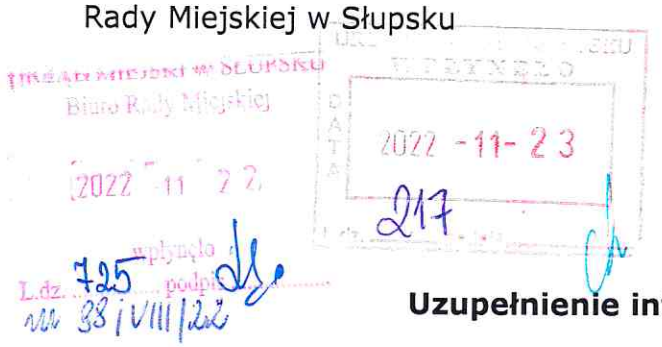
Anna Mrowińska
Radna
Rady Miejskiej w Słupsku

Słupsk, 22 listopada 2022 r.

BIP



Pani
Krystyna Danilecka-Wojewódzka
Prezydent Miasta Słupska

Uzupełnienie interpelacji sesyjnej

W związku z udzieleniem zawierającej szereg wątpliwości i nieodnoszącej się w oczekiwanym zakresie do postawionych pytań - odpowiedzi na moją interpelację sesyjną (sygn. GkiOŚ.RPT.0003.21.2022.KRK), wnoszę o udzielenie odpowiedzi na pytania postawione w wyniku poniższej analizy logicznej:

1. W odpowiedzi przygotowanej przez Prezydenta Słupska czytamy:
„Celem wymiany taboru jest przede wszystkim zastępowanie pojazdów już wyeksploatowanych, pojazdami fabrycznie nowymi".
Takie stwierdzenie nie daje żadnych podstaw do wdrażania kosztownej i o niewielkim wkładzie w ekologię elektromobilności, bowiem wyeksploatowany tabor można wymienić na nowy, spalinowy tabor autobusowy. W Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021-2027 dla Miasta Słupska i gmin napisano, iż celem wymiany taboru jest: zrównoważony rozwój, zapewnienie dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego osób niepełnosprawnych, funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego jako realnej alternatywy dla realizacji podróży samochodami osobowymi, zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.
Powyższe zapisy również nie wykazują konieczności kupna autobusów elektrycznych. Co więcej, ponoszone nakłady inwestycyjne i wyższe koszty eksploatacji taboru elektrycznego, z prawdopodobieństwem bliskim pewności będą równoważone dalszymi ograniczeniami podaży usług komunikacji miejskiej - w tym ograniczeniem dostępności czasowej. To spowoduje dalszy wzrost udziału transportu indywidualnego w strukturze modalnej ruchu. Z kolei realizacja wszystkich wymienionych powyżej postulatów, może być realizowana już dzisiaj, w oparciu o posiadany tabor. Do tego nie trzeba autobusów elektrycznych, ale dobrej woli politycznej.

2. W Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021-2027 dla Miasta Słupska i gmin czytamy: "Przeprowadzona analiza kosztów i korzyści wykazała brak przewagi korzyści ze stosowania taboru zeroemisyjnego, a zatem i brak bezwzględnego obowiązku jego wprowadzenia do eksploatacji przed końcem 2027 r ". W dalszej części dokumentu wskazano, że powodem negatywnych wyników analizy są wysokie koszty zakupu taboru elektrycznego, a także, że w analizie nie uwzględniono efektów takich jak m.in.:
- wzrost zainteresowania korzystaniem z zeroemisyjnej komunikacji miejskiej
- wpływ zastosowania taboru zeroemisyjnego na zmianę zachowań transportowych mieszkańców.

A zatem - jeśli takie efekty istnieją - moje pytanie o wskazanie porównywalnego ze Słupskiem miasta średniej wielkości z odnotowanym wzrostem zainteresowania komunikacją miejską jako środkiem transportu wskutek wprowadzenia taboru elektrycznego lub tzw. hybryd szeregowych (czyli de facto

pojazdów z napędem elektrycznym), nie jest obarczone błędem, ale jest w pełni uprawnione! Aktualnie rodzi się również wątpliwość, dlaczego tego elementu nie uwzględniono w analizie - czy dlatego że w Słupsku nie przewiduje się takiej interakcji, czy może w świetle braku przytoczenia przykładów miast (o co prosiłam) - taki związek jest tylko niczym niepopartą hipotezą?

3. Nowelizacja ustawy o elektromobilności w art.37 ust.5. (o czym już pisałam w swojej poprzedniej interpelacji) przewiduje, że jeżeli analiza kosztów i korzyści z wprowadzenia pojazdów zeroemisyjnych w samorządzie terytorialnym wykaże brak korzyści, wówczas samorząd może nie realizować obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych.
Z uwagi na powyższe, przytoczone przez Prezydenta w skierowanej do mnie odpowiedzi artykuły 68a do 68e (zawarte w przedmiotowej ustawie) nie mogą mieć w tym przypadku zastosowania.
Nie jest prawdą, że „Ustawodawca zmusił miasta do zawierania umów z operatorami eksploatującymi autobusy zeroemisyjne", bo nigdzie takiego zapisu w ustawie o elektromobilności nie ma. Nie jest również prawdą, że „w 2024 roku Miasto musi zawrzeć nową umowę z operatorem z obowiązkiem minimum 32% udziału we flocie MZK Sp.z o.o. autobusów zasilanych paliwem alternatywnym", gdyż jeśli analiza, o której mowa powyżej, wykaże brak korzyści – wówczas ustawa zezwala na odejście od obowiązku wprowadzania pojazdów zeroemisyjnych. Co więcej, w samym Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021-2027 dla Miasta Słupska i gmin, mowa jest o braku obowiązku wprowadzenia do eksploatacji taboru zeroemisyjnego przed końcem 2027 r.

4. Dalsza część odpowiedzi Prezydenta stanowi:
„Drugim powodem inwestowania w autobusy zeroemisyjne jest dostępność programów umożliwiających dofinansowanie takich zakupów ze środków zewnętrznych, przy braku analogicznych możliwości dla taboru z napędem klasycznym".
Wspomniane dofinansowanie dotyczy jedynie zakupu, a nie kosztów eksploatacji autobusu elektrycznego. Te zaś są znacząco wyższe w stosunku do autobusu spalinowego. Biorąc więc pod uwagę fakt, że fabrycznie nowy autobus elektryczny jest dwa razy droższy od jego odpowiednika z napędem spalinowym, łączny koszt zakupu i użytkowania taboru elektrycznego czyni elektromobilność - nieopłacalną. W kontekście wzrostu cen, nawet podmiot doradczy który przygotował cytowany tu Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2021-2027 dla Miasta Słupska i gmin, na portalu społecznościowym Facebook (na profilu Public Transport Consulting Marcin Gromadzki w poście z dnia 26 sierpnia 2022 roku, prezentuje stanowisko:
"Kiedy w końcówce 2021 r. realizowaliśmy dla wielu różnych miast analizy kosztów i korzyści wykorzystania autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej, natrafiliśmy na ceny energii płacone przez operatorów lub samorządy w przedziale od 0,34 do 0,60 zł za 1 kWh. W Gdyni za bardzo niekorzystne uznaliśmy zaoferowane na przyszły rok 0,92 zł za 1 kWh, ale stawka uzyskana w Gorzowie Wlkp. oznacza podwyżkę 4,5-krotną i tym samym wysyła w kosmos sens wszelkich planów rozwoju elektromobilności."

5. Absolutnie nie mogę zgodzić się ze stwierdzeniem, że wysokiego wzrostu cen energii elektrycznej nie dało się przewidzieć. Reprezentuję interes mieszkańców Słupska, interes moich Wyborców i nie interesuje mnie metodyka analiz rekomendowana przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej w świetle jej nieskuteczności (czy to ona była zastosowana przez firmę doradczą Public

Transport Consulting Marcin Gromadzki?). O wzrostach cen energii było wiadomo jeszcze na długo przed wojną na Ukrainie oraz pandemią koronawirusa. Prognozy były budowane też na podstawie innych analiz (najwyraźniej bardziej trafnych) np. na łamach prasy poświęconej finansom i biznesowi. Nie była to więc żadna ezoteryczna wiedza. W mojej ocenie, Miasto powinno bezzwłocznie zweryfikować swoje stanowisko - nie zaś tłumaczyć swoją błędną decyzję gospodarczą sytuacją geopolityczną na świecie. Przypominam, że wcześniej niż wybuchła wojna i pandemia covid -19, wszedł w życie mechanizm stabilności rynkowej, który podnosi cenę certyfikatów, a to oznaczało już wówczas, że walka z emisją będzie podwyższać koszty polskiej energii, która w 80 procentach oparta jest na najbardziej emisyjnym źródle - czyli węglu.
W wielu źródłach zarówno sprzed wojny jak i koronakryzysu, mogliśmy przeczytać o nieuniknionym i dużym wzroście cen energii elektrycznej, postępującym przynajmniej do roku 2030. Pięć lat temu pisano m.in.:
"Polityka klimatyczna odbije się przez to na krajowych cenach energii, o czym przekonaliśmy się już w 2018 roku. Cena energii elektrycznej w hurcie zbliża się do 300 zł za MWhm podczas gdy jeszcze w 2017 roku kosztowała około 150 zł."
A zatem tempo wzrostu cen energii wyrażone różnicą ceny za 1 kWh w Gdyni (około 1 złoty) w 2021 roku wobec ceny energii dla Gorzowa (2,24 zł) w roku 2022, nie powinno stanowić zaskoczenia - przynajmniej dla miasta Słupsk.

6. Przytaczana w końcowej części odpowiedzi Prezydenta miasta Słupsk ustawa z dnia 20 października 2022 roku, ma charakter doraźny i obowiązywać będzie tylko w 2023 roku, co w perspektywie czasu eksploatacji autobusów szacowanego na 15 lat pozostaje bez znaczenia. Ustawa ta miała ograniczyć wzrost cen o charakterze spekulacyjnym, natomiast w żaden sposób nie wpłynie na zmianę trendu cenowego do 2030 roku. Derusyfikację źródeł zasilania napędów w komunikacji miejskiej można uzyskać również przy eksploatacji pojazdów spalinowych - choćby obligując spółkę do zaopatrywania się w paliwo od koncernów niepowiązanych gospodarczo z Federacją Rosyjską. W dalszej perspektywie to właśnie w oparciu o tabor spalinowy należy realizować działania proekologiczne takie jak przechodzenie na paliwa niekopalne - w tym wodór i naftę syntetyczną absorbującą w czasie produkcji dużą ilość CO2. Taki kierunek zmian w słupskim transporcie zbiorowym pozwoli na utrzymanie właściwych proporcji pomiędzy założonymi celami, a kosztami. Nie jest bowiem prawdą że elektromobilność jest bezalternatywna. Po serii pożarów elektrobusów w Wielkiej Brytanii, Francji oraz w kilku miastach niemieckich, w wielu z nich autobusy elektryczne zostały całkowicie wycofane np. w Solingen. Zwracam uwagę, że nawet Unia Europejska wprowadzając zakaz rejestracji aut spalinowych po roku 2035, wyłączyła spod tego zapisu samochody ciężarowe i autobusy rekomendując tym samym inne technologie.

W związku z powyższym stawiam następujące pytania:

1) Dlaczego Miasto Słupsk w swoich decyzjach odnośnie zakupu nowego taboru a priori stawia na elektromobilność - wbrew wynikom analizy korzyści i kosztów ujętej w dokumencie strategicznym przyjętym uchwałą Rady Miejskiej w Słupsku?

2) Czy wobec braku przesłanek ekonomicznych i ekologicznych istnieją jakieś inne cele - choćby polityczne (jak np. tworzenie iluzji dobrego zarządzania miastem poprzez skalę absorbowanych środków zewnętrznych) dla forsowanej w moim odbiorze elektromobilności?

3)Dlaczego pomimo braku przesłanek do wdrażania elektromobilności do roku 2027 (co wynika z analizy korzyści i kosztów), Miasto Słupsk zamawia kolejne autobusy elektryczne?

4) Czy powyższe działanie ma charakter intencjonalnego forsowania elektromobilności tak, aby osiągnięta liczba pojazdów elektrycznych uniemożliwiała zastosowanie zapisów Art. 37 ustawy o elektromobilności?

5)W jakim celu zamówiono analizę korzyści i kosztów, która powinna być drogowskazem dla wyboru kierunku dalszych działań, skoro realizuje się wprowadzanie elektromobilności pomimo braku przesłanek do jej wdrażania?