

84
PREZYDENT MIASTA
Tomaszowa Maz.

Pan
P. Kucharski
Radny R. M.
Przewodniczący Rady Miejskiej
Tomaszowa Mazowieckiego
Krzysztof Kuchta

URZĄD MIASTA
w Tomaszowie Mazowieckim
BIURO RADY MIEJSKIEJ

Wpłynęło dnia 8.07.2020
L.dz. (138) podpis [podpis]

Tomaszów Maz. dn. 7 lipca 2020 r.

(138)
Pan Krzysztof Kuchta

Przewodniczący Rady Miejskiej

Tomaszowa Mazowieckiego

Znak:KPM.0003.8.84.2020

W odpowiedzi na interpelację radnego Piotra Kucharskiego zatytułowaną „Budowa stacji CNG” w załączeniu przekazuję odpowiedź Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Tomaszowie Mazowieckim w przedmiotowej sprawie przekazaną pismem znak: L.dz.309.2020.

Z-ca Prezydenta Miasta
Tomasz Jurek

W załączeniu:

pismo MZK znak: L.dz.309.2020.



Miejski Zakład Komunikacyjny
w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o.
ul. Warszawska 109/111,
97-200 Tomaszów Mazowiecki



Komunikacja Miejska

44 723-75-71

44 723-74-72

sekretariat@mzktomaszow.pl

www.mzktomaszow.pl



Zarządzanie Strefą
Płatnego Parkowania

44 723-75-71 w.34

515-045-702

spp@tomaszow-maz.pl

www.spp.tomaszow-maz.pl



OKRĘGOWA STACJA
KONTROLI POJAZDÓW
nr ETM/028

509 419 569

pn. - pt.: 07:00 - 19:00
sob.: 09:00 - 17:00

oskp@mzktomaszow.pl



MYJNIA
SAM. CIEŻAROWYCH/
BUS

44 723-75-71 w.34

pn. - pt.: 09:00 - 19:00
sob.: 09:00 - 17:00

myjnia@mzktomaszow.pl



Miejski Zakład Komunikacyjny
w Tomaszowie Maz. Sp. z o.o.
1 ul. Warszawska 109/111
97-200 Tomaszów Maz.
tel. 44 723 75 71; fax 44 723 74 42
REGON 101694645 NIP 7732473948
L.dz. 309/2020



Tomaszów Mazowiecki, 02.07.2020 r.

Sz. P. Marcin Witko
Prezydent Miasta
Tomaszowa Mazowieckiego

Szanowny Panie Prezydencie,

Zarząd Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o. w odpowiedzi na interpelację Pana radnego Piotra Kucharskiego dotyczącą prośby o zaprojektowanie i budowę stacji CNG na terenie miasta Tomaszowa Mazowieckiego z inicjatywy samorządu, na czele którego stoi Prezydent uprzejmie informuje co następuje:

1. Jednostki samorządu terytorialnego mają prawo dokonać wyboru co do trybu pozyskania usług publicznych, stanowiących wykonanie ich zadań własnych. Zgodnie z Ustawą o gospodarce komunalnej gmina może pozyskać usługi publiczne w jeden z trzech sposobów: wykonywać zadania publiczne samodzielnie (zwłaszcza w formie samorządowego zakładu budżetowego), (bezprzetargowo) zlecić je własnej spółce prawa handlowego lub zlecić je na zewnątrz z zachowaniem zasad właściwych dla kontraktowania w ramach sektora finansów publicznych.

Z kolei zadania własne jednostki samorządu terytorialnego zostały wskazane w art. 7 Ustawy o samorządzie gminnym. Sprzedaż paliw silnikowych nie mieści się w katalogu wskazanym w art. 7 Ustawy o samorządzie gminnym, a w konsekwencji należy wskazać, że detaliczna lub hurtowa sprzedaż paliw silnikowych nie może być zdefiniowana jako zadanie publiczne, czyli nie może ono zostać zlecone Spółce miejskiej jako zadanie powierzone.

Inwestycja ta w przypadku jej udostępnienia klientom zewnętrznym, mogłaby zostać zrealizowana przez Spółkę wyłącznie w ramach działalności komercyjnej.

2. Podstawą działań długookresowych w zakresie zarządzania gminą są dokumenty strategiczne, które będąc dokumentami kierunkowymi pełnią funkcję „drogowskazu” w realizacji przedsięwzięć lokalnych. Kierunki rozwoju transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim, zawarte zostały m.in. w Planie zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim, który przyjęty został przez Radę Miejską Tomaszowa Mazowieckiego Uchwałą nr IX/70/2015 z dnia 29 kwietnia 2015 r.

Plan określił szczegółowo konieczne do realizacji w perspektywie do roku 2020 zadania mające na celu upowszechnienie transportu zbiorowego, określając docelowe standardy jakości usług oraz politykę transportową, w tym zakres niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych. W planie wskazano konieczność zakupu nowej floty pojazdów do obsługi komunikacji miejskiej wyposażonej w silniki spełniające normę co najmniej EURO6, **a za optymalny wskazano zakup autobusów wyposażonych w napęd hybrydowy lub elektryczny.**

Wskazanie w przedmiotowym dokumencie rodzaju paliwa, jakim zasilane mają być autobusy komunikacji miejskiej zdeterminowało dalsze decyzje inwestycyjne, nie obejmujące: zakupu taboru zasilanego gazem CNG i budowy stacji CNG na terenie zajezdni MZK.

3. Na podstawie przyjętych przez Radę Miasta, zawartych z ww. dokumencie wytycznych, Urząd Miasta oraz Zarząd Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Tomaszowie Mazowieckim Sp. z o.o. przygotowali realizację projektów inwestycyjnych mających na celu zakup niskoemisyjnego taboru do obsługi transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim o napędzie hybrydowym (łącznie 25 szt.) oraz budowę zajezdni MZK wraz z wyposażeniem do jego obsługi. Przy dofinansowaniu przedmiotowych inwestycji ze środków Unii Europejskiej zrealizowano dwa zadania inwestycyjne pn.: „Zakup niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim wraz z infrastrukturą towarzyszącą” i „Niskoemisyjne autobusy hybrydowe wraz z zapleczem technicznym do ich obsługi elementami nowoczesnego systemu transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim”, w ramach których, w zakresie floty pojazdów, zakupiono pod koniec 2017 r. łącznie 25 autobusów hybrydowych napędzanych silnikiem diesla i silnikiem elektrycznym.
4. W nawiązaniu do wcześniej wspomnianego dokumentu strategicznego oraz celem wymiany dalszej części taboru eksploatowanego przez MZK starego taboru w grudniu 2019 r. Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki złożyła w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 wniosek o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej do zakupu 4 kolejnych niskoemisyjnych autobusów hybrydowych.
5. Dodatkowo pragniemy zaznaczyć, iż zgodnie z postanowieniami Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki sporządziła 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 których mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji. Autor analizy potwierdza wcześniej przyjęte założenia dotyczące wykluczenia możliwości zastosowania w Tomaszowie Mazowieckim taboru zasilanego CNG podnosząc wysokie koszty budowy stacji i dostosowania obiektów zajezdni do eliminacji zagrożeń związanych z tworzeniem przez gaz ziemny mieszanin wybuchowych.

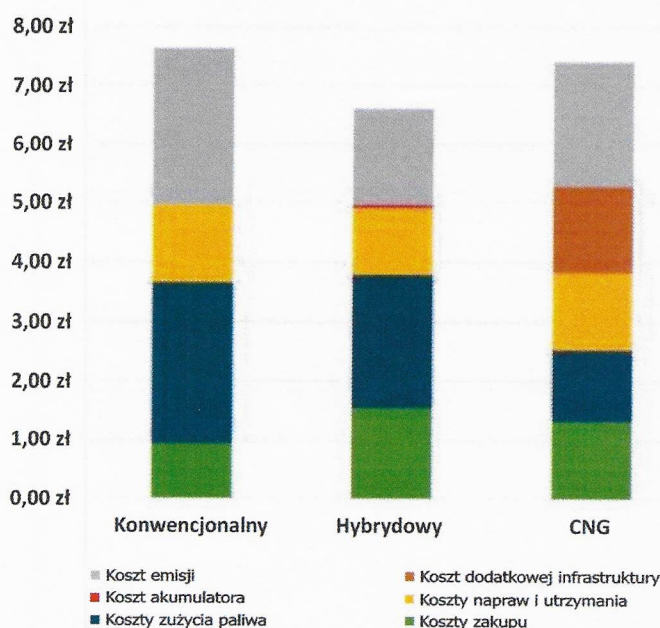
Wnioski z analizy zostały przyjęte przez Radę Miejską Tomaszowa Mazowieckiego w Uchwale V/53/2019 z dnia 14 lutego 2019 r. o zmianie uchwały nr IX/70/2015 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim". W załączniku do ww. uchwały czytamy „Miasto Tomaszów Mazowiecki nie przewiduje wykorzystania pojazdów napędzanych gazem ziemnym w przewozach w komunikacji miejskiej – co najmniej do czasu, kiedy nie zostanie w Tomaszowie Mazowieckim wybudowana ogólnodostępna stacja ładowania CNG o wydajności wystarczającej dla tankowania autobusów komunikacji miejskiej.
6. Spółka nie planuje w najbliższej przyszłości budowy stacji paliw CNG, gdyż w chwili obecnej nie ma uzasadnienia ekonomicznego dla realizacji tego zadania. Eksploatowany przez Spółkę tabor nie jest zasilany gazem CNG, a z informacji uzyskanych od producenta nowego taboru eksploatowanego przez MZK wynika, że ze względów techniczno – ekonomicznych modyfikacja silnika w autobusach hybrydowych użytkowanych przez MZK z ON na gaz nie jest możliwa. Co ważne, w rejestrze pojazdów prowadzonym przez Starostwo Powiatowe w Tomaszowie Mazowieckim na dzień dzisiejszy zarejestrowanych jest jedynie 8 pojazdów zasilanych gazem CNG. Zatem realizacja przez Spółkę miejską nierentownego w ciągu

najbliższego okresu zadania inwestycyjnego – budowy stacji CNG przy marginalnej liczbie odbiorców tego rodzaju paliwa i jeszcze w korelacji do prowadzonej przez nią działalności związanej ze świadczeniem usług transportu zbiorowego w mieście (działalność finansowana ze środków publicznych) nie jest aktualnie możliwa.

7. Porównanie kosztów cyklu życia autobusów miejskich z napędami konwencjonalnymi i alternatywnymi metodą Life Cycle Cost (LCC) wyraźnie wskazuje na przewagę autobusu z napędem hybrydowym. Metoda ta jest przydatnym narzędziem do porównywania kosztów związanych z produkcją i eksploatacją pojazdów z różnymi typami układów napędowych i co jest szczególnie pomocne przy podejmowaniu decyzji o zakupie i wyborze określonego wariantu napędu.

Badanie naukowe opublikowane zostało przez Politechnikę Warszawską i dotyczyło autobusów z napędem konwencjonalnym, hybrydowym oraz dla autobusu wyposażonego w silnik zasilany sprężonym gazem ziemnym CNG. Oszacowanie kosztu cyklu życia pojazdu objęło szczegółową analizę ekonomiczną, obejmującą m.in. koszty inwestycyjne (zakup, rejestracji, dodatkowej infrastruktury w przypadku autobusu CNG), oraz koszty użytkowania (koszty paliwa, napraw, serwisu, przeglądów okresowych, wymiany opon, płynów eksploatacyjnych, akumulatora, ubezpieczenia, koszty emisji). Jeśli chodzi o budowę infrastruktury potrzebnej do tankowania autobusów zasilanych CNG, w analizie posłużono się kosztami budowy stacji tankowania CNG MPK z Częstochowy (52 mln zł, co w przeliczeniu na 1 autobus wyniosło 1,3 mln zł). Przyjęto również, że koszty napraw i utrzymania autobusu z napędem hybrydowym są niższe o 15% od autobusów z napędem CNG. W LCC analizowanych pojazdów uwzględniono również koszty środowiskowe w postaci kosztów emisji.

Spośród analizowanych pojazdów najniższy koszt cyklu życia wykazał autobus z napędem hybrydowym i jest on o 13% niższy od LCC autobusu z napędem konwencjonalnym i o 10% niższy od autobusu wyposażonego w silnik zasilany CNG (wykres poniżej – LCC autobusu miejskiego przypadający na 1km całkowitego przebiegu [zł/km]).



*Założono, że okres eksploatacji analizowanych pojazdów wynosi 15 lat, a roczny przebieg 60.000 km, źródło: Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, Transport, 2018, E. Szumska, E. Sendek – Matysiak, M. Pawełczyk

Autobus wyposażony w silnik zasilany sprężonym gazem ziemnym wskazuje m.in. niższe koszty zużycia paliwa w porównaniu do pozostałych pojazdów ujętych w analizie. Udział kosztów związanych z wydatkami na paliwo w LCC autobusu CNG wynosi 17%. Koszty zakupu najniższe wykazują autobusy z napędem konwencjonalnym, następnie CNG, a najwyższe autobusy hybrydowe. Natomiast porównanie kosztów napraw i utrzymania autobusu CNG i hybrydowego wskazuje na korzyść hybrydy, głównie z uwagi na częste i odpłatne Dozory techniczne autobusów zasilanych gazem sprężonym. Duży udział w LCC autobusu wyposażonego w silnik zasilany sprężonym gazem ziemnym stanowią koszty infrastruktury tankującej. Wynoszą one około 20% całkowitego kosztu cyklu życia.

8. Na zakończenie warto dodać statystykę w zakresie liczby stacji (punktów) tankowania gazu ziemnego CNG w Polsce i liczbę zarejestrowanych w naszym kraju pojazdów zasilanych tym gazem. Otóż liczba stacji CNG jest bardzo mała i ma niewielki wpływ na rynek transportowy w Polsce. Według „Sprawozdania z realizacji Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych” opublikowanych przez Ministerstwo Energii w sierpniu 2019 r. na koniec lipca 2019 r. w Polsce istniało jedynie 28 stacji tankowania gazu ziemnego (CNG). Dla porównania w 2011 r. liczba stacji była wyższa i wynosiła 32 - była to najwyższa liczba takich obiektów w historii. Jeśli chodzi o liczbę zarejestrowanych pojazdów zasilanych tym gazem to na koniec lipca 2019 r. było ich zaledwie 4900.

Jeśli chodzi o transport zbiorowy, na zasilanie autobusów CNG decyduje się mniej jak kilka procent klientów - udział autobusów CNG w rynku za 2019 r. to 17% wszystkich autobusów miejskich. Zgodnie z danymi przedstawionymi w Krajowych ramach polityki, w latach 2020 i 2025 w Polsce ma być zarejestrowanych odpowiednio prawie 9,6 tys. i 54,2 tys. pojazdów napędzanych gazem ziemnym CNG, ale należy pamiętać że to tylko szacunki.

Warto w tym punkcie wspomnieć, że zgodnie z wymogami ustawy o elektromobilności, operator systemu dystrybucyjnego gazowego, tj. Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o., opracował „Program Budowy stacji gazu ziemnego Polskiej Spółki Gazownictwa sp. z o.o.”, który został uzgodniony z Prezesem Urzędu Regulacji Energetyki. Zgodnie z programem planuje się w terminie do dnia 31 grudnia 2020 r. wybudować 38 stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) na terenie 36 gmin. Łączna liczba punktów tankowania na tych stacjach wyniesie 76. Ponadto, zgodnie z wymogami ustawy o elektromobilności, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad opracował plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego oraz punktów tankowania wodoru na Miejscach Obsługi Podróżnych na sieci bazowej TEN-T.

Być może w przyszłości bodźcem dla klientów indywidualnych do wyboru pojazdu zasilanego CNG, a także impulsem do rozwoju infrastruktury tankowania sprężonego gazu ziemnego stanowić będzie dofinansowanie ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, administrowanego przez NFOŚ dzięki którym zrealizowane będą działania wymienione w dokumentach implementujących do polskiego prawa założenia regulacji UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Reasumując, Zarząd Spółki w świetle przedstawionych danych statystycznych, ekonomicznych a przede wszystkim w oparciu o stan faktyczny - świadczenie usług transportu zbiorowego w oparciu głównie o tabor z napędem hybrydowym oraz brak możliwości uzyskania w chwili obecnej dofinansowania do budowy komercyjnej stacji paliw CNG, nie planuje, z uwagi na brak uzasadnienia m.in. ekonomicznego, realizacji tego typu inwestycji na terenie zajezdni MZK.

Z wyrazami szacunku,
Grzegorz Glimasinski
Zastępca Prezesa Zarządu

Prezes Zarządu
Wioletta Magin