



Na przestrzeni lat zmieniało się podejście i postrzeganie transportu publicznego. Kiedyś Margaret Thatcher twierdziła, że „osoba, która w wieku 26 lat jeździ autobusem może mieć poczucie życiowej porażki”. Później Gustavo Petro jako prezydent Bogoty, mówił, że „rozwinęty kraj to nie taki, w którym biedni mają samochody, ale taki, gdzie bogaci korzystają z transportu miejskiego”. Chodzi zarówno o zużycie energii, jak i zajęcie coraz cenniejszej przestrzeni publicznej.

W Europie autobusy są nadal najpopularniejszym środkiem transportu zbiorowego. Niestety wiele z nich to pojazdy spalinowe o normach Euro 3 albo i starszych, więc priorytetem jest ich wymiana na nowe, bardziej ekologiczne. Nie inaczej jest w Polsce.

Inwestycje w zakresie transportu publicznego były w Polsce prowadzone od dawna, jednak znaczący ich wzrost nastąpił po wstąpieniu do Unii Europejskiej. Oczekiwania mieszkańców co do dostępności i jakości transportu publicznego są coraz większe.

- Najbardziej znanym, flagowym projektem w Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju jest e-bus, koordynowany przez Polski Fundusz Rozwoju – powiedziała Konstancja Piotrowska z Ministerstwa Rozwoju, zastępca w Departamencie Strategii Rozwoju. – Będzie on dotyczył wsparcia produkcji zaawansowanych technologicznie autobusów elektrycznych w Polsce. Inne, podobne projekty dotyczą czystego transportu oraz elektrycznych samochodów.

- W Ministerstwie Energii przygotowaliśmy pakiet na rzecz czystego transportu, na który składają się trzy dokumenty: Plan Rozwoju Elektromobilności, Krajowe Ramy Infrastruktury oraz Fundusz Niskoemisyjnego Transportu – dodał Piotr Zaręba z Ministerstwa Energii, kierownik projektu e-mobility. – Wyobrażamy sobie, że elektromobilność to proces, który będzie przebiegał w kilku fazach. Pierwsza to praca regulacyjna i w zakresie ram finansowych.

Obecne uregulowania prawne nie sprzyjają rozwojowi infrastruktury koniecznej dla elektromobilności. Problemem jest budowa stacji ładowania, nieuregulowana w Prawie budowlanym, czy sprzedaż energii z takiej stacji. Kolejnym problemem, z

którym musi zmierzyć się rząd jest zapewnienie finansowania.

- To, co widzimy jako duży problem to kwestia odpowiedzialności za infrastrukturę i baterie – powiedział Piotr Zaręba. - Mamy wyzwanie technologiczne, ponieważ autobusy nie są dopracowane pod kątem potrzeb samorządów: nie gwarantują odpowiedniego zasięgu albo szybkości ładowania – powiedział Piotr Zaręba. - Program e-bus ma odpowiedzieć na to wyzwanie. Jest też aspekt finansowy. Te autobusy dzisiaj są za drogie, więc potrzebne jest wsparcie publiczne, aby samorządy mogły je kupić.

Trzecia kwestia, to kto ma wziąć na siebie ciężar rozwoju nowej technologii? Producenci, samorządy, spółki energetyczne?

- Chcemy stworzyć mechanizm współpracy dla tych wszystkich podmiotów, ale nie konsultacyjny, tylko realny finansowy, który wymusi współpracę, ale ze wszystkich w dużej mierze zdejmie ryzyko – dodał Zaręba. Ryzyko, którego żadna ze stron nie chce podjąć z uwagi na niebagatelne koszty.

Przykładowo, we Wrocławiu miała być uruchomiona linia autobusów elektrycznych na jedno z osiedli. Początkowo deklaracje producentów były satysfakcjonujące: dość niska cena autobusów (ok. 1,5 mln zł za sztukę), duży zasięg (200-350 km) i niskie zużycie energii.

Natomiast, kiedy ogłoszono dialog techniczny, producenci zaproponowali już zupełnie inne warunki: wyższe ceny za autobus, dużo niższy zasięg i wyższe zużycie energii, długi czas realizacji zamówienia i niską żywotność akumulatorów. – Taka jest rzeczywista odpowiedź rynku, kiedy trzeba ponieść konsekwencje finansowe złożenia oferty – podsumował Wojciech Adamski, wiceprezydent Wrocławia. – Faktyczna cena 12-metrowego autobusu to co najmniej 2,5 mln zł. Cena 1 zestawu akumulatorów to 600 tys. zł, a ich żywotność wynosi od 2 do 3 lat.

Dla porównania, cena autobusu z normą silnika Euro 6 wynosi ok. 1 mln (12-metrowego) lub 1,5 mln (18-metrowego), a ich żywotność wynosi ok. 20 lat.

Wojciech Tulibacki, prezes zarządu MPK w Poznaniu stwierdził, że Polska, goniąc zachodnią Europę, próbuje ominąć pewien etap, a mianowicie: już chce kupować autobusy elektryczne i hybrydowe, ale jeszcze nie przekonała mieszkańców do korzystania z transportu publicznego zamiast własnych samochodów.

Poznań nie inwestuje zatem jeszcze w elektromobilność, a skupia się na rozwoju komunikacji publicznej. Kręgosłupem komunikacji w Poznaniu jest tramwaj, a autobusy pełnią rolę uzupełniającą. Do tego dochodzi jeszcze kolej metropolitalna. Chodzi o efekt jaki osiągnie się po powiększeniu i poprawie jakości oferty przewozowej jako całości, a nie punktowe działania jak elektryczne autobusy w centrum miasta. – Jeśli nie będziemy mieć długofalowej polityki miasta i państwa, to naprawdę możemy nie osiągnąć tych efektów, których oczekujemy – podsumował Tulibacki.

Transport: najpierw publiczny, później elektryczny

Utworzono: czwartek, 17, sierpień 2017 09:59

Podobne plany ma Trójmiasto, które rozwija się trolejbusów (około 30 proc. rynku przewozowego). Planowana jest budowa elektrowni fotowoltaicznej, czy wprowadzenie pojazdów hybrydowych (trolejbus z baterią).

Marek Ustrobiński, zastępca prezydenta Rzeszowa, również potwierdził, że celem jak na razie powinno być przejście mieszkańców z samochodów do autobusów. W Rzeszowie skupiono się na poprawie dostępu do centrum i zapewnienie efektywnego transportu wewnątrz miasta, a także zwiększenie punktualności, bezpieczeństwa i poprawę komfortu. Za unijne dofinansowanie zmodernizowano układ drogowy, zakupiono nowy tabor i wdrożono system ITS z priorytetem dla autobusów. Rzeszów nie odwraca się jednak od elektromobilności i chce uruchomić linię autobusów elektrycznych w centrum. Od dłuższego czasu planowane jest też wprowadzenie transportu szynowego – monorail.

Przedstawiciele miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych zgodnie twierdzą, że dopóki autobus elektryczny będzie kosztował 2-3 razy więcej niż spalinowy, nie można nastawiać się na elektromobilną rewolucję. Jeszcze nas na to nie stać. Dlatego głównym celem jest doprowadzenie do tego, aby pojazdy elektryczne były, nawet nie tańsze, ale chociaż o podobnych cenach jak spalinowe.

Ilona Hałucha

(na podstawie informacji z seminarium CUPT o elektromobilności i niskoemisyjnych autobusach)