



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO

---

Gorzów Wielkopolski, dnia czwartek, 21 marca 2019 r.

Poz. 832

### UCHWAŁA NR V/84/2019 RADY MIASTA GORZOWA WIELKOPOLSKIEGO

z dnia 27 lutego 2019 r.

**w sprawie wprowadzenia zmiany w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gorzowa Wielkopolskiego i gmin sąsiadujących, z którymi Miasto Gorzów Wielkopolski zawarło porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2014 – 2025**

Na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 3, art. 11 ust. 2, art. 12 ust. 1 pkt 8, art. 12 ust. 1 a pkt 2, art. 12 ust. 2a ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz. U. z 2018r., poz. 2016 ze zm.) uchwała się, co następuje:

§ 1. W załączniku do uchwały Rady Miasta Gorzowa Wlkp. XXVIII/349/2016 z dnia 29 czerwca 2016 roku w sprawie uchwalenia zaktualizowanego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla komunikacji miejskiej Gorzowa Wlkp. i gmin sąsiadujących, z którymi Miasto Gorzów Wlkp. zawarło porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2014 – 2025 (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2016 roku, poz. 1600) po pkt 4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej dodaje się pkt 4a w brzmieniu stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

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

Przewodniczący Rady Miasta  
*Jan Kaczanowski*

Załącznik nr 1 do uchwały nr V/84/2019  
Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego  
z dnia 27 lutego 2019 r.

#### **4 a. Sieć komunikacyjna, na której przewiduje się wykorzystanie autobusów elektrycznych**

##### **4.1. Uwarunkowania prawne**

Podstawowe obowiązki samorządu terytorialnego związane z wprowadzeniem do użytkowania autobusów zeroemisyjnych określa Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która weszła w życie w dniu 22 lutego 2018 r. (Dz. U. 2018 poz. 317). Ustawa wprowadza obowiązki wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych przez jednostki samorządu terytorialnego i przedsiębiorstwa realizujące usługi komunikacji miejskiej.

Zgodnie z art. 36 ust. 1 i w związku z art. 85 pkt. 4 Ustawy, od dnia 1 stycznia 2028 roku jednostka samorządu terytorialnego z wyłączeniem gmin, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 tys., będzie zobowiązana świadczyć lub zlecać świadczenie usługi komunikacji miejskiej podmiotowi, w którego flocie pojazdów użytkowanych na obszarze tej jednostki udział autobusów zeroemisyjnych wynosi co najmniej 30%.

Należy wskazać, iż dla ułatwienia organizatorom i operatorom spełnienia w 2028 roku wymogu opisanego powyżej, Ustawa wprowadza cele pośrednie do zrealizowania we wcześniejszych terminach w zakresie udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów, i tak:

- od 1 stycznia 2021 roku - 5%,
- od 1 stycznia 2023 roku - 10%,
- od 1 stycznia 2025 roku - 20%,

Kolejnym obowiązkiem wynikającym z art. 37 ust. 1 przedmiotowej Ustawy jest zobligowanie jednostki samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, do sporządzania co 36 miesięcy analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych. Celem analizy jest sprawdzenie, czy wprowadzenie do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych pozwoli na osiągnięcie korzyści społeczno-ekonomicznych. Zgodnie z art. 37 ust. 2 przedmiotowej Ustawy, analiza kosztów i korzyści powinna obejmować w szczególności:

- analizę finansowo-ekonomiczną,
- oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją substancji szkodliwych dla środowiska naturalnego,
- analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji,

Zgodnie z art. 37 ust. 3 przedmiotowej Ustawy jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36, zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w opracowaniu analizy, o której mowa w ust. 1, na zasadach określonych w dziale III w rozdziałach 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405, 1566 i 1999).

Opracowana analiza kosztów i korzyści jest niezwłocznie przekazywana ministrowi właściwemu do spraw energii, ministrowi właściwemu do spraw gospodarki i ministrowi właściwemu do spraw środowiska (art. 37 ust. 4 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych).

## 4.2. Analiza kosztów i korzyści

Miasto Gorzów Wielkopolski, wypełniając obowiązek ustawowy wynikający z art. 37 ust.1 oraz art. 72 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zleciło wykonanie analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych. Analizę wykonała firma Invest & Consulting Group Spółka z o.o. Opracowanie analizy zostało zrealizowane w ramach projektu "Wsparcie działania podmiotu realizującego ZIT ze środków POPT 2014-2020" dofinansowanego z Funduszu Spójności i Budżetu Państwa w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020.

Wykonawca analizy przy wyborze linii komunikacji miejskiej, które potencjalnie mogłyby być obsługiwane przez autobusy elektryczne, kierował się rekomendacjami w zakresie alokacji autobusów elektrycznych, w zależności od tras, zawartymi w opracowaniu „Optymalizacja układu sieci i taryfy opłat komunikacji miejskiej na terenie miasta Gorzowa Wielkopolskiego oraz gmin sąsiadujących, z którymi miasto Gorzów Wielkopolski zawarło porozumienie w zakresie publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2025”. Autobusy elektryczne mogą być przeznaczone do obsługi danej linii wyłącznie w sytuacji, gdy:

- obsługuje ona obszary miejskie o intensywnej zabudowie wielorodzinnej – ze względu na brak emisji hałasu, szczególnie dotkliwego wśród wysokich i gęsto rozlokowanych budynków;
- występuje duża intensywność dobowego i rocznego wykorzystania taboru – środki transportu o wysokich kosztach stałych powinny być eksploatowane w sposób maksymalnie intensywny (w warsztatach dominantę stanowią wartości od 65 do 80 tys. wozokilometrów rocznie w przeliczeniu na pojazd w inwentarzu, aczkolwiek próg opłacalności eksploatacji elektrobusów wyznaczono na 100 tys. wozokilometrów rocznie – zauważając przy tym, że obecny poziom techniki poważnie utrudnia lub nawet uniemożliwia jego osiągnięcie);
- ma miejsce wysoka dostępność przestrzenna przystanków – cechy techniczno-eksploatacyjne elektrobusów predestynują je do obsługi linii o dużej gęstości przystanków;
- trasa ma płaski profil pionowy – przy obecnym zaawansowaniu i sprawności procesu rekuperacji powinno się preferować linie bez znacznych deniwelacji w przebiegu trasy;
- linia stanowi element systemu skoordynowanej obsługi obszaru zurbanizowanego wieloma liniami – wymagane synchronizacją rozkładów jazdy dłuższe postoje wyrównawcze na pętlach mogą być dzięki temu efektywnie wykorzystane na doładowanie zasobników energii;
- jest ona podatna na kongestię drogową – jej trasa charakteryzuje się dużą liczbą zatrzymań autobusów pomiędzy przystankami i niewielką prędkością jazdy pomiędzy tymi zatrzymaniami;
- niska prędkość techniczna zdeterminowana jest także przyczynami innymi niż kongestia (np. przebieg trasy przez strefy ograniczonego ruchu – z pierwszeństwem pieszych i rowerzystów, obszary uspokojonego ruchu „Tempo 30” i inne);
- przebieg trasy obejmuje planowane przyszłe strefy ekologiczne dla pojazdów mechanicznych (w szczególności okolice obiektów zabytkowych).

Aby linia autobusowa spełniała powyższe przesłanki Wykonawca analizy przyjął, iż:

- linia powinna obsługiwać najbardziej zaludniony obszar miasta, aby obsługiwać duże potoki pasażerskie;
- linia powinna łączyć centrum miasta z dużymi osiedlami, aby zapewnić ofertę przewozową na najbardziej obleganych liniach;
- linia powinna przebiegać wyłącznie przez tereny gęstej zabudowy mieszkaniowej - aby zapewnić dostęp do maksymalnie dużej liczby potencjalnych klientów;

- linia powinna się charakteryzować stosunkowo dużą częstotliwością kursowania - aby skierować do potencjalnego użytkownika, możliwie korzystną ofertę komunikacyjną;
- linia powinna przebiegać wzdłuż najbardziej zatłoczonych tras - aby maksymalnie pozytywnie wpływać na zjawisko kongestii w ruchu drogowym;
- wybór linii ograniczony jest przez liczbę kupowanych autobusów - tj. 22 sztuki, co w praktyce przełoży się na wybór maksymalnie trzech linii autobusowych;
- wyłączone z analizy linie autobusowe charakteryzujące się niewielką pracą przewozową (np. 102, 105, 107, 110, 112, 114, 117, 119, 121, 123, 127, 132, 134, 135, 136, 137), linie podmiejskie (106, 115, 116, 118, 120, 129, 130, 131, 133) linię zjazdową (401) i linie nocne (501, 502, 503, 504 i 505) oraz linię specjalną (201).

W opinii Wykonawcy opracowania powyższe warunki spełniają linie 100, 101, 103, 104, 111, 113, 122, 124, 125 oraz 126, z czego trzy linie autobusowe (104, 124 i 126), z uwagi

na najbardziej miarodajne odzwierciedlenie wszystkich analizowanych linii, zostały poddane szczegółowej analizie wykonalności technicznej oraz analizie kosztów i korzyści (analiza finansowo-ekonomiczna, oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska i zdrowia ludzi, analizę społeczno-ekonomiczną).

Przeprowadzona analiza kosztów i korzyści wskazała na opłacalność realizacji projektu ze społecznego punktu widzenia. Projekt cechuje się wysokimi wskaźnikami efektywności ekonomicznej. Wskaźnik ENPV projektu wynosi ponad 10 mln zł, co oznacza, że projekt jest opłacalny. Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu wynosi aż 18%, co również potwierdza zasadność realizacji inwestycji.

Opracowana analiza została poddana konsultacjom społecznym na zasadach określonych w dziale III w rozdziałach 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Dokument był dostępny w wersji elektronicznej od 18 września 2018 roku do 8 października 2018 roku. W trakcie trwania konsultacji nie wpłynął żaden wniosek.

Zgodnie z art. 37 ust 4 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych opracowana analiza została niezwłocznie przekazywana ministrowi właściwemu do spraw energii, ministrowi właściwemu do spraw gospodarki i ministrowi właściwemu do spraw środowiska.

#### **4.3. Linie komunikacyjne na których przewiduje się wykorzystanie autobusów elektrycznych**

Przeprowadzona analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych określiła linie autobusowe przeznaczone do elektryfikacji, stąd Miasto Gorzów Wielkopolski zdecydowało, że linie autobusowe 124, 125 oraz 126 będą obsługiwane przez autobusy elektryczne. Charakterystykę wybranych do elektryfikacji linii autobusowych przedstawiono w tabelach.

**Tabela 1. Przestanki wyboru linii autobusowej przeznaczonej do obsługi przez autobusy elektryczne – linia 124**

Czynniki sprzyjające wprowadzeniu autobusów zeroemisyjnych	<b>124</b>
Obsługa obszaru miejskiego o intensywnej zabudowie wielorodzinnej	Trasa linii 124 obejmuje duże osiedla mieszkaniowe. Os Staszica oraz dzielnicę Górczyn – najliczniej zamieszkały obszar miasta. Ludność w pasie o szerokości 250 m z każdej strony osi

	jezdni: <b>45 630</b> . Miejsca pracy w pasie o szerokości 250 m z każdej strony osi jezdni: <b>15 844</b> .
Występuje duża intensywność dobowego i rocznego wykorzystania taboru	440 668 wozokilometrów w 2018 r.
Wysoka dostępność przestrzenna przystanków	Trasa linii 124 przebiega przez obszar o gęstej sieci przystanków transportu zbiorowego.
Płaski profil pionowy	Na trasie znajduje się odcinek o nachyleniu od 6 do 7%. Analiza wykonalności technicznej wykazała, iż nachylenie nie będzie przeszkodą dla autobusów zeroemisyjnych.
Element systemu skoordynowanej obsługi obszaru zurbanizowanego wieloma liniami	Trasa stanowi element systemu skoordynowanej obsługi wieloma liniami obszaru Centrum miasta oraz dzielnicy Górczyn. Linia 124 spełnia rolę połączeń dowozowych do tramwajów na os. Ustronie.
Podatna na kongestię drogową	Trasa linii 124 obejmuje odcinki drogowe, na których występuje duże natężenie ruchu drogowego, zarówno w szczycie porannym jak i popołudniowym.
Niska prędkość techniczna zdeterminowana jest także przyczynami innymi niż kongestia (np. przebieg trasy przez strefy ograniczonego ruchu – z pierwszeństwem pieszych i rowerzystów, obszary uspokojonego ruchu „Tempo 30” i inne)	20 km/h – 25 km/h
Przebieg trasy obejmuje planowane przyszłe strefy ekologiczne dla pojazdów mechanicznych (w szczególności okolice obiektów zabytkowych)	Linia 124 przebiega przez obszar historycznej zabudowy miasta.
<b>Przebieg trasy</b>	
<b>Os. Staszica – Matejki – Kosynierów Gdyńskich – Jagiełły – Walczaka – Czereśniowa – Piłsudskiego – Kombatantów – Ustronie/Prefadom</b>	

**Tabela 2. Przesłanki wyboru linii autobusowej przeznaczonej do obsługi przez autobusy elektryczne – linia 125**

Czynniki sprzyjające wprowadzeniu autobusów zeroemisyjnych	<b>125</b>
Obsługa obszaru miejskiego o intensywnej zabudowie wielorodzinnej	Trasa linii 125 obejmuje dzielnicę Górczyn – najliczniej zamieszkały obszar miasta oraz ścisłe centrum miasta. Ludność w pasie o szerokości 250 m z każdej strony osi jezdni: <b>35 235</b> Miejsca pracy w pasie o szerokości 250 m z każdej strony osi jezdni: <b>16 406</b>
Występuje duża intensywność dobowego i rocznego wykorzystania taboru	267 414 wozokilometrów w 2018 r.
Wysoka dostępność przestrzenna przystanków	Trasa linii 125 przebiega przez obszar o gęstej sieci przystanków transportu zbiorowego.
Płaski profil pionowy	Na trasie znajduje się odcinek o nachyleniu od 6 do 7%. Analiza wykonalności technicznej wykazała, iż nachylenie nie będzie przeszkodą dla autobusów zeroemisyjnych.
Element systemu skoordynowanej obsługi obszaru zurbanizowanego wieloma liniami	Trasa stanowi element systemu skoordynowanej obsługi wieloma liniami obszaru Centrum miasta oraz dzielnicy Górczyn.
Podatna na kongestię drogową	Trasa linii 125 obejmuje odcinki drogowe, na których występuje duże natężenie ruchu drogowego, zarówno w szczycie porannym jak i popołudniowym.
Niska prędkość techniczna zdeterminowana jest także przyczynami innymi niż kongestia (np.	20 km/h – 25 km/h

przebieg trasy przez strefy ograniczonego ruchu – z pierwszeństwem pieszych i rowerzystów, obszary uspokojonego ruchu „Tempo 30” i inne)	
<b>Przebieg trasy</b>	
<b>Śląska Pole Golfowe – Fabryczna – Jagiełły – Walczaka – Czereśniowa – Piłsudskiego – Kombatantów – Dekerta-Szpital</b>	

**Tabela 3. Przesłanki wyboru linii autobusowej przeznaczonej do obsługi przez autobusy elektryczne – linia 126**

Czynniki sprzyjające wprowadzeniu autobusów zeroemisyjnych	126
Obsługa obszaru miejskiego o intensywnej zabudowie wielorodzinnej	Trasa linii 126 obejmuje duże osiedla mieszkaniowe: Os. Staszica oraz dzielnicę Górczyn – najliczniej zamieszkały obszar miasta. Ludność w pasie o szerokości 250 m z każdej strony osi jezdni: <b>32 730</b> . Miejsca pracy w pasie o szerokości 250 m z każdej strony osi jezdni: <b>16 175</b> .
Występuje duża intensywność dobowego i rocznego wykorzystania taboru	368 325 wozokilometrów w 2018 r.
Wysoka dostępność przestrzenna przystanków	Trasa linii 126 przebiega przez obszar o gęstej sieci przystanków transportu zbiorowego.
Płaski profil pionowy	Na trasie znajduje się odcinek o nachyleniu od 6 do 7%. Analiza wykonalności technicznej wykazała, iż nachylenie nie będzie przeszkodą dla autobusów zeroemisyjnych.
Element systemu skoordynowanej obsługi obszaru zurbanizowanego wieloma liniami	Trasa stanowi element systemu skoordynowanej obsługi wieloma liniami obszaru Centrum miasta oraz dzielnicy Górczyn. Będzie to główna linia obsługująca ul. Walczaka w pobliżu os. Dolinki.
Podatna na kongestię drogową	Trasa linii 126 obejmuje odcinki drogowe, na których występuje duże natężenie ruchu drogowego, zarówno w szczycie porannym jak i popołudniowym.
Niska prędkość techniczna zdeterminowana jest także przyczynami innymi niż kongestia (np. przebieg trasy przez strefy ograniczonego ruchu – z pierwszeństwem pieszych i rowerzystów, obszary uspokojonego ruchu „Tempo 30” i inne)	20 km/h – 25 km/h
Przebieg trasy obejmuje planowane przyszłe strefy ekologiczne dla pojazdów mechanicznych (w szczególności okolice obiektów zabytkowych)	Linia 126 przebiega przez obszar historycznej zabudowy miasta.
<b>Przebieg trasy</b>	
<b>Złotego Smoka/Małszyńska/Os. Staszica – al. Konstytucji 3 Maja – Walczaka – Piłsudskiego – Czartoryskiego – Dekerta-Szpital</b>	

Źródło: Opracowano na podstawie Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych, str. 14-16.

Spełnienie wymogu posiadania od 1 stycznia 2028 r. 30% autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych autobusów, w przypadku Gorzowa Wielkopolskiego, będzie skutkowało koniecznością zakupu 22 autobusów elektrycznych. W tym celu opracowano harmonogram zakupów, budowy niezbędnej infrastruktury ładowania oraz wdrażania do eksploatacji autobusów elektrycznych.

**Tabela 4. Harmonogram zakupów i wdrażania do eksploatacji autobusów elektrycznych.**

Zadanie do realizacji	Termin realizacji
Zakup 8 sztuk autobusów elektrycznych oraz budowa niezbędnej infrastruktury ładowania na 3 pętlach autobusowych Dekerta-Szpital, Osiedle Staszica, Śląska-Pole Golfowe oraz na terenie zajezdni Operatora przy ul. Kostrzyńskiej.	2020
Rozpoczęcie eksploatacji autobusów elektrycznych na liniach komunikacji miejskiej nr 124, 125 i 126.	2021
Zakup 7 sztuk autobusów elektrycznych oraz skierowanie do eksploatacji na liniach komunikacji miejskiej nr 124, 125 i 126.	2024
Zakup 7 sztuk autobusów elektrycznych oraz skierowanie do eksploatacji na liniach komunikacji miejskiej nr 124, 125 i 126.	2027

Źródło: Opracowanie własne.

Miasto Gorzów Wielkopolski zamierza pozyskać zewnętrzne środki na sfinansowanie zakupu pierwszej partii 8 autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania autobusów w ramach konkursu ogłoszonego w zakresie działania 6.1 *Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach* Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa VI *Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach*, Działanie 6.1 *Rozwój publicznego transportu zbiorowego*. Konkurs ogłosiło Centrum Unijnych Projektów Transportowych. O dofinansowanie ze środków UE można ubiegać się składając projekty obejmujące zakup nowych autobusów elektrycznych lub trolejbusów wyposażonych w niezależne elektrochemiczne źródło zasilania wraz z niezbędną infrastrukturą. Konkurs skierowany jest m.in. do jednostek samorządu terytorialnego – miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych oraz miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze.

#### 4.4. Lokalizacja stacji ładowania autobusów elektrycznych

Miasto Gorzów Wielkopolski, dokonując wyboru linii autobusowych 124, 125 i 126 planowanych do obsługi autobusami elektrycznymi zdecydowało, iż stacje ładowania autobusów elektrycznych będą zlokalizowane na trzech pętlach autobusowych oraz na terenie zajezdni Operatora.

**Tabela 5. Lokalizacja stacji ładowania autobusów elektrycznych.**

Lokalizacja	Infrastruktura	Nr działki	Geograficzne położenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego (Art. 12 ust. 1a pkt.2 Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym)
Pętla autobusowa przy ul. Śląskiej - "Śląska-Pole Golfowe"	Stacja ładowania baterii autobusowych	1753/3, obręb 10 - Zamoście	N 52°43'14.93" E 15°13'23.42"
Pętla autobusowa przy ul. Dekerta - "Dekerta-Szpital"	Stacja ładowania baterii autobusowych	109/4, obręb 2 - Górczyn	N 52°45'47.21" E 15°14'2.99"
Pętla autobusowa przy ul. Marcinkowskiego - "Osiedle Staszica"	Stacja ładowania baterii autobusowych	1326/4, obręb 1 - Chwałęcice	N 52°44'35.65" E 15°12'38.32"
Zajezdnia autobusowa	Cztery podwójne stacje	415/4, obręb 9 -	N 52°43'16.07"

MZK Sp. z o.o. przy ul. Kostrzyńskiej	ładowania baterii autobusowych	Wieprzyce	E 15°10'51.46"
---------------------------------------	--------------------------------	-----------	----------------

Źródło: Opracowanie własne.

W zakresie miejsca przyłącza do sieci elektroenergetycznej Miasto Gorzów Wielkopolski otrzymało promesy od operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego ENEA Operator Spółka z o.o.

**Tabela 6. Miejsca przyłącza stacji ładowania autobusów elektrycznych.**

Lokalizacja	Infrastruktura	Nr działki	Promesa ENEA Operator Spółka z o.o.
Pętla autobusowa przy ul. Śląskiej - "Śląska Pole Golfowe"	Stacja ładowania baterii autobusowych	1753/3, obręb 10 - Zamoście	Nr ZD/15808/2018
Pętla autobusowa przy ul. Dekerta - "Dekerta - Szpital"	Stacja ładowania baterii autobusowych	109/4, obręb 2 - Górczyn	Nr ZD/15809/2018