:

„Przez teren gminy przebiega (w jej północnej części) linia kolejowa nr 202, z przystankami w Niekłonicach i Dunowie.”

dodaje się opis Gminy Sianów o brzmieniu:

„Gmina Sianów

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r., obszar gminy miejsko-wiejskiej Sianów zajmował powierzchnię 226,80 km², z czego 43,3% stanowiły lasy, liczba mieszkańców sięgnęła wówczas 13 843 osób. Północno-zachodnia część gminy zdominowana jest przez gospodarkę rolną, co wynika z wysokiej jakości użytkowanych gleb. W południowo-wschodniej części Gminy przeważa gospodarka leśna związana z dużymi kompleksami lasów. Gmina podzielona jest na 24 sołectwa i trzy osiedla. Gmina jest jedną z ośmiu jednostek samorządu terytorialnego wchodzącego w skład powiatu koszalińskiego. Od zachodu graniczy z Koszalinem, od strony południowej z gminą Polanów i Manowo, od północy z gminami Mielno i Darłowo, a od wschodu z gminą Malechowo. Od północy naturalne granice Gminy stanowią przybrzeżne jeziora Jamno i Bukowo, od zachodu szerokie i płaskie dno doliny rzeki Unieść, od południa kompleks lasów Góry Chełmskiej oraz lasów nadleśnictwa Manowo, a od wschodu kompleks lasów nadleśnictwa Karnieszewice.

W zakresie połączeń komunikacyjnych Gmina Sianów położona jest przy drodze krajowej nr 6 relacji Gdańsk – Szczecin. Droga ta przebiega przez centrum miasta Sianów. Gmina posiada dogodne połączenie komunikacyjne z najbliższymi dużymi ośrodkami miejskimi, tj. z Koszalinem, Słupskiem i Sławnem. Inwestycje drogowe na kolejne lata przewidują budowę drogi ekspresowej S6, łączącą Szczeciński Obszar Metropolitalny i drogę ekspresową S3 (węzeł Goleniów), przez Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk z Trójmiastem i autostradą A1 (węzeł Rusocin).

Przez teren Gminy na odcinku 15 km przebiega jednotorowa linia kolejowa relacji Gdynia – Koszalin – Szczecin.

Gmina nie ma dostępu do morza, jednak jej teren cechują walory przyrodnicze i krajobrazowe, predysponując ją do dalszego rozwoju funkcji turystyki.”

c) Tabelę 4 wraz z opisem o brzmieniu:

„W tabeli 4 przedstawiono liczbę ludności i gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach objętych planem – wg stanu na 31 grudnia 2013 r.

Tab. 4. Liczba ludności i gęstość zaludnienia w Koszalinie i gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Miejscowości obsługiwane kom. miejską	Ludność gminy [tys.]	Powierzchnia gminy [km ²]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]
Miasto Koszalin	Całe miasto	109,17	98,3	1 110
Gmina Będzino*	Mścice, Strzeżenice	8,56	166,2	51
Gmina Manowo	Bonin	6,87	188,3	36
Gmina Mielno*	Mielno, Unieście	5,51	62,1	81
Gmina Świeszyno	Nieklonice	6,66	132,6	50
Razem	-	136,31	647,5	211

* – gminy obsługiwane tylko sezonowo.

Źródło: dane GUS. „

zastępuje się brzmieniem:

„W tabeli 4 przedstawiono liczbę ludności i gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach objętych planem – wg stanu na 31 grudnia 2017 r.

Tab. 4. Liczba ludności i gęstość zaludnienia w Koszalinie i gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2017 r.

Jednostka administracyjna	Ludność gminy [tys.]	Powierzchnia gminy [km ²]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]
Miasto Koszalin	107,67	98,3	1 095
Gmina Będzino	8,63	166,2	52
Gmina Manowo	6,95	188,3	37
Gmina Mielno	4,95	62,1	80
Gmina Sianów	13,84	226,8	61
Gmina Świeszyno	7,13	132,6	54
Razem	149,17	874,3	171

Źródło: dane GUS.”

5. W rozdziale 2 w punkcie 2.5:

a) akapit trzeci o brzmieniu:

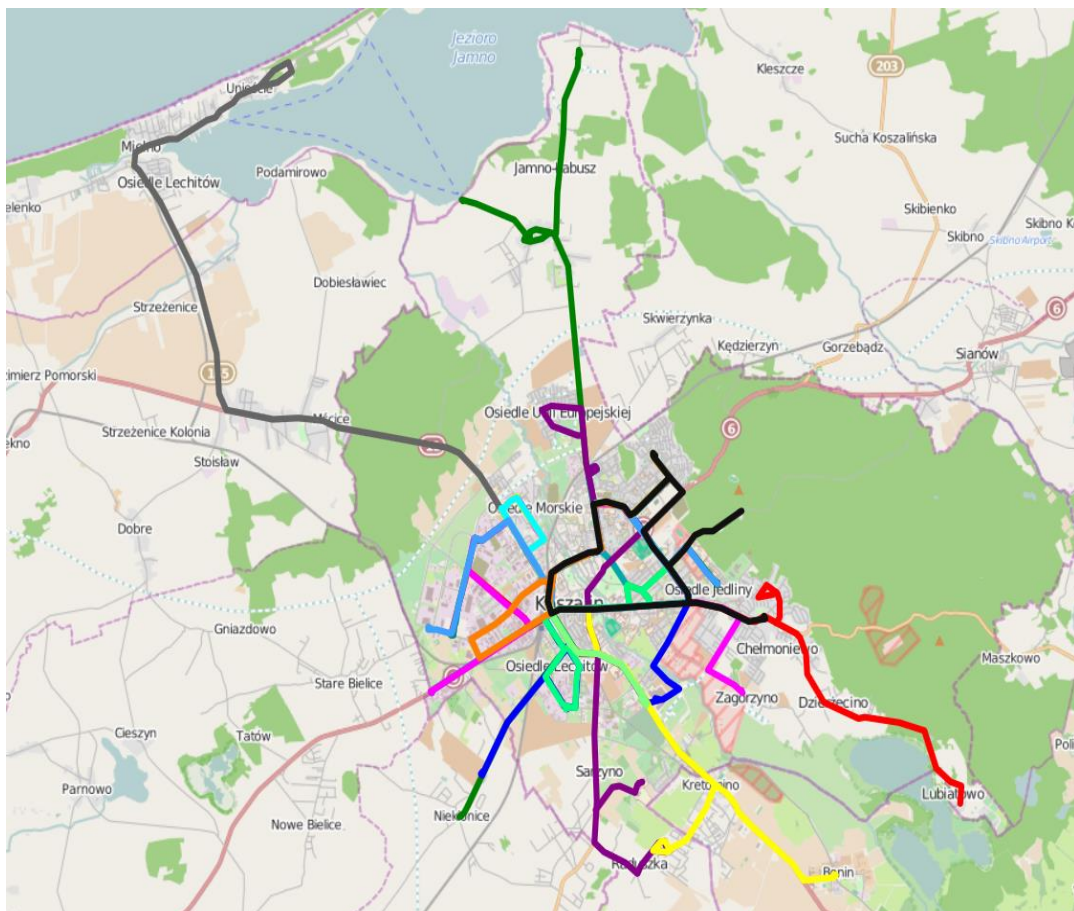
„Wg stanu na dzień 30 września 2014 r., sieć transportu publicznego organizowanego przez miasto Koszalin tworzyło 16 linii autobusowych (w tym dwie sezonowe). Poza siecią komunikacji miejskiej zorganizowana została przez Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie, w sezonie wiosenno-letnim, przeprawa statkiem przez jezioro Jamno, o charakterze przewozów turystycznych.”

zastępuje się brzmieniem:

„Wg stanu na dzień 30 września 2014 r., sieć transportu publicznego organizowanego przez miasto Koszalin tworzyło 16 linii autobusowych (w tym dwie sezonowe) oraz 1 linia sezonowa żeglugi śródlądowej po Jeziorze Jamno, której celem jest zwiększenie atrakcyjności transportu miejskiego.”

b) rysunek nr 6 o następującej formie:

”

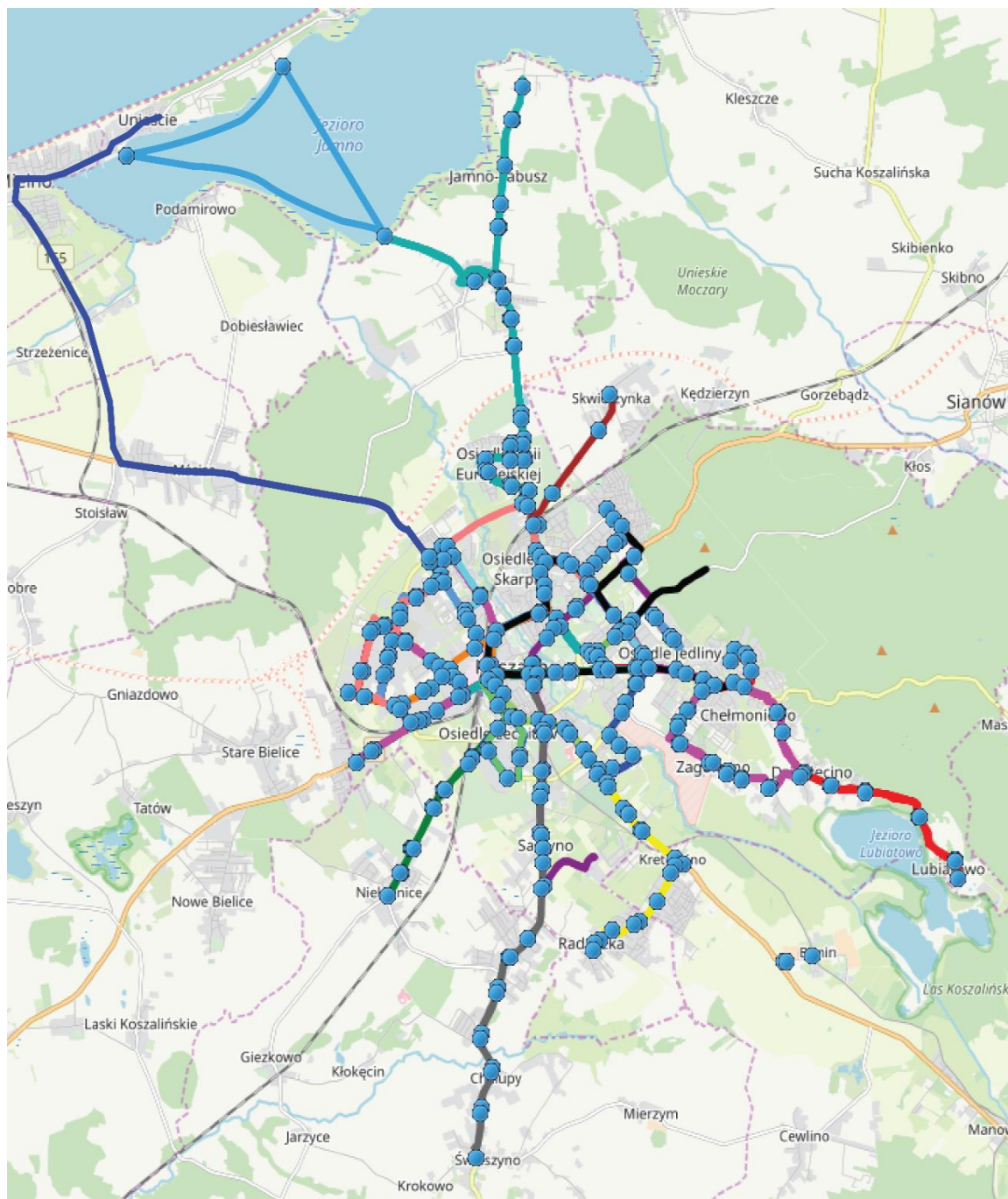


Rys. 6. Układ linii komunikacji miejskiej na obszarze miasta Koszalina i gmin ościennych, z którymi miasto Koszalin podpisało porozumienia w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego – stan na 30 września 2014 r.

Źródło: dane Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie. „

zastępuje się formą:

„



Rys. 6. Układ linii komunikacji miejskiej na obszarze miasta Koszalina i gmin ościennych, z którymi miasto Koszalin podpisało porozumienia w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego wraz z trasą sezonową Jamno Przeprawa oraz statku „Koszałek” – stan na 31 grudnia 2018 r.

Źródło: dane Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie. „

6. W rozdziale 2 w punkcie 2.7:

a) *wykreśla się akapity dwudziesty trzeci i dwudziesty czwarty o brzmieniu:*

„Taryfa opłat za usługi komunikacji miejskiej nie dotyczy przepraw statkiem „Koszałek”, w których obowiązuje odrębny cennik, ustalony przez MZK Sp. z o.o. Ceny biletów żeglugi śródlądowej są wyższe niż ceny biletów autobusowych, a ponieważ niezmotoryzowany pasażer żeglugi musi dojechać do przystani z miasta Koszalina autobusem, to łączny koszt podróży będzie o 78-158% wyższy od analogicznego przejazdu wyłącznie autobusem linii 1 przy podróży do Unieścia i o 158-198% wyższy przy podróży z Unieścia (niektóre bilety powrotne są dwukrotnie droższe). Podróż statkiem jest więc atrakcją turystyczną, a nie sposobem na codzienne (sezonowe) przejazdy do Unieścia, realizowane w celach obligatoryjnych. Wskazuje na to także wprowadzenie do taryfy biletów rodzinnych i grupowych.

Skoro w przejazdach statkiem nie obowiązuje taryfa ustalona uchwałami Rady Miejskiej w Koszalinie dla środków komunikacji miejskiej, to przewóz statkiem nie może być uznawany za przejazd środkiem komunikacji miejskiej. Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju transportu dotyczy tylko komunikacji miejskiej organizowanej przez miasto Koszalin, nie obejmuje więc przewozów statkiem „Koszałek”.”

b) *kolejny akapit o brzmieniu:*

„W koszalińskiej autobusowej komunikacji miejskiej obowiązuje jeden rodzaj ulgi – w wysokości 50% ceny danego rodzaju biletu (zakres ulg dla przepraw przez jezioro Jamno statkiem ustaliło odrębnie Zgromadzenie Wspólników Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie).„

zastępuje się brzmieniem:

„W koszalińskiej komunikacji miejskiej obowiązuje jeden rodzaj ulgi – w wysokości 50% ceny danego rodzaju biletu.„

7. W rozdziale 5 akapit dwunasty o brzmieniu:

„Operator koszalińskiej komunikacji miejskiej, MZK Sp. z o.o. w Koszalinie, prowadzi szeroką działalność dodatkową (przewozy turystyczne statkiem „Koszałek”, przewozy okazjonalne, sprzedaż paliw, usługi diagnostyczne, warsztatowe, reklamowe, myjnię, serwis wymiany i przechowywania opon, wynajem pojazdów i nieruchomości oraz sprzedaż biletów przez kierowców), z której zyski są także przeznaczane na finansowanie komunikacji miejskiej.”

zastępuje się brzmieniem:

„Operator koszalińskiej komunikacji miejskiej, MZK Sp. z o.o. w Koszalinie, prowadzi szeroką działalność dodatkową (przewozy okazjonalne, sprzedaż paliw, usługi diagnostyczne, warsztatowe, reklamowe, myjnię, serwis wymiany i przechowywania opon, wynajem pojazdów i nieruchomości), z której zyski są także przeznaczane na finansowanie komunikacji miejskiej.”

8. W rozdziale 7 w punkcie 7.2 w akapicie pierwszym dodaje się szósty tiret o brzmieniu:

- integracji linii autobusowych z linią żeglugi śródlądowej po jeziorze Jamno w ramach sieci komunikacji miejskiej.

9. W rozdziale 10 akapit piąty o brzmieniu:

„Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących utrzymanie obecnego poziomu i rozwój transportu zbiorowego – poprzez wprowadzenie przywilejów w ruchu dla komunikacji zbiorowej (miejskiej) oraz rozważne ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, zwłaszcza w ścisłym centrum miasta.”

zastępuje się brzmieniem:

„Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących utrzymanie obecnego poziomu i rozwój transportu zbiorowego – poprzez wprowadzenie przywilejów w ruchu dla komunikacji zbiorowej (miejskiej), rozwijanie w sezonie letnim połączenia żeglugi śródlądowej w ramach transportu publicznego z miejscowościami nadmorskimi (jako alternatywa wobec zatłoczonego dojazdu nad morze transportem kołowym) oraz rozważne ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, zwłaszcza w ścisłym centrum miasta.”

10. W rozdziale 12 w punkcie „Planowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe”, akapit piąty o brzmieniu:

„MZK Sp. z o.o. w Koszalinie we własnym zakresie realizować będzie inwestycje odtworzeniowe w tabor autobusowy i inne środki trwałe. W okresie planowania przewiduje się zakup pojazdów fabrycznie nowych, w uzasadnionych przypadkach pojazdów używanych nie starszych niż sześć lat. Nie wyklucza się również odpowiedniej partycypacji gmin w realizacji zadań inwestycyjnych (finansowej i rzeczowej).”

zastępuje się brzmieniem:

„MZK Sp. z o.o. w Koszalinie we własnym zakresie realizować będzie inwestycje odtworzeniowe w tabor i inne środki trwałe. W okresie planowania przewiduje się zakup i modernizację niskoemisyjnego taboru transportu miejskiego (autobusów i statków) fabrycznie nowych, w uzasadnionych przypadkach pojazdów używanych nie starszych niż sześć lat. Nie wyklucza się również odpowiedniej partycypacji gmin w realizacji zadań inwestycyjnych (finansowej i rzeczowej).”

11. Dodaje się rozdział 13 „Wykorzystanie przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Koszalinie autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu” o brzmieniu:

”

13. Wykorzystanie przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Koszalinie autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu

Na podstawie art. 37 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r. w IV kwartale 2018 r. sporządzono , analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (AKK).

W ramach AKK związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Koszalinie autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, przeanalizowano zasadność modernizacji taboru autobusowego w czterech wariantach:

- 1) Wariant bazowy – z wykorzystaniem autobusów o napędzie konwencjonalnym spełniających wymogi normy EURO6;
- 2) Wariant alternatywny I – z wykorzystaniem autobusów o napędzie elektrycznym;
- 3) Wariant alternatywny II – z wykorzystaniem autobusów zasilanych CNG;
- 4) Wariant alternatywny III – z wykorzystaniem autobusów o napędzie wodorowym;

Pierwszym elementem analizy była ocena techniczna wdrożenia każdego z ww. rozwiązań. Analiza wykazała jednak, że w świetle analizowanego systemu transportowego i dostępnych rozwiązań technicznych, wprowadzenie do eksploatacji autobusów o napędzie wodorowym nie jest możliwe.

Na dzień sporządzania analizy na terenie kraju nie funkcjonują żadne komercyjne stacje tankowania wodoru, a możliwość zakupu sprężonego wodoru na cele transportowe jest niemożliwa (brak odpowiedniej infrastruktury i przedsiębiorstw dystrybucyjnych). Tym samym analizę III wariantu alternatywnego na tym etapie zakończono, wykluczając możliwość jej realizacji.

Drugim elementem analizy stanowiła analiza finansowa, wskazująca na konieczne nakłady inwestycyjne niezbędne do wdrożenia poszczególnych wariantów inwestycyjnych.

Tab. 52. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa koszalińskiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. (w cenach z 2013 r.)

Wydatek	Cena jednostkowa	Liczba	Wydatki łącznie
Autobus o napędzie konwencjonalnym	1 000 000,00 zł	21	21 000 000,00 zł

Tab. 53. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa koszalińskiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. (w cenach z 2013 r.)

Wydatek	Cena jednostkowa	Liczba	Wydatki łącznie
Autobus o napędzie elektrycznym	2 500 000,00 zł	21	52 500 000,00 zł
Gniazda wolnego ładowania	20 000,00 zł	21	420 000,00 zł
Pantografowa stacja ładowania	1 000 000,00 zł	2	2 000 000,00 zł
		SUMA	54 920 000,00 zł

Tab. 54. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa koszalińskiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. (w cenach z 2013 r.)

Wydatek	Cena jednostkowa	Liczba	Wydatki łącznie
Autobus zasilany CNG	1 250 000,00 zł	21	26 250 000,00 zł

Spełnienie wymogów ustawowych w zakresie udziału pojazdów zeroemisyjnych w całkowitej flocie autobusowej MZK (30% taboru autobusowego), następuje w przypadku zakupu (wymiany) 21 pojazdów. W przypadku autobusów zasilanych energią elektryczną z uwagi na dodatkowy koszt w zakresie infrastruktury, łączny koszt inwestycji jest ponad 2,5-krotnie większy niż w przypadku wariantu bazowego (zakupu autobusów w normie EURO6). Potencjalna wymiana taboru wpłynie również na ponoszone koszty eksploatacyjne. Szacowany koszt wozokilometra w poszczególnych wariantach przedstawiono poniżej:

- 1) 1,79 zł/km dla autobusu konwencjonalnego,
- 2) 0,88 zł/km dla autobusu z napędem elektrycznym,
- 3) 1,33 zł/km dla autobusu zasilanym CNG,

Uwzględniając koszty eksploatacji, wskaźniki te przedstawiają się następująco:

- 1) 2,05 zł/km dla autobusu konwencjonalnego,
- 2) 1,01 zł/km dla autobusu z napędem elektrycznym,
- 3) 1,61 zł/km dla autobusu zasilanym CNG,

W przypadku autobusów z napędem elektrycznym, koszt przejechania jednego wozokilometra jest o ok. 50% niższy niż w przypadku autobusów z napędem konwencjonalnym. Przy średniej ilości pokonywanych rocznie wozokilometrów przez jeden autobus, obniżenie kosztów eksploatacyjnych nie jest jednak wystarczające aby zrekompensować wyższy początkowy koszt inwestycyjny, dane w tym zakresie przedstawiono w tabeli 78.

Tabela 55. Nakłady inwestycyjne – wariant alternatywny II

Wariant	koszt paliwa	koszt paliwa + eksploatacji	koszt paliwa + eksploatacji + inwestycji
Autobusy zasilane ON	1,79 zł	2,05 zł	4,22 zł
Autobusy zasilane en. elektryczną	0,88 zł	1,01 zł	8,07 zł
Autobusy zasilane CNG	1,33 zł	1,61 zł	4,74 zł

Dla wariantu zakupu autobusów elektrycznych, należy również przewidzieć lokalizację stacji ładowania/ Potencjalną ich lokalizacją, zgodnie z analizą przeprowadzoną w rozdziale III AKK, stanowią dwa przystanki węzłowe: pętla przy ul. Wąwozowej (przystanek Władysława IV) oraz pętla przy ul. Bukowej (przystanek os. Bukowe).

W przypadku pętli przy ul. Wąwozowej prowadzony jest projekt budowy centrum przesiadkowego, w ramach którego przebudowie ma zostać poddane skrzyżowanie ul. Władysława

IV i ul. Wąwozowej, pętla autobusowa przy skrzyżowaniu ul. Władysława IV i ul. Wąwozowej oraz układ komunikacyjny stacji paliw MZK przy skrzyżowaniu ul. Władysława IV i ul. Wąwozowej. Modernizacja stacji paliw MZK wiązać się ma również z budową infrastruktury zasilania gazem CNG zmodernizowanego taboru autobusowego. Ewentualną budowę stacji pantografowych lub budowę instalacji ładowania CNG należałoby zatem uwzględnić w dokumentacji projektowej przedsięwzięcia.



Rys. 26. Pętla autobusowa – ul. Wąwozowa

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 27. Pętla autobusowa – ul. Wąwozowa – plan sytuacyjny

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 28. Pętla autobusowa – Osiedle Bukowe

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 29. Pętla autobusowa – Osiedle Bukowe – Plan sytuacyjny

Źródło: opracowanie własne.

Działania podejmowane na szczeblu europejskim oraz krajowym zmierzają do promowania modernizacji taboru autobusowego w kierunku nisko- i zeroemisyjnym, w szczególności w obszarze pojazdów z napędem elektrycznym, a w przyszłości również wodorowym. Zakup pojazdów zeroemisyjnych przynosi korzyści środowiskowe (w szczególności poprzez obniżenie emisji pyłów i dwutlenku węgla w miejscu eksploatacji) oraz oszczędności w zakresie kosztu eksploatacyjnego wozokilometra, z uwagi jednak na brak koniecznej infrastruktury wiąże się z dodatkowymi nakładami inwestycyjnymi na budowę stanowisk ładowania. Tym samym analiza kosztów i korzyści wskazuje, iż przy obecnym poziomie kosztów inwestycyjnych, wprowadzenie taboru zeroemisyjnego do systemu komunikacyjnego miasta nie prowadzi ani do osiągnięcia korzyści finansowych ani korzyści społecznych, niemniej jednak rozwój technologiczny (wydłużenie żywotności i pojemności baterii, obniżenie cen zakupu autobusów, rozbudowa infrastruktury ładowania pojazdów) może umożliwić takie działania inwestycyjne w przyszłości.”

12. Dodaje się załącznik nr 2 „Raport z konsultacji społecznych aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015 – 2025 dla miasta Koszalina i gmin ościennych które zawarły z gminą miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego” o brzmieniu:

„

Załącznik nr 2

Raport z konsultacji społecznych

Aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015 – 2025 dla miasta Koszalina i gmin ościennych które zawarły z gminą miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego

Podczas konsultacji społecznych aktualizacji planu transportowego wpłynęły uwagi od czterech wnioskodawców – Miejskiego Zakładu Komunikacji w Koszalinie, Referatu Ochrony Środowiska i Gospodarki Nieruchomościami Urzędu Gminy i Miasta w Sianowie, Rady Osiedla Rokosowo oraz mieszkanki Koszalina zamieszkałej przy ul. Bohaterów Warszawy.

Uwagi wniesione do poddanego konsultacjom projektu aktualizacji planu transportowego przez MZK Koszalin dotyczyły w głównej mierze funkcjonowania Koszalińskiego operatora komunikacji miejskiej oraz zakresu jego działań. Zgłoszone postulaty miały na celu przedagogowanie i uściślenie informacji zawartych w tekście aktualizacji dokumentu tak, aby nie tworzyły okazji do błędnej oceny działalności operatora, jak również samej czytelności dokumentu. Ponadto wpłynęły również uwagi dotyczące rozkładu jazdy – częstotliwości oraz zasięgu połączeń komunikacji miejskiej.

Pierwsza uwaga dotyczyła nie wymienienia w akapicie czwartym punktu 1.2 w rozdziale 1 Gminy Sianów, natomiast uwaga ta została uwzględniona, ponieważ linia nr 33 funkcjonuje w sieci komunikacji miejskiej objętej planem.

W kolejnej uwadze wskazano na mylne odniesienie się w tekście obwieszczenia do lokalizacji zmiany dokonanej w aktualizacji planu transportowego - uwaga została uwzględniona.

Uwaga trzecia dotyczyła braku aktualizacji tekstu dotyczącego zasięgu współpracy miasta Koszalin w ramach komunikacji miejskiej w ósmym akapicie w punkcie 2.4 rozdziału 2 – uwaga została uwzględniona i aktualizacja planu została w tym zakresie skorygowana.

Uwaga czwarta dotyczyła niejasnego oznaczenia aktualizacji planu w obwieszczeniu oraz błędnego opisu Rysunku 6 tj. mapy sieci komunikacji miejskiej, gdzie dodano linię 33 i

ujęto trasę Jamno Przepawa (obowiązującą wyłącznie w sezonie letnim), a nie ujęto linii nr 1 i żeglugi śródlądowej po Jeziorze Jamno. Uwaga została w całości uwzględniona zarówno w tekście aktualizacji planu, jak i obwieszczenia.

Uwaga piąta wskazywała na mylny opis dokonanej zmiany w aktualizacji planu transportowego oraz na błędne użycie wyrażenia „autobusowa komunikacja” ze względu na fakt, iż zakres działalności transportu miejskiego obejmuje również żeglugę śródlądową. Po uwzględnieniu uwagi zmieniono zapis charakteryzujący tryb i zakres dokonanej w dokumencie zmiany – skorygowano zapis o wskazanie wykreślonych akapitów – oraz zgodnie z uwagą zmieniono brzmienie akapitu dwudziestego w punkcie 2.7 rozdziału 2.

Kolejna uwaga MZK Koszalin dotyczyła wykreślenia z zapisów aktualizacji planu transportowego sprzedaży biletów przez kierowców jako jednej działalności dodatkowej wykonywanej przez operatora koszalińskiej komunikacji miejskiej. Uwagę uzasadnia fakt, że tego rodzaju zadania świadczone są w ramach działalności integralnie związanej z realizacją usług przewozu. Uwaga została uwzględniona.

Uwaga siódma wskazała na błędne określenie w punkcie „Planowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe” w rozdziale 12 planowanej inwestycji odtworzeniowych w tabor, aktualizacja planu założyła wymianę taboru autobusowego, natomiast operator w wcześniejszym piśmie (nr NE-AW-050-17/2019) wnioskował o wpisanie do aktualizacji planu zapisu dotyczącego taboru i innych środków trwałych. Uwaga została uwzględniona i skorygowana w aktualizacji planu oraz obwieszczeniu.

Uwaga wniesiona do wyłożonego projektu aktualizacji planu transportowego przez Referat Ochrony Środowiska i Gospodarki Nieruchomościami Urzędu Gminy i Miasta w Sianowie dotyczyła błędnego zapisu dotyczącego podziału administracyjnego gminy Sianów. Uwaga została uwzględniona i zapis „Gmina Sianów podzielona jest na 24 sołectwa i trzy sołectwa” skorygowano do brzmienia: „Gmina Sianów podzielona jest na 24 sołectwa i 3 osiedla”.

Złożona do projektu aktualizacji planu transportowego uwaga Mieszkanki ul. Bohaterów Warszawy dotyczyła konieczności wprowadzenia korekt w rozkładzie jazdy komunikacji miejskiej w taki sposób aby mieszkańcy okolic ul. Bohaterów Warszawy (w tym osoby pracujące dojeżdżające do pracy oraz dzieci uczące się) mogli w dogodny sposób korzystać z siatki połączeń tj. aby autobusy jeździły częściej (aktualnie odjeżdżają co trzy godziny). Ze względu na zakres przeprowadzanej aktualizacji, której celem było doprowadzenie do spójności w zakresie zapisów z opracowaną dla Miasta Koszalin w roku 2018 Analizą kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej

w Koszalinie autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu – uwaga pozostaje nieuwzględniona.

Uwaga wniesiona do dokumentu przez Radę Osiedla Rokosowo dotyczyła złożonego przez Radę wniosku do poprzedniej edycji dokumentu. Wnioskowano wówczas o połączenie osiedla z kluczowymi punktami miasta. Ponadto Rada wskazuje na konkluzję jaką w tamtym czasie wysunięto podczas podsumowania konsultacji, mianowicie „o potrzebie opracowania nowej siatki połączeń koszalińskiej komunikacji miejskiej, uwzględniającej zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym miasta, które nastąpiły w ostatnich latach.” Uwaga przy opracowaniu aktualizacji planu transportowego zostaje odrzucona ze względu na brak zbieżności z częścią planu transportowego, która została poddana aktualizacji, jak miało to miejsce przy uwadze opisanej powyżej. Należy jednakże zaznaczyć, że wnioski wysunięte podczas opracowania ostatniej edycji dokumentów pozostają nadal aktualne.

Zarówno uwagi MZK Koszalin, jak i Urzędu Gminy i Miasta w Sianowie dotyczyły zmian w zakresie jasności przekazu dokumentu i jego klarowności oraz ewentualnych omyłek pisarskich. Podczas trwania konsultacji wpłynęły również uwagi dotyczące przeprojektowania siatki i częstotliwości połączeń koszalińskiej komunikacji miejskiej, jednakże ze względu na zakres aktualizacji dokumentu uwagi nie zostały uwzględnione.”