



Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi i rozwojem w jednostkach samorządu lokalnego

Sprawozdanie nr 6

Projekt: „Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi i rozwojem w jednostkach samorządu lokalnego”

Grupa Wymiany Doświadczeń – Efektywność Energetyczna (GWD-EE)
Grupa Wymiany Doświadczeń – Transport Miejski (GWD-TM)

Gdynia, 29-30 listopada 2012

Program spotkania nr 6

Grupa: Efektywność energetyczna

Temat wiodący:
Efektywność energetyczna w transporcie

29 listopada 2012 (czwartek)

10.30 – 18:00 Sesje wspólne dla dwóch grup

1. 9.00 – 10.00 Wizyta w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej w Gdyni, ul. Chwaszczyńska 169 (pętla Kacze Buki)

10.00 – 10.30 Przejazd do ZKM Gdynia

2. Metody rozliczeń pomiędzy ZKM Gdynia i gminami ościennymi – prof. Olgierd Wyszomirski i prof. Krzysztof Grzelec ZKM Gdynia –

3. Programy modernizacji taboru transportowego i osiągnięte efekty oszczędnościowe - (ZKM Gdynia) –

11.30 – 12.45 Powrót do centrum miasta, przerwa obiadowa

4. 13.15 – 13.45 Powitanie gości przez władze Gdyni

5. 13.45 – 14.45 Efektywność energetyczna w polityce transportowej –dwugłos:
Zbigniew Michniowski–moderator GWD – Efektywność Energetyczna
Michał Wolański – moderator GWD – Transport Miejski





Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi i rozwojem w jednostkach samorządu lokalnego

- 6.** 14.45 – 15.45 Założenia i stan wdrożenia systemu ITS Tristar
w Trójmieście – dr inż. Jacek Oskarbiński
- 7.** 16.00 – 17.00 Doświadczenia Gdyni w eksploatacji autobusów gazowych –
Kazimierz Gałkiewicz, PKM Gdynia
- 8.** 17.00 – 18.00 Wprowadzenie do tematu dobrych praktyk
Transport publiczny w miastach w ujęciu SEAP-u („Plan działania
w zakresie zrównoważonej energii” dot. Porozumienia
Burmistrzów) – Zbigniew Michniowski
Doświadczenia Słupska w zakresie prowadzenia programów
transportu miejskiego – Andrzej Kaczmarczyk, zastępca
prezydenta Słupska, Wiesław Idzikowski, Dyrektor ds.
Infrastruktury i Rozwoju MZK w Słupsku
Dyskusja na temat problemów komunikacji miejskiej

30 listopada 2012 (piątek)

Sesja GWD-EE

- 9.** 8.30 – 10.30 Okręgowe Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej – realizacja
projektów efektywności energetycznej i ograniczenia emisji
- 10.** 10:45 – 11.30 Kwestie formalne w projekcie GWD – Małgorzata Ornoch-
Tabędzka
- 11:30 – 12.00 Podsumowanie sesji i przejazd do centrum miasta





Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi i rozwojem w jednostkach samorządu lokalnego

Sprawozdanie:

1. W spotkaniu uczestniczyli:

- a. przedstawiciele sześciu miast, uczestniczących w GWD Transport Miejski – Częstochowy, Legionowa, Legnicy, Lublina, Olsztyna i Kalisza. Nieobecni byli przedstawiciele Opola;
- b. Przedstawiciele miast grupy GWD EE: Poznań, Słupsk, Częstochowa, Murowana Goślina oraz przedstawiciele Urzędu Miasta Gdynia.

Ad1.

Spotkanie rozpoczęło się od wizyty w bazie Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Gdyni, po której oprowadzał prezes PKM, **pan Kazimierz Gałkiewicz**. Baza ta została oddana do użytku ponad 10 lat temu i charakteryzuje się dostosowaniem do wymogów obsługowych współczesnego taboru – pomieszczenia zaplecza są stosunkowo małe, baza posiada 4 podwójne stanowiska przelotowe (w tym 3 kanały), mogące pomieścić po 2 autobusy oraz linię diagnostyczną.

PKM jest jedyną firmą w Gdyni, która eksploatuje tabor gazowy. Firma posiada 14 sztuk autobusów przegubowych MAN Lion's City G, wyprodukowanych w latach 2007-2010, z których najstarsze przejechały już ponad 500 000 km. Wszystkie pojazdy były zakupione jako fabrycznie nowe. Autobusy te są kierowane do obsługi najdłuższych zadań przewozowych, dzięki czemu przynoszą znaczne oszczędności, mimo ceny przewyższającej o ok. 200 000 zł cenę autobusu z silnikiem dieslowskim. Dzięki wyborowi renomowanego producenta, pojazdy nie sprawiają kłopotów technicznych.

Eksploatacji pojazdów z zasilaniem gazowym sprzyjał fakt, że w chwili budowy baza PKM została wyposażona w ogrzewanie gazowe, gdyż w pobliżu nie było miejskiej infrastruktury ciepłowniczej. Dzięki temu istniało przyłącze gazowe, a także odpowiednie urządzenia bezpieczeństwa w pomieszczeniach obsługowych (czujniki stężenia gazu).





Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi i rozwojem w jednostkach samorządu lokalnego

PKM Gdynia świadczy również usługi dla klientów zewnętrznych w zakresie okresowych badań technicznych oraz sprzedaży gazu.

Ad 2-3.

Następnie przejechano do siedziby Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni, gdzie **prof. Olgierd Wyszomiski, dr hab. Krzysztof Grzelec i dr Hubert Kołodziejski** zaprezentowali metody rozliczeń pomiędzy ZKM Gdynia i gminami ościennymi, w zakresie pokrywania deficytu linii komunikacyjnych, organizowanych przez ZKM Gdynia na podstawie porozumień międzygminnych.

Zastosowany model oparty jest na zasadzie przejrzystości dla obu stron – Gdyni i jej partnerów, którzy pokrywają całość deficytu na odcinkach przebiegających na swoim terenie (a w niektórych przypadkach również na terenie „gmin tranzytowych”). Dla każdej linii odrębnie dokonywane są badania marketingowe na reprezentatywnych próbach pasażerów, określające liczbę podróżnych oraz rodzaje posiadanych przez nich biletów, w celu precyzyjnej alokacji przychodów. Również koszty weryfikowane są rynkowo, odrębnie dla każdej gminy – większość linii kursujących poza Gdynią posiada operatorów wyłonionych w trybie przetargowym. Dzięki dużej przejrzystości stosowanych metod, Gdynia na podstawie porozumień z sąsiadami organizuje nie tylko linie międzygminne, ale również wewnątrzgminne, np. w Rumii, czy Sopocie.

Dodatkowo przedstawiono system biletów zintegrowanych, emitowanych przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej. Bilety te mają charakter dodatkowy do taryf poszczególnych organizatorów i umożliwiają podróżowanie pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej, Przewozów Regionalnych, ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia i MZK Wejherowo.

Ad.4.

Sesję plenarną rozpoczął pan **Marek Stępa**, zastępca prezydenta Gdyni, który przedstawił historię miasta oraz jego aktualne dokonania. Na uwagę zasługuje zwłaszcza wspieranie innowacji – w dawnej zajezdni autobusowo-trolejbusowej przy ul Grunwaldzkiej stworzono Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, który oferuje





Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi i rozwojem w jednostkach samorządu lokalnego

powierzchnie laboratoryjne i biurowe dla innowacyjnych start-up'ów wyłanianych przez specjalną radę naukową. Obecnie trwa budowa drugiego etapu PPNT. Przedsięwzięcia te są dofinansowane w 85% ze środków unijnych. Dzięki nim Gdynia, jak w latach 30., ściąga innowatorów z całej Polski.

Ad.5

Pan **Zbigniew Michniowski**, zastępca prezydenta Bielska-Białej i moderator GWD-EE zaprezentował związki pomiędzy efektywnością energetyczną i transportem, wskazując na dużą i rosnącą rolę transportu w emisji CO₂ oraz zużyciu energii we współczesnych miastach. Ograniczaniu tej emisji sprzyja promowanie transportu zbiorowego, w szczególności zaś kolei, jako najbardziej efektywnego energetycznie środka transportu.

Następnie **dr Michał Wolański**, moderator GWD TM, przedstawił kwestie efektywności energetycznej z punktu widzenia transportu. Podkreślił, że niestety coraz nowocześniejsze systemy transportowe w ostatnich latach nie przyczyniły się do poprawy efektywności energetycznej. Chociaż nowe drogi oferują płynny ruch, to jednak powodują zjawisko tzw. „ruchu zaindukowanego”, czyli zwiększonej mobilności. Natomiast nowe pojazdy komunikacji miejskiej charakteryzują się poważnie obniżoną emisją szkodliwych substancji, ale jednocześnie wzrasta zużycie.

Ad 6.

Kolejny referat, wygłoszony przez **dr. inż. Jacka Oskarbskiego** z Politechniki Gdańskiej, dotyczył systemu sterowania ruchem Tristar, wdrażanego obecnie w sposób zintegrowany w Gdańsku, Gdyni i Sopocie. Projekt ten posiada budżet ponad 200 mln zł i jest dofinansowany z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Dr Oskarbski przedstawił wdrożenie ITS jako proces bardzo skomplikowany, wymagający uczenia się przez samorząd. Stąd samorzady trójmiejskie zdecydowały się właściwe wdrożenie poprzedzić wdrożeniem pilotażowym, mającym na celu zebranie doświadczeń.





Projekt został również podzielony na kilka etapów, z których pierwsze były realizowane w formie oddzielnych kontraktów na zaprojektowanie i budowę, a dopiero ostatnie w formule „zaprojektuj i buduj”, gdyż dopiero wtedy uznano, że samorząd ma odpowiednie kompetencje do stworzenia programu funkcjonalno-użytkowego dla tej formuły.

W dyskusji zwrócono uwagę m.in. na konsumpcję części efektów wdrożenia ITS przez jednoczesne wdrażanie aktualnych wytycznych dotyczących organizacji ruchu drogowego, które wprawdzie poprawiają bezpieczeństwo, ale pogarszają przepustowość, „konsumując” znaczną część korzyści, wynikających z wdrożenia ITS. Dr Oskarbski wyraził przekonanie, że mimo to Tristar powinien przynieść pozytywny efekt w zakresie poprawy przepustowości.

Ad 7.

Następnie **pan Kazimierz Gałkiewicz** z PKM Gdynia szczegółowo przedstawił bilans eksploatacji autobusów gazowych w PKM Gdynia, wskazując że wyższy koszt nabycia pojazdu gazowego zwraca się po kilku latach, pod warunkiem kierowania takiego pojazdu na najintensywniejsze zadania przewozowe – na pozostałe zadania kierowane są starsze autobusy z silnikami diesla, często kupowane jako używane, gdyż to się bardziej opłaca.

Pan Gałkiewicz wskazał również, że zaletą korzystania z paliwa gazowego jest niska zmienność jego cen, co znacznie ułatwia planowanie budżetu. Ceny gazu są bardzo stabilne i charakteryzują się niższą dynamiką, niż oleju napędowego.

W dyskusji poniesiono, że zagrożeniem są plany wprowadzenia akcyzy na gaz stosowany do napędu pojazdów – w zależności od wielkości tej akcyzy może to spowodować spadek opłacalności eksploatacji pojazdów gazowych lub wręcz ich nieopłacalność, przez co przedsiębiorstwa inwestujące w to źródło napędu ponoszą jednak pewne ryzyko makroekonomiczne. Stąd na przykład autobusy gazowe nie są stosowane przez przewoźników prywatnych.





Ad 8.

Moderator przedstawił założenia wynikające z realizacji SEAP w miastach, które przystąpiły do Porozumienia między Burmistrzami, przywołując te punkty, które dotyczą transportu. Chodzi o efektywność transportu w ujęciu SEAP-u i poziom emisji. Podejmowane przez miasta próby wprowadzenia paliw alternatywnych jak gaz, biogaz czy etanol, mogą znacząco wspomóc ograniczenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Ostatnia prezentacja w sesji plenarnej dotyczyła doświadczeń Słupska i była przedstawiona przez **panów Andrzeja Kaczmarczyka** (zastępcę prezydenta miasta) i **Wiesława Idźkowskiego** (członka zarządu MZK Słupsk). Słupsk posiada doświadczenie zarówno w eksploatacji autobusów gazowych, jak i etanolowych, produkowanych przez firmy zlokalizowane w bliskości miasta.

O ile w przypadku autobusów gazowych – podobnie jak w Gdyni – bilans jest pozytywny (choć są one nieco bardziej zawodne od autobusów dieslowskich, gdyż bazują na technologiach francuskich), to dużym problemem okazały się pojazdy z silnikami etanolowymi. Nagła i niezapowiedziana podwyżka akcyzy na to paliwo spowodowała, że ich eksploatacja – chociaż ekologicznie korzystna – jest bardzo droga. Przez to pojazdy etanolowe, mimo młodego wieku, zaczęto kierować na zadania wykonujące niską liczbę kilometrów, głównie szczytowe.

Ad 9.

Niezwykle interesującym spotkaniem było odwiedzenie Okręgowego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej w Gdyni i chociaż odbiegało od podstawowego tematu warsztatów doskonale wpisywało się w program merytoryczny grupy efektywności energetycznej.

Gospodarzami spotkania byli dyr. Jan Różalski – Dyrektor techniczny i dyr. Jan Łucdyrektor Finansowy.

Obszar działania to 5 miast : Gdynia z poziomem sprzedaży ciepła w 2010 r 78,60%, Wejherowo – 10,20%, Rumia – 6,36%, Sopot – 4,43% oraz Kosakowo i Reda z ilościami śladowymi sprzedaży. Po wprowadzeniu w 50 letnią historię





Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi i rozwojem w jednostkach samorządu lokalnego

zaprezentowane zostały w formie pokazu slajdowego realizowane projekty w tym programy efektywnościowe oraz modernizacje na przestrzeni kilkunastu ostatnich lat.

Wychodząc z założenia, że ciepło sieciowe jest coraz bardziej atrakcyjne dla społeczeństwa, co potwierdza wzrastająca ilość odbiorców tak ze sfery gospodarczej jak i prywatnej, OPEC nieustająco modernizuje swoje sieci przesyłowe.

Na majątek składają się takie elementy infrastruktury jak:

325 km sieci ciepłowniczych z czego 144 km to sieci magistralne, 120 km sieci przesyłowe i 61 km to przyłącza

Ponadto spółka zarządza węzłami ciepłowniczymi z których 236 to grupowe a 1311 to węzły indywidualne o łącznej mocy 566 MW.

W skład majątku spółki wchodzi również: 62 kotłownie gazowe o łącznej mocy 37 MW i ciepłownia węglowa o mocy 50 MW .

Spółka posiada plany rozwojowe i to już w fazie realizacyjnej. Jest to projekt kogeneracyjnej ciepłowni Nanice na terenie Wejherowa w oparciu o gaz sieciowy co pozwoli na wyłączenie w okresie wiosenno-letnim na wyłączenie ciepłowni węglowych dostarczających ciepłej wody i przez to o ok. 50 zmniejszy emisję gazów cieplarnianych do atmosfery. Jednocześnie pozwoli to na podniesienie ogólnej sprawności układu.

W swych projektach, które OPEC dotychczasowo realizował , spółka korzystała z funduszy zewnętrznych EKO Funduszu oraz kredytu z Banku Światowego.

OPEC uzyskał wiele znaczących certyfikatów a także nagród, między innymi za likwidację ok. 100 kotłowni węglowych w Rumii, Gdyni i Wejherowie.

Aktualnie Spółka po uzyskaniu akceptacji z NFOŚiGW i pozytywnej opinii Ministerstwa Gospodarki przystępuje do realizacji projektu modernizacji sieci ciepłowniczych o łącznej długości ok. 28 km, obejmującego sieci kanałowe





Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi i rozwojem w jednostkach samorządu lokalnego

wysokoparametrowe /6,2 km/ niskoparametrowe /4,8 km/ napowietrzne wysokoparametrowe.

Zakłada się, że ta modernizacja przyczyni się w znaczącym stopniu do:

- Poprawy stanu powietrza
- Poprawy komfortu życia mieszkańców
- Ograniczenia przerw w dostawach ciepła
- Bardziej racjonalnego wykorzystania energii i zasobów węgla kamiennego
- Poprawy bezpieczeństwa energetycznego
- Poprawy stanu gleb (ograniczenie wycieku gorącej wody)
- Realizacja tego projektu jest w toku.

Ad 10.

Pani Małgorzata Ornoch-Tabędzka, koordynator Grup Wymiany Doświadczeń, przypomniała uczestnikom o zobowiązaniach wobec grantodawcy i konieczności rozliczenia się z założonych efektów projektu. Jednym z ważnych wskaźników jest aktualizacja kart usług. W grupie efektywności Energetycznej mogą to być karty usług dotyczące decyzji środowiskowych. P. Ornoch-Tabędzka poprosiła o przegląd tych kart i sprawdzenie czy Urzędy mają procedurę aktualizacji. Zobowiązała się do przesłania dodatkowych informacji na ten temat.

Opracowanie : Zbigniew Michniowski – moderator cyklu GWD EE

