

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY MIASTA BIAŁYSTOK**

z dnia ..... 2021 r.

**w sprawie uchwalenia aktualizacji „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2015-2022 dla Miasta Białegostoku i gmin ościennych, które zawarły z Miastem Białystok porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego oraz pozostałych gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego”**

Na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 3, art. 11 ust.2, art. 12 ust. 1 pkt 8, ust. 1a pkt 2 i 3 ust. 2a, 2b i 2c ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 ze zm.<sup>1)</sup>) oraz art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713 ze zm.<sup>2)</sup>) w związku z art. 37 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 poz. 110) uchwała się, co następuje:

**§ 1.** Uchwała się aktualizację „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2015-2022 dla Miasta Białegostoku i gmin ościennych, które zawarły z Miastem Białystok porozumienie w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego oraz pozostałych gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego” zwany dalej planem transportowym, który stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Białegostoku.

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

Przewodniczący Rady

**Łukasz Prokorym**

---

<sup>1)</sup>Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2020 r. poz. 1378, z 2021 r. poz. 2020 i 2400.

<sup>2)</sup>Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 1378.

## 5.1. Źródła i formy finansowania inwestycji

Inwestycje w tabor i infrastrukturę realizuje Urząd Miejski w Białymstoku oraz – niezależnie – operatorzy komunalni Białostockiej Komunikacji Miejskiej. Inwestycje miasta Białystok obejmowały kompleksowy projekt – modernizację systemu transportu, w skład której weszły zakupy taboru oraz wdrożenie nowoczesnych rozwiązań z zakresu zarządzania ruchem, informacji pasażerskiej i systemu biletowego.

Operatorzy realizowali inwestycje związane głównie z odtwarzaniem taboru oraz modernizacją zaplecza technicznego i socjalnego. Inwestycje zrealizowane w Białostockiej Komunikacji Miejskiej w latach 2007-2012, przedstawiono w tabeli 41.

**Tab. 41. Inwestycje infrastrukturalne i taborowe zrealizowane w Białostockiej Komunikacji Miejskiej w latach 2007-2012 [mln zł]**

Rodzaj inwestycji	Kwota [tys. zł]
Inwestycje w tabor autobusowy – zakup 48 szt. autobusów (2010 r.)	50 926,7
§ w tym środki własne	19 364,3
§ w tym środki unijne	31 562,4
Inwestycje w tabor autobusowy – zakup 70 szt. autobusów (2011/2012 r.)	84 638,7
§ w tym środki własne	19 267,4
§ w tym środki unijne	65 371,4
System elektronicznej karty miejskiej i informacji pasażerskiej (2010/2011 r.)	13 757,3
§ w tym środki własne	11 410,2
§ w tym środki unijne	2 347,1
<b>Razem:</b>	<b>149 322,7</b>

Źródło: dane Urzędu Miejskiego w Białymstoku.

Wszystkie autobusy, zakupione w ramach powyższych inwestycji, są niskopodłogowe na całej długości i przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, wyposażone w system monitoringu wewnętrznego i zewnętrznego z rejestracją zdarzeń, w system informacji akustycznej i wizualnej, silniki spełniające aktualną normę czystości spalin EURO oraz automatyczną skrzynię biegów.

Miasto Białystok zrealizowało w 2006 r. projekt pod nazwą „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Białegostoku” – Etap I, współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego na lata 2004-2006. Wartość tego projektu wyniosła 66 mln zł, z czego 36 mln zł – czyli 64% kosztów kwalifikowanych – pokryło dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. Cena zakupu autobusów wyniosła 41 mln zł, co stanowiło 62% ogółu kosztów projektu. W ramach projektu zakupiono 43 ekologiczne autobusy (w tym 11 przegubowych), dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.

W ramach tego projektu wykonano także m.in.: nawierzchnię jezdni w ciągu ulic: Mikołaja Kopernika – Zwierzyniecka – 11 Listopada – Marii Curie-Skłodowskiej – Władysława Liniarskiego – Konstantego Kalinowskiego, o długości łącznie 5,1 km, przebudowano sygnalizację świetlną oraz zmodernizowano 17 przystanków i 13 zatok autobusowych. Projekt obejmował również modernizację kanalizacji deszczowej i budowę ścieżek rowerowych. Realizację wszystkich zadań zakończono w 2007 r. Zakup nowego taboru umożliwił zwiększenie atrakcyjności transportu miejskiego w Białymstoku.

Zakupione autobusy, niskopodłogowe na całej długości, spełniają normę emisji spalin EURO-4 oraz wyposażone są w system GPS z rejestratorem jazdy i urządzeniem umożliwiającym sterowanie sygnalizacją świetlną w Korytarzach Wysokiej Jakości, zapowiedzi głosowe przystanków i monitoring z rejestracją obrazu. Pojazdy wyposażono też w kasowniki elektroniczne.

Projekt pod nazwą „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Białegostoku – Etap II” zrealizowany został w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013. Celem realizowanych inwestycji było zwiększenie mobilności mieszkańców białostockiego obszaru metropolitalnego oraz

poprawa funkcjonalności i efektywności ekonomicznej transportu miejskiego. Całkowita wartość projektu wynosiła 161,2 mln zł, a wysokość dofinansowania – 117,4 mln zł.

W ramach projektu wykonane zostały następujące zadania:

- modernizacja ulicy Produkcyjnej (odcinek od ul. Swobodnej do ul. gen. Stanisława Maczka);
- przebudowa ulic: Antoniuk Fabryczny (odcinek od ul. Swobodnej do ul. Antoniukowskiej), Antoniukowskiej i Knyszyńskiej;
- dokończenie budowy obwodnicy śródmiejskiej (odcinek od ul. Zwierzynieckiej do ul. Adama Mickiewicza);
- zakup 48 szt. taboru autobusowego (w tym 24 szt. pojazdów jednoczłonowych i 24 szt. dwuczłonowych);
- budowa Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej – wraz z infrastrukturą do wprowadzenia Białostockiej Karty Miejskiej (będącego częścią Zintegrowanego Systemu Zarządzania Miejskiego).

Zakupione w ramach tego etapu pojazdy spełniają normę emisji spalin EURO-5, są niskopodłogowe na całej długości, wyposażone w system GPS z rejestratorem jazdy i urządzeniem umożliwiającym sterowanie sygnalizacją świetlną w Korytarzach Wysokiej Jakości, zapowiedzi głosowe przystanków i monitoring z rejestracją obrazu. Pojazdy wyposażono też w kasowniki elektroniczne.

Realizację wszystkich zadań zakończono w 2011 r.

Do połowy 2015 r. ma zostać zakończony III etap powyższego projektu. Projekt pn. „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Białegostoku – Etap III”, jest kontynuacją etapów I i II. Całkowita wartość projektu wynosi 195,7 mln zł, a wysokość dofinansowania – 138,3 mln zł. Projekt, tak jak etap II, dofinansowany był z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej.

W zakres rzeczowy projektu „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Białegostoku – Etap III” wchodzi:

- przebudowa i rozbudowa ciągu ulic: Jana Henryka Dąbrowskiego, al. Józefa Piłsudskiego, Henryka Sienkiewicza (odcinek od ul. Ogrodowej do ul. dr Ireny Białówny) oraz zrealizowana w 2013 r. budowa centrum przesiadkowego przy ul. Henryka Sienkiewicza, w rejonie rzeki Białej;
- zakup 70 szt. taboru autobusowego, wyposażonego w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, w tym 30 pojazdów przegubowych (zrealizowany w 2012 r.);
- budowa systemu zarządzania ruchem (termin zakończenia to 2015 r.).

System Informacji Pasażerskiej – wraz z systemami zarządzania ruchem i flotą pojazdów komunikacji miejskiej – to nowoczesne narzędzie ułatwiające pasażerom korzystanie z jej usług i jednocześnie narzędzie do zarządzania siecią komunikacji miejskiej przez organizatora. Wszystkie pojazdy zostały wyposażone w moduły GPS i autokomputery, a w 161 autobusach zainstalowano także urządzenia umożliwiające zliczanie pasażerów wysiadających i wsiadających do pojazdów. System zarządzania flotą umożliwia monitorowanie w trybie on-line pojazdów w zakresie realizacji rozkładów jazdy (wraz z rejestracją wszelkich odchyłeń od rozkładu jazdy) oraz wybranych parametrów technicznych w trakcie jazdy.

Dane z systemu zliczania pasażerów pozwalają na łatwą kontrolę rzeczywistego napełnienia pojazdów i elastyczne dostosowywanie oferty przewozowej do faktycznie występujących potrzeb.

Dodatkowym źródłem informacji o ruchu pasażerów jest wprowadzony wraz z białostocką kartą miejską, mechanizm uiszczania opłaty za przejazd za pomocą elektronicznej portmonetki, w którym jednocześnie rejestrowane jest miejsce i moment skorzystania przez pasażera z usług Białostockiej Komunikacji Miejskiej. Wprowadzone rozwiązanie pozwala także na ustalenie więźby podróży – poprzez zaliczanie opłaty z góry za cały przejazd i stosowanie zasady zwrotu części pobranej należności w przypadku krótszej podróży, pod warunkiem zarejestrowania wyjścia z pojazdu.

Uzupełnieniem systemu jest użytkowany od 1992 r. system kontroli punktualności kursowania pojazdów Lason, działający na zasadzie bramek w wybranych punktach sieci komunikacyjnej.

Informacje pozyskiwane przez organizatora Białostockiej Komunikacji Miejskiej mają więc bardzo szeroki zakres i pozwalają na bieżące dostosowywanie funkcjonowania linii do występujących potrzeb pasażerów oraz na precyzyjne rozliczanie przychodów wnoszonych przez pasażerów na liniach obsługujących gminy ościenne, całkowicie zastępując kosztowne badania marketingowe.

Użytkowane systemy pozwalają na stały monitoring realizowanych usług, w tym w szczególności na weryfikację realizacji norm jakościowych oraz przyjętych założeń parametrów ekonomicznych i technicznych realizowanych przewozów. Organizator Białostockiej Komunikacji Miejskiej posiada rozbudowany zestaw narzędzi do badania popytu i podaży, bez konieczności organizowania badań marketingowych, opartych na tradycyjnych metodach zbierania danych.

Elementy systemu kreuja zestaw narzędzi pomocniczych do projektowania oferty przewozowej (w tym rozkładów jazdy) i bieżącego sprawdzania efektywności wprowadzanych zmian. Zapewniają możliwość właściwego doboru struktury eksploatowanego taboru oraz efektywne rozpatrywanie zgłaszanych przez pasażerów wniosków i reklamacji.

Nie oznacza to jednak, że zakładana jest całkowita rezygnacja z dodatkowych badań empirycznych. Każde narzędzie mechaniczne lub elektroniczne wymaga weryfikacji jego funkcjonowania. Badania prowadzone w pojazdach pozwalają ocenić faktyczny udział przejazdów bez ważnego biletu oraz określenie skali korzystania z usług przewozowych przez osoby ustawowo uprawnione do przejazdów bezpłatnych, niezobligowane do korzystania z elektronicznej Białostockiej Karty Miejskiej.

System Informacji Pasażerskiej zapewnia pasażerom korzystającym z komunikacji miejskiej w całej aglomeracji białostockiej, aktualną informację w formie wizualnej, w Internecie i w telefonach komórkowych – także o godzinach najbliższych odjazdów z przystanków, umożliwiając dokładne planowanie podróży. System, wzbogacony mobilnymi wyszukiwarkami połączeń, jest bardzo dogodnym narzędziem dla osób niekorzystających stale z Białostockiej Komunikacji Miejskiej, zachęcając je do rezygnacji z używania samochodu osobowego na rzecz transportu zbiorowego.

System jest jednocześnie dobrym narzędziem do zarządzania flotą pojazdów dla dyspozytorów i organizatora, pozwalającym na szybką reakcję w przypadku występowania jakichkolwiek zakłóceń w ruchu. Umożliwia ponadto generowanie komunikatów dla pasażerów na tablicach wirtualnych (Internet i urządzenia mobilne) oraz stacjonarnych.

Aktualnie (styczeń 2014 r.) w Białymstoku jest zainstalowanych 10 tablic dynamicznej informacji pasażerskiej, wyświetlających informacje o najbliższych (rzeczywistych) godzinach odjazdów pojazdów komunikacji miejskiej z danego przystanku. W przyszłości przewidziane jest zwiększenie liczby tych tablic. Wykaz tablic dynamicznej informacji pasażerskiej przedstawiono w tabeli 42.

**Tab. 42. Lokalizacja tablic dynamicznej informacji pasażerskiej – stan na 15 stycznia 2014 r.**

Lp.	Nr przystanku	Lokalizacja
1.	57	ul. Bohaterów Monte Cassino
2.	158	ul. Kolejowa
3.	206	ul. Lipowa
4.	303	al. Józefa Piłsudskiego
5.	305	al. Józefa Piłsudskiego
6.	308	ul. Malmeda Icchoka
7.	417	ul. Henryka Sienkiewicza
8.	422	ul. Henryka Sienkiewicza
9.	448	ul. Marii Curie-Skłodowskiej
10.	594	ul. Zwycięstwa

Źródło: dane Zarządu Białostockiej Komunikacji Miejskiej.

Zrealizowana w latach 2010-2012 wymiana taboru autobusowego zapewniła wręcz skokową poprawę standardu obsługi pasażerów, zwiększyła dostępność komunikacji miejskiej dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i stanowi właściwą bazę do przyszłej realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Odnowa taboru w okresie prognostycznym będzie nadal kontynuowana. Zakłada się, że wymiana taboru następować będzie ze środków operatorów, jak i przez miasto Białystok, w szczególności z wykorzystaniem środków pomocowych Unii Europejskiej, a następnie przekazanie ich do eksploatacji operatorom – na podstawie odrębnych umów.

Niezależnie od zrealizowanych dwóch etapów i obecnie końcowych prac przy III etapie projektu „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego miasta Białegostoku”, miasto wykonuje zadania bieżącego utrzymywania infrastruktury przystankowej, zatok i pętli autobusowych.

W okresie planowania będzie kontynuowana strategia realizacji inwestycji infrastrukturalnych, polegających na systematycznej modernizacji przystanków i zatok, w tym wymiana wiat przystankowych – dla utrzymania obecnego ich udziału w liczbie przystanków i ciągłego podwyższania standardu obsługi pasażerów.

Miasto Białystok zamierza w okresie planistycznym zrealizować inwestycje przedstawione w tabeli 43.

**Tab. 43. Inwestycje infrastrukturalne związane z komunikacją miejską w Białymstoku planowane na lata 2014 -2020**

Lp.	Nazwa projektu	Opis zadania inwestycyjnego	Szacunkowy koszt [mln zł]	Planowany termin realizacji lub termin wykonania
1	Intermodalny węzeł komunikacyjny w Białymstoku (centrum przesiadkowe wraz z korytarzami publicznego transportu zbiorowego)	budowa centrum przesiadkowego w Białymstoku (w rejonie dworca PKP i PKS)	180,2	26.08.2016-31.12.2023
		budowa przejścia pieszo-rowerowego pod torami PKP na przedłużeniu ul. Św. Rocha, w tym korekta układu drogowego skrzyżowania ul. Kolejowa-Zwycięstwa w zakresie związanym z budową przejścia)		
		przebudowa układu drogowego wokół centrum przesiadkowego: przebudowa ul. Bohaterów Monte Cassino od ul. Św. Rocha wraz ze skrzyżowaniem ulic: Kard. St. Wyszyńskiego i Bohaterów Monte Cassino oraz przebudowa ul. Łomżyńskiej wraz ze skrzyżowaniem z ulicą M. Kopernika i ul. Młynową		
		zakup i montaż beaconów – ponadstandardowe rozwiązania dla osób niepełnosprawnych		
		zakup gruntów i opracowanie dokumentacji technicznej		
		zakup 20 szt. zeroemisyjnego taboru i stacji ładowania		
2	Poprawa dostępności centrum Białegostoku dla komunikacji miejskiej	budowa ul. Sitarskiej	125,4	20.04.2015-30.06.2022
		przebudowa ul. Jurowieckiej		
		budowa odcinka ul. Tysiąclecia P.P. (od skrzyżowania z ul. Gen. St. Maczka do skrzyżowania z ul. Wileńską w Białymstoku wraz z tym skrzyżowaniem oraz niezbędną infrastrukturą techniczną)		
		rozbudowa Al. Tysiąclecia P. P. (od ul. Wileńskiej do terenu kolejowego przy ul. Poleskiej wraz z infrastrukturą techniczną)		
		zakup 20 szt. niskoemisyjnego taboru		
		kampania promocyjna komunikacji miejskiej		
		wykup gruntów		
		system informacyjny dla przewoźców osób niepełnosprawnych		

		opracowanie studium wykonalności		
3	Rozwój infrastruktury transportu miejskiego w Białymstoku	przebudowa ul. Prez. R. Kaczorowskiego oraz ul. Legionowej budowa ul. Wiosennej (wraz z budową pętli autobusowej) przebudowa ul. J.K. Branickiego wraz z budową pętli autobusowej oraz budowa dublera ul. Branickiego przebudowa ul. Klepackiej oraz budowa pętli autobusowej przy ul. Klepackiej przebudowa ul. Produkcyjnej budowa ulicy łączącej ul. Elewatorską z miejscowością Porosły (w granicach miasta) przebudowa ul. A. Mickiewicza (od ul. F. Karpińskiego do granic miasta) budowa wlotu drogi z Hryniewicz do ul. K. Ciołkowskiego przebudowa ul. K. Pułaskiego (od przejazdu kolejowego do granicy miasta) budowa ul. Gminnej zakup 24 szt. niskoemisyjnego taboru rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej o 36 tablic zakup i montaż 255 szt. urządzeń do sprzedaży biletów w autobusach zakup 80 nowych wiat przystankowych	172,3	29.08.2016 – 31.01.2022
4	Niskoemisyjne korytarze transportu zbiorowego w zachodniej części miasta	przebudowa ul. Ks. J. Popiełuszki (od ul. Hetmańskiej do ul. Wł. Sikorskiego) przebudowa Al. Jana Pawła II ( od ul. Hetmańskiej do ul. Wł. Sikorskiego) przebudowa ul. Wł. Sikorskiego przebudowa Al. Konstytucji 3 Maja (od ul. Swobodnej do ul. Jana Pawła II) budowa ul. Marcukowskiej (od Hetmańskiej do ul. Kolejowej) zakup 30 szt. autobusów	92,0	2021-2023 <sup>1)</sup>
5	Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego i rowerowego w Białostockim Obszarze	Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. I Armii Wojska Polskiego w Białymstoku Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Radzywińskiej w Białymstoku Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Antoniukowskiej i Al. Solidarności w	168,24	07.11.2017 – 30.06.2021

<sup>1)</sup>Z uwagi na ograniczoną alokację środków UE i budżetu miasta możliwe jest realizowanie projektu w kolejnych latach po zakończeniu okresu obowiązywania planu.

Funkcjonalnym	Białymstoku		
	Budowa drogi rowerowej jako połączenie dróg rowerowych przebiegających wzdłuż ulic: Gen. St. Maczka i Gen. F. Kleeberga w Białymstoku		
	Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Zwierzynieckiej na odcinku od ul. A. Mickiewicza do ul. Św. Pio w Białymstoku		
	Ścieżki rowerowe w centrum miasta Białegostoku		
	Budowa drogi rowerowej do Olmont w Białymstoku		
	Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. W. Witosa i ul. Marczukowskiej w Białymstoku		
	Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Wasilkowskiej (od ul. Gen. St. Sosabowskiego) i ul. W. Wysockiego do granicy miasta Białegostoku		
	Budowa kładki pieszo-rowerowej nad ul. Gen. N. Sulika i ciągu pieszorowerowego od kładki nad ul. Gen. N. Sulika do ul. K. Ciłkowskiego w Białymstoku		
	Budowa drogi rowerowej wzdłuż Al. Jana Pawła II na odcinku od ul. Wysoki Stoczek do ul. Bacieczki w Białymstoku		
	Utworzenie miejsc Bike&Ride w Białymstoku		
	Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego		
	Budowa drogi rowerowej przy drodze nr 106251B na odcinku Choroszcz - Sienkiewiczze w Gminie Choroszcz		
	Budowa drogi łączącej ul. Wodociągową w Klepaczach z drogą powiatową nr 1535 B- przebudowę drogi gminnej nr 106266B w Gminie Choroszcz		
	Budowa drogi gminnej łączącej ul. Elewatorską w Białymstoku z miejscowością Porosły - przebudowa drogi gminnej nr 106271B w Gminie Choroszcz		
	Budowa drogi Choroszcz – Jeroniki - Łyski - przebudowa dróg gminnych nr 106253B oraz 106254B w Gminie Choroszcz		
Przebudowa drogi w ul. Adama Mickiewicza – na odcinku 730 m od			

	Rynku 11-go Listopada w kierunku DK S8 w Gminie Choroszcz		
	Przebudowa drogi w ul. Henryka Sienkiewicza – na odcinku 760m od Placu Brodowicza do skrzyżowania z ul. Branickiego i ul. Ogrodową w Gminie Choroszcz		
	Przebudowa drogi w ul. J. K. Branickiego – na odcinku 390m od Rynku 11-go Listopada do skrzyżowania z ul. Sienkiewicza i ul. Ogrodową w Gminie Choroszcz		
	Przebudowa drogi w ul. Dominikańskiej – na odcinku 370 m od Rynku 11-go Listopada do skrzyżowania z ul. Piaskową i ul. Zastawie I w Gminie Choroszcz		
	Wyposażenie parkingów Bike&Ride - Choroszcz		
	Budowa dróg rowerowych/ciągów pieszo-rowerowych w gm. Cz. Białostocka przebieg dróg: droga powiatowa ul. Fabryczna-Zalew w Cz. Białostockiej- Cz. Wieś Koś		
	Przebudowa drogi powiatowej Fasty – Dobrzyniewo Fabryczne w Gminie Dobrzyniewo Duże		
	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1393B - przejście przez Dobrzyniewo Fabryczne, Ogrodniki, Dobrzyniewo Kościelne, Dobrzyniewo Duże - ul. Kościelna w Gminie Dobrzyniewo Duże		
	Wyposażenie parkingów Bike&Ride - Dobrzyniewo Duże		
	Budowa ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż ul. Tuwima w Kleosinie w Gminie Juchnowiec Kościelny		
	Budowa ciągu pieszo–rowerowego wzdłuż drogi powiatowej Nr 1483B: granica miasta Białegostoku–Wólka w Gminie Juchnowiec Kościelny		
	Przebudowa drogi powiatowej Białystok – Niewodnica Nargilewska wraz z pętlą autobusową w Niewodnicy Nargilewskiej w Gminie Juchnowiec Kościelny		
	Budowa ul. Kraszewskiego w Kleosinie wraz z pętlą autobusową w Gminie Juchnowiec Kościelny		
	Budowa 15 zatok autobusowych przy drodze powiatowej Juchnowiec Kościelny – Hryniewicze – Nr 1483B w Gminie Juchnowiec Kościelny		



		Budowa dróg rowerowych w Gminie Łapy		
		Budowa drogi w Henrykowie wraz z pętlą autobusową w Gminie Supraśl		
		Budowa drogi rowerowej Białystok - Wasilków w Gminie Wasilków		
		Przebudowa i rozbudowa drogi gminnej ul. Białostockiej i ul. Grodzieńskiej w Wasilkowie		
		Budowa ciągu komunikacyjnego w miejscowości Kuriany gm. Zabłudów (tym ścieżki rowerowej), stanowiącego przedłużenie ulicy Gminnej Białymstoku		

Źródło: dane Zarządu Białostockiej Komunikacji Miejskiej.

Wymienione projekty finansowane będą ze środków własnych miasta Białegostoku, w znacznej części ze wspomaganiami środkami pomocowymi z Unii Europejskiej z Programu Operacyjnego Polski Wschodniej oraz z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowiska. Łączna wartość wszystkich programowanych do 2020 r. zamierzeń inwestycyjnych wynosi 1 212,2 mln zł.

Poza wyżej wymienionymi przedsięwzięciami inwestycyjnymi, miasto Białystok przewiduje:

- zakup mikrobusów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych;
- zakup urządzeń nowej generacji do sprawdzania biletów pasażerskich;
- budowę nowych zatok przystankowych;
- zakup i zainstalowanie urządzeń umożliwiających realizację doładowań karty miejskiej na pokładzie autobusu i sprzedaż biletów jednorazowych.

Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. zrealizowało projekt pn. „Rozwój transportu publicznego – przebudowa i rozbudowa zajezdni autobusowej oraz zakup autobusów przez KPK Sp. z o.o. w Białymstoku”. Projekt ten, o wartości 24 mln zł, dofinansowany został z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 i z budżetu państwa kwotą ponad 5 mln zł. Jego zakres rzeczowy obejmował zakup 8 nowoczesnych autobusów, modernizację zajezdni przy ul. Składowej, unowocześnienie strony internetowej oraz zakup urządzeń mających na celu poprawę łączności radiowej.

Autobusy zakupione w ramach tego projektu spełniają normę czystości spalin EURO-6, są niskopodłogowe na całej długości, wyposażone w system GPS z rejestratorem jazdy i urządzeniem umożliwiającym sterowanie sygnalizacją świetlną w „korytarzach wysokiej jakości”, zapowiedzi głosowe, monitoring z rejestracją obrazu oraz kasowniki dwufunkcyjne, umożliwiające obsługę biletu elektronicznego.

W przypadku decyzji o przeznaczeniu części rynku przewozów w komunikacji miejskiej dla operatora prywatnego, właściwym rozwiązaniem jest przyjęcie realizacji inwestycji taborowych we własnym zakresie przez tego operatora – do uzyskania wymaganych w przetargu standardów obsługi.

Plan transportowy, w kształcie przyjętym przez Radę Miasta Białystok w roku 2015, uwzględnia możliwość stosowania autobusów elektrycznych do świadczenia usług przewozowych w komunikacji miejskiej (rozdział 11 i 12). Aktualizacja planu z roku 2021 dotyczy w szczególności planowanej inwestycji, a mianowicie projektu „Intermodalny węzeł komunikacyjny w Białymstoku (centrum przesiadkowe wraz z korytarzami publicznego transportu zbiorowego)”, gdzie wprowadza się zmianę planowanego zakupu 20 sztuk niskoemisyjnego taboru, pierwotnie założonego jako z silnikami spalinowymi spełniającymi normy czystości spalin Euro 6, na zakup 20 sztuk zeroemisyjnego taboru autobusowego napędzanego silnikami elektrycznymi. Zakłada się, iż zeroemisyjny tabor elektryczny zakupowany w latach 2021-2022, będzie wykorzystywany na liniach komunikacyjnych wyłącznie w granicach miasta Białegostoku (jednej gminy) i wejdzie do użytku w roku 2022. Stacje ładowania będą lokalizowane na placach postojowych znajdujących się w dyspozycji operatorów publicznego transportu zbiorowego położonych w Białymstoku na ul. Składowej, Jurowieckiej oraz Piastowskiej/Pomocniczej. Należy zaznaczyć, iż decyzja o zmianie planów zakupu taboru, z rodzaju niskoemisyjnego na zeroemisyjny, została przez Miasto Białystok podjęta pomimo negatywnego wyniku analizy

kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych, przeprowadzonej na koniec 2018 roku w związku z art. 37 ust.1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wskazującej na brak opłacalności ich stosowania. Miasto uzyskało od operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego pozytywną ocenę techniczną oraz akceptowalne ekonomicznie warunki przyłączenia do sieci.

## UZASADNIENIE

Projekt uchwały aktualizującej plan transportowy dotyczy podrozdziału „5.1. Źródła i formy finansowania inwestycji” z rozdziału „5. Finansowanie usług przewozowych” i zawiera zaktualizowaną informację o wysokości nakładów finansowych na inwestycje infrastrukturalne związane z komunikacją miejską, które były planowane w Białymstoku na lata 2014-2020, stanie ich zaawansowania oraz zaktualizowaną prognozę wykonania.

Obowiązujący plan transportowy, przyjęty w roku 2015, uwzględnia możliwość stosowania autobusów elektrycznych do świadczenia usług przewozowych w komunikacji miejskiej (rozdział 11 i 12). Aktualizacja planu dotyczy wykazu planowanych inwestycji, a mianowicie projektu „Intermodalny węzeł komunikacyjny w Białymstoku (centrum przesiadkowe wraz z korytarzami publicznego transportu zbiorowego)”, gdzie wprowadza się zmianę planowanego zakupu 20 sztuk niskoemisyjnego taboru, pierwotnie założonego jako z silnikami spalinowymi spełniającymi normy czystości spalin Euro 6, na zakup 20 sztuk zeroemisyjnego taboru autobusowego napędzanego silnikiem elektrycznym.

Aktualizacja planu transportowego (w zw. z art.12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) wskazuje, iż zeroemisyjny tabor elektryczny będzie wykorzystywany na liniach komunikacyjnych wyłącznie w granicach miasta Białegostoku (jednej gminy) od 2022 roku, a stacje ładowania będą lokalizowane na placach postojowych znajdujących się w dyspozycji operatorów publicznego transportu zbiorowego położonych w Białymstoku na ul. Składowej, Jurowieckiej oraz Piastowskiej/Pomocniczej. Należy zaznaczyć, iż zmiana planów zakupu taboru z rodzaju niskoemisyjnego na zeroemisyjny, wynika z konieczności ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne, a także dążenia do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu miejskiego, pomimo negatywnego wyniku analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych, wskazującej na brak opłacalności ich stosowania, przeprowadzonej na koniec 2018 roku (w związku z art. 37 ust.1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych). Komunalne spółki komunikacyjne uzyskały od operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego pozytywną ocenę techniczną oraz akceptowalne ekonomicznie warunki przyłączenia do sieci dla planowanych lokalizacji stacji ładowania, co jest punktem wyjścia do realizacji inwestycji w zeroemisyjny elektryczny tabor autobusowy białostockiej komunikacji miejskiej.