

**UCHWAŁA NR V/46/2019
RADY MIASTA SZCZECINEK**

z dnia 24 stycznia 2019 r.

**w sprawie zmiany uchwały Rady Miasta Szczecinek Nr XVII/144/2015
z dnia 16 listopada 2015 r.**

w sprawie uchwalenia i przyjęcia do realizacji „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Szczecinek”

Na podstawie art. 18 ust. 1 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 3 i 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2018 r. poz. 994, z późn. zm.) Rada Miasta Szczecinek uchwala, co następuje:

§ 1.

W załączniku do uchwały Nr XVII/144/2015 Rady Miasta Szczecinek z dnia 16 listopada 2015 r. w sprawie uchwalenia i przyjęcia do realizacji „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Szczecinek” zmienionej uchwałą Nr XXXVI/322/2017 Rady Miasta Szczecinek z dnia 30 stycznia 2017 roku w sprawie zmiany uchwały Rady Miasta Szczecinek w sprawie uchwalenia i przyjęcia do realizacji „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Szczecinek” wprowadza się następujące zmiany:

1) w Tabeli 2-1 Zestawienie efektów ekologicznych po realizacji projektów-nr projektu 22 (str. 16) otrzymuje brzmienie: „Zakup 20 szt. fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych, miejskich, elektrycznych bezemisyjnych, które zastąpią autobusy wyeksploatowane.”;

2) w podsumowaniu pod Tabelą 2-1:

a) Zestawienie efektów ekologicznych po realizacji projektów (str.17) otrzymuje brzmienie: „Całkowite wydatki na realizację projektów wskazanych w PGN w latach 2015-2020 wyniosą łącznie ponad 313 mln PLN, z czego Miasto Szczecinek i jednostki mu podległe poniosą ok. 98 mln PLN. Pozostała kwota pochodzić będzie ze środków prywatnych podmiotów zainteresowanych realizacją projektów wskazanych w PGN. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, iż planowane przez Miasto inwestycje oparte są w znaczącej części na finansowaniu ze środków UE w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020. W związku z powyższym wkład własny Miasta może wynieść ok. 20-60 mln PLN w zależności od wielkości pozyskanego dofinansowania.”;

b) Zestawienie efektów ekologicznych po realizacji projektów (str.18) otrzymuje brzmienie:

„Przyjęto do realizacji i monitorowania cele ilościowe planu dla roku 2020 na poziomie:

- zużycie energii na terenie Miasta Szczecinka (bez sektora Przemysł) na poziomie **339 GWh/rok** (ograniczenie o 3,7% w porównaniu do roku 2013);
- zużycie energii na terenie Miasta Szczecinka (z sektorem Przemysł) na poziomie **952 GWh/rok** (ograniczenie o 1,3% w porównaniu do roku 2013);
- emisję CO₂ na terenie Miasta Szczecinka (bez sektora Przemysł) na poziomie **117 830 MgCO₂/rok** (ograniczenie o 6,8% w porównaniu do roku 2013);
- emisję CO₂ na terenie Miasta Szczecinka (z sektorem Przemysł) na poziomie **461 165 MgCO₂/rok** (ograniczenie o 3,2% w porównaniu do roku 2013);
- produkcję energii ze źródeł odnawialnych (bez sektora Przemysł) na poziomie ok. **24 730 MWh/rok**, co może stanowić 7,0% zużywanej w mieście;
- produkcję energii ze źródeł odnawialnych (z sektorem Przemysł) na poziomie ok. **71 024 MWh/rok**, co może stanowić 7,4% zużywanej w mieście.

c) na wykresie 2-7 (str.19) Spadek zużycia energii końcowej w perspektywie roku 2020 w punkcie –Transport publiczny liczbę „3000” zastępuje się liczbą „3800”;

d) na wykresie 2-8 (str.19) Spadek emisji CO₂ w perspektywie roku 2020 w punkcie –„Transport publiczny aktualnie wartość” liczbę „6000” zastępuje się liczbą „6200”;

3) w karcie projektu Nr 19 (str.138):

- w opisie projektu akapit drugi i trzeci otrzymują brzmienie: „Opisywane przedsięwzięcie polegać będzie na uzupełnieniu (budowie i modernizacji) sieci dróg dla rowerów, w łącznej długości: ponad 10 km (*dokładna wartość, zakres prac oraz rozwiązania techniczne zostaną określone po wykonaniu dokumentacji technicznej*).

Projekt będzie funkcjonalnie powiązany z istniejącym systemem tras rowerowych będąc jego uzupełnieniem, ponadto będzie w pełni komplementarny do pozostałych działań na terenie miasta Szczecinek w tym zakresie, tj. m.in. do planowanego zakupu 20 szt. fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych miejskich elektrycznych bezemisyjnych, które zastąpią autobusy wyeksploatowane, rozbudowy dynamicznego systemu informacji pasażerskiej wraz z modernizacją głównych przystanków autobusowych w Szczecinku, czy modernizacji i rozwoju szczecineckiego systemu wypożyczalni rowerów miejskich wraz z wdrożeniem karty miejskiej, a także pozostałych projektów mających na celu wsparcie gospodarki niskoemisyjnej.”;

4) w karcie projektu Nr 22 (str.141):

a) tytuł projektu otrzymuje brzmienie: „Zakup 20 szt. fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych, miejskich, elektrycznych bezemisyjnych, które zastąpią autobusy wyeksploatowane.”;

b) w opisie projektu zdanie w pierwszym akapicie otrzymuje brzmienie: „Zakup 20 szt. autobusów niskopodłogowych, miejskich, elektrycznych oraz zbudowanie punktów ładowania autobusów na terenie zajezdni spółki.”;

c) w opisie projektu zdanie w akapicie czwartym otrzymuje brzmienie: „Zakup nowego taboru 20 autobusów elektrycznych poprawi także komfort przejazdu komunikacją miejską, co przełoży się na wzrost liczby osób korzystających z transportu publicznego, kosztem poziomu wykorzystania pojazdów prywatnych na terenie Miasta.”;

d) parametry projektu otrzymują brzmienie:

„- Koszt projektu - 45 060 000,00 PLN

- Efekt projektu: - ograniczenie KZE - 1 252,04 MWh/rok

- ograniczenie CO₂ po realizacji projektu 30 i 38 -151,70 Mg CO₂”

e) finansowanie otrzymuje brzmienie: „Komunikacja Miejska Sp. z o.o., + preferencyjne środki zewnętrzne (POIIŚ, Oś priorytetowa VI – Rozwój publicznego transportu zbiorowego).”

5) w tabeli 10-1 Zestawienie interesariuszy projektów pozycja 22 (str. 154) otrzymuje brzmienie: „Zakup 20 szt. fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych, miejskich, elektrycznych bezemisyjnych, które zastąpią autobusy wyeksploatowane.”;

6) w rozdziale 11 czwarty akapit otrzymuje brzmienie „Całkowite wydatki na realizację projektów wskazanych w PGN w latach 2015-2020 wyniosą łącznie ok. 313 mln PLN, z czego Miasto Szczecinek i jednostki mu podległe poniosą ok. 98 mln PLN. Pozostała kwota pochodzić będzie ze środków prywatnych podmiotów zainteresowanych realizacją projektów wskazanych w PGN. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, iż planowane przez Miasto inwestycje oparte są w znaczącej części na finansowaniu ze środków UE w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020. W związku z powyższym wkład własny Miasta może wynieść ok. 20-60 mln PLN w zależności od wielkości pozyskanego dofinansowania.”;

7) w tabeli 11-1 Zestawienie efektów ekologicznych realizacji projektów w pkt. 22 (str.157):

a) nazwa projektu otrzymuje brzmienie: „Zakup 20 szt. fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych, miejskich, elektrycznych bezemisyjnych, które zastąpią autobusy wyeksploatowane.”;

b) plan ograniczenia zużycia końcowego energii do roku 2020 wynosi -1252,04 MWh/rok;

c) plan ograniczenia emisji CO₂ do roku 2020 po realizacji projektów 30 i 38 wyniesie 157,70 Mg/rok.

8) w tabeli 11-2 Harmonogram realizacji projektów wraz z kosztami ich realizacji w pkt. 22 (str.159):

a) nazwa projektu otrzymuje brzmienie „Zakup 20 szt. fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych, miejskich, elektrycznych bezemisyjnych, które zastąpią autobusy wyeksploatowane.”;

b) koszty realizacji (str.159) liczbę „20 000 000,00 ” zastępuje się liczbą „45 060 000,00”.

9) rozdział 15.1. Określenie celów ilościowych PGN dla Szczecinka (str.170) otrzymuje brzmienie: „Opracowanie niniejszego Planu wraz z bazową inwentaryzacją emisji oparte zostało o rok 2013, tj. rok dla którego można było pozyskać realne dane z terenu Miasta.

Wyniki inwentaryzacji bazowej jw. wskazują na:

- zużycie energii na terenie Miasta Szczecinka (bez sektora Przemysł) na poziomie **352 GWh/rok**;
- zużycie energii na terenie Miasta Szczecinka (z sektorem Przemysł) na poziomie **965 GWh/rok**;
- emisję CO₂ na terenie Miasta Szczecinka (bez sektora Przemysł) na poziomie **126 467 MgCO₂/rok**;
- emisję CO₂ na terenie Miasta Szczecinka (z sektorem Przemysł) na poziomie **476 358 MgCO₂/rok**;
- produkcję energii ze źródeł odnawialnych (bez sektora Przemysł) na poziomie ok. **14 266 MWh/rok**, co stanowi 4,1% energii zużywanej w mieście;
- produkcję energii ze źródeł odnawialnych (z sektorem Przemysł) na poziomie ok. **59 560 MWh/rok**, co stanowi 6,2% energii zużywanej w mieście.

Na podstawie opracowanej bazy danych wyznaczono prognozę stanu na rok 2020 biorąc pod uwagę realizację inwestycji zadeklarowanych przez gminę i interesariuszy Planu, którzy zgłosili do niego akces.

Przyjęto do realizacji i monitorowania cele ilościowe planu dla roku 2020 na poziomie:

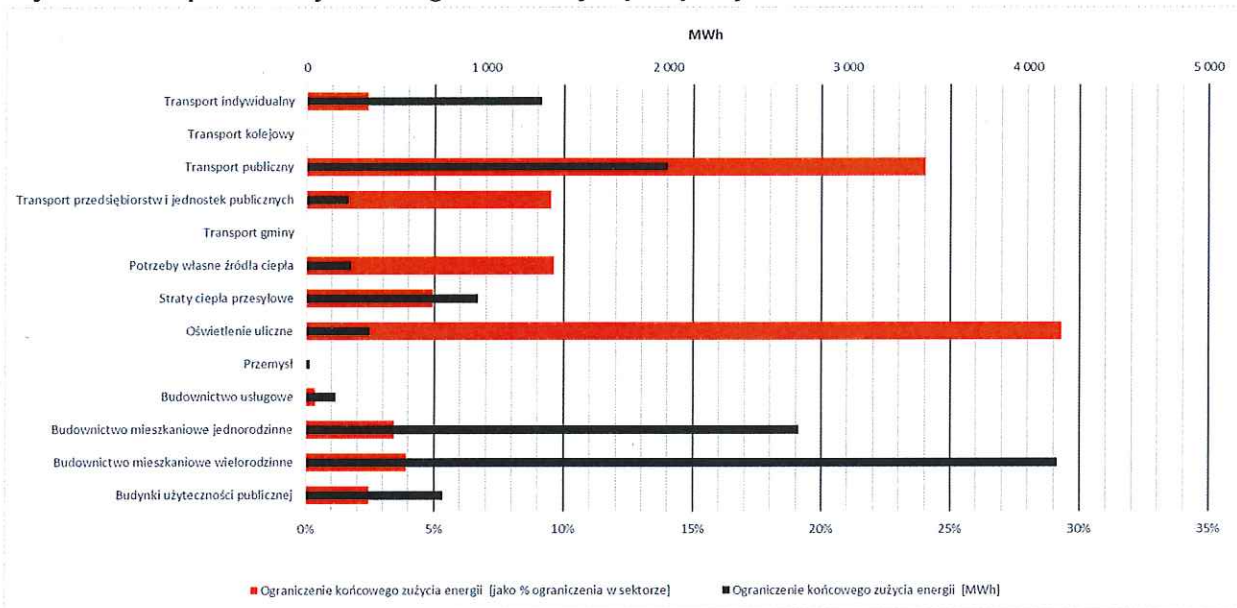
- zużycie energii na terenie Miasta Szczecinka (bez sektora Przemysł) na poziomie **339 GWh/rok** (ograniczenie o 3,7% w porównaniu do roku 2013);
- zużycie energii na terenie Miasta Szczecinka (z sektorem Przemysł) na poziomie **952 GWh/rok** (ograniczenie o 1,3% w porównaniu do roku 2013);
- emisję CO₂ na terenie Miasta Szczecinka (bez sektora Przemysł) na poziomie **117 830 MgCO₂/rok** (ograniczenie o 6,8% w porównaniu do roku 2013);
- emisję CO₂ na terenie Miasta Szczecinka (z sektorem Przemysł) na poziomie **461 165 MgCO₂/rok** (ograniczenie o 3,2% w porównaniu do roku 2013);
- produkcję energii ze źródeł odnawialnych (bez sektora Przemysł) na poziomie ok. **24 730 MWh/rok**, co może stanowić 7,0% zużywanej w mieście;
- produkcję energii ze źródeł odnawialnych (z sektorem Przemysł) na poziomie ok. **71 024 MWh/rok**, co może stanowić 7,4% zużywanej w mieście.

Cel w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza (bez Przemysłu) wyznaczony na rok 2020 wynosi:

- SO₂: 290 Mg, tj. redukcja o ok. 6%,
- NO_x: 125 Mg, tj. redukcja o ok. 5%,
- CO: 1335 Mg, tj. redukcja o ok. 7%,
- pył: 80 Mg, tj. redukcja o ok. 7%,
- B(a)P: 0,07 Mg, tj. redukcja o ok. 6%.

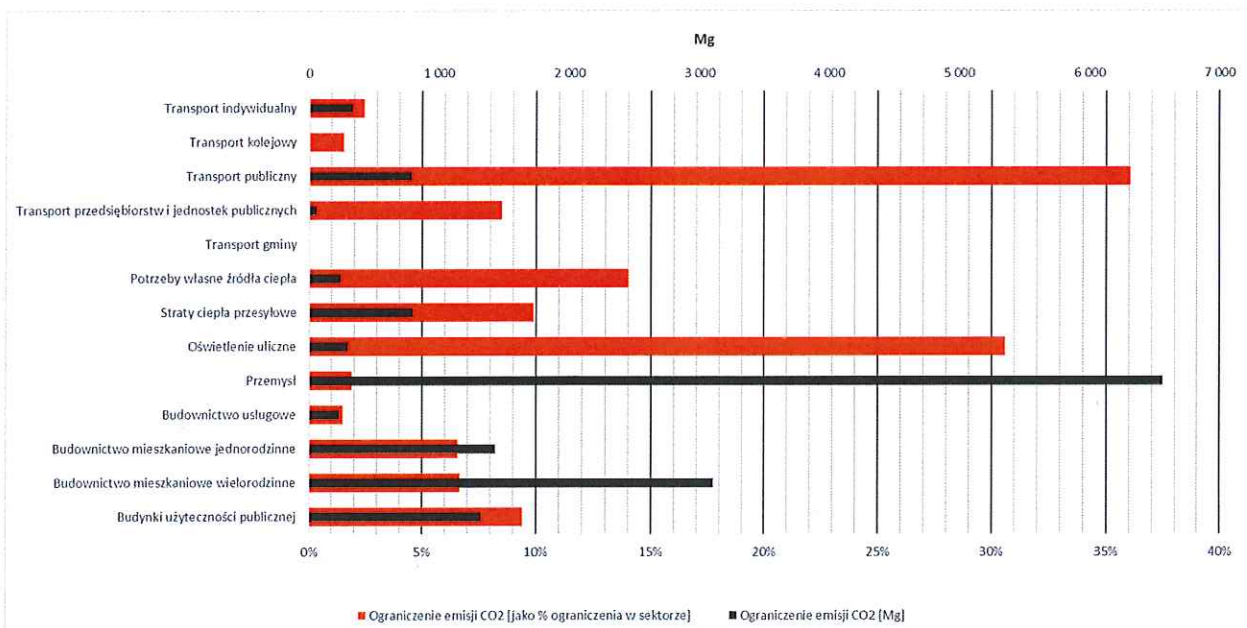
Poniższe wykresy przedstawiają wielkości bezwzględne oraz procentowe, możliwego spadku zużycia energii końcowej i emisji CO₂ w poszczególnych sektorach i podsektorach konsumpcji energii w Mieście, odnosząc je do całości zużycia energii końcowej w nich określonej, jako konsekwencji ewentualnej realizacji projektów zaproponowanych w rozdziale 10.

Wykres 15-1 Spadek zużycia energii końcowej w perspektywie roku 2020



Jak wynika z powyższego wykresu największe możliwe spadki zużycia energii (w wartościach bezwzględnych), uzyskane w konsekwencji podjętych działań jw., nastąpić mogą w transporcie indywidualnym, budynkach użyteczności publicznej oraz budownictwie mieszkaniowym (jednorodzinny i wielorodzinny). Natomiast największe względne ograniczenia zużycia energii końcowej mogą nastąpić w podsektorze oświetlenia ulicznego i transporcie publicznym.

Wykres 15-2 Spadek emisji CO₂ w perspektywie roku 2020



| | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------------------------------------|------|----------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|------------|----------|----------|----------|----------|----------------|
| Budownictwo mieszkaniowe wielorodzinne | BMW | 12 577 | 23 292 | 2 474 | 5 233 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 43 576 |
| Budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne | BMI | 4 256 | 1 640 | 7 175 | 6 902 | 413 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 387 |
| Budownictwo usługowe | BU | 6 446 | 1 355 | 3 158 | 2 432 | 356 | 1 775 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 522 |
| Oświetlenie uliczne | OsUI | 682 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 682 |
| Straty ciepła przesyłowe | ZSC | 0 | 7 304 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 304 |
| Potrzeby własne źródła ciepła | ZSC | 1 128 | 370 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 498 |
| Razem "Budynki, wyposażenie/urządzenia i przemysł": | | 30 162 | 41 215 | 13 254 | 14 568 | 781 | 1 775 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 101 754 |
| TRANSPORT | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gminne środki transportu | TG | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Transport publiczny | TP | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 | 555 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 589 |
| Transport indywidualny | TI | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 393 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 405 |
| Transport kolejowy | TK | 367 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 83 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 450 |
| Niegminne środki transportu użyteczności publicznej | TUP | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 780 | 8 261 | 586 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 628 |
| Razem "Transport": | | 376 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 806 | 10 298 | 596 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 077 |
| R A Z E M (bez przemysłu) | | 30 538 | 41 215 | 13 254 | 14 568 | 781 | 1 775 | 4 806 | 10 298 | 596 | 0 | 0 | 0 | 0 | 117 831 |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| Przemysł | P | 299 584 | 1 762 | 27 215 | 7 788 | 3 697 | 3 289 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 343 335 |
| R A Z E M (z przemysłem) | | 330 122 | 42 977 | 40 468 | 22 356 | 4 478 | 5 064 | 4 806 | 10 298 | 596 | 0 | 0 | 0 | 0 | 461 165 |

12) w załączniku do „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Szczecinek”:

a) pozycja 19 (str. 186) opis projektu otrzymuje brzmienie: „Uzupełnienie sieci dróg rowerowych prowadzących do miejsc pracy i szkół w mieście Szczecinek, będące alternatywną dla indywidualnego transportu samochodowego, wraz z wdrożeniem systemu roweru miejskiego, odciążających ruch drogowy, wpływający niewątpliwie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Opisywane przedsięwzięcie polegać będzie na uzupełnieniu (budowie i modernizacji) sieci dróg dla rowerów, w łącznej długości: ponad 10 km (dokładna wartość, zakres prac oraz rozwiązania techniczne zostaną określone po wykonaniu dokumentacji technicznej).

Projekt będzie funkcjonalnie powiązany z istniejącym systemem tras rowerowych będąc jego uzupełnieniem, ponadto będzie w pełni komplementarny do pozostałych działań na terenie miasta Szczecinek w tym zakresie, tj. m.in. do planowanego zakupu 20 szt. fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych miejskich elektrycznych bezemisyjnych, które zastąpią autobusy wyeksploatowane, rozbudowy dynamicznego systemu informacji pasażerskiej wraz z modernizacją głównych przystanków autobusowych w Szczecinku, czy modernizacji i rozwoju szczecineckiego systemu wypożyczalni rowerów miejskich wraz z wdrożeniem karty miejskiej, a także pozostałych projektów mających na celu wsparcie gospodarki niskoemisyjnej. Projekt stanowi element transportu miejskiego i ma na celu zmianę środka transportu z indywidualnego samochodowego na indywidualny rowerowy, jako środka dojazdu do miejsca pracy/szkoły.”;

b) pozycja 22 (str.187) tytuł projektu otrzymuje brzmienie: „Zakup 20 szt. fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych, miejskich, elektrycznych bezemisyjnych, które zastąpią autobusy wyeksploatowane.”;

c) pozycja 22 (str.187) opis projektu otrzymuje brzmienie: „Zakup 20 szt. autobusów niskopodłogowych, miejskich, elektrycznych oraz zbudowanie 10 punktów ładowania autobusów na terenie zajezdni spółki. Planuje się zakup autobusów niskopodłogowych, standardowych o długości 12m i o pojemności 70-80 pasażerów. Autobusy będą przystosowane do przewozów osób niepełnosprawnych, będą wyposażone w system głośnomówiący (zapowiedź głosowa przystanków), system monitoringu w autobusie, biletomaty, kasowniki elektroniczne oraz urządzenia dedykowane do systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. Zastosowanie nowej technologii w napędzie autobusu poprzez zastosowanie silnika elektrycznego do napędu autobusu zamiast silnika spalinowego wysokoprężnego. Uzyskanie efektu ekologicznego poprzez oddziaływanie na środowisko w postaci ograniczenia emisji dwutlenku węgla CO₂, tlenku azotu NO_x, węglowodorów HC oraz cząsteczek stałych PPM. Autobusy elektryczne bezemisyjne są przyjazne dla człowieka i środowiska, nowoczesny tabor będzie mógł obsługiwać linie autobusowe służące w głównej mierze do dojazdów pasażerów do pracy i szkół, ale ma zachęcić także użytkowników dla których alternatywą jest korzystanie z transportu miejskiego do tego aby częściej zmieniali swoje samochody na autobusy. Wymiana taboru autobusów przestarzałych, niespełniających obowiązujących norm EURO, będzie miała bezpośrednie oddziaływanie na środowisko, poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Zakup nowego taboru 20 autobusów elektrycznych poprawi także komfort przejazdu komunikacją miejską, co przeloży się na wzrost liczby osób korzystających z transportu publicznego, kosztem poziomu wykorzystania pojazdów prywatnych na terenie Miasta. W ten sposób doprowadzimy do wzmocnienia zrównoważonej mobilności miejskiej.”

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Szczecinek.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady Miasta


Katarzyna Dudź