

Polskę czeka rewolucja w transporcie publicznym

Utworzono: czwartek, 22, marzec 2018 10:52 Ilona Hałucha



W ciągu kolejnych 10 lat Polska ma szansę zostać w Europie liderem nisko- i bezemisyjnego transportu. W tym czasie na ulicach polskich miast pojawi się 3,5 tysiąca autobusów zasilanych paliwami alternatywnymi. Najpopularniejszym jest w tej chwili sprężony gaz ziemny CNG. Zasilane nim autobusy są tańsze od elektrycznych i mają większy zasięg.

- Samorządy kupują coraz więcej autobusów gazowych, plany na najbliższe lata pokazują, że ten trend będzie wzrostowy – mówi Henryk Mucha, prezes PGNiG Obrót Detaliczny. Dzięki nowym technologiom pomiarowym zmienić się może także rynek tzw. małego LNG.

- Paliwa alternatywne i transport niskoemisyjny to bardzo ważne elementy walki o poprawę jakości powietrza w Polsce. Przypomnę, że 33 polskie miasta znajdują się na sporządzonej przez WHO liście 50 miast z najbrudniejszym powietrzem w Europie. Im większe miasto, tym większy udział smogu komunikacyjnego. Transport niskoemisyjny i samochody, które poruszają się dzięki paliwom alternatywnym, przyczyniają się do poprawy jakości powietrza – mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Piotr Woźny, pełnomocnik rządu ds. smogu.

Za problem smogu w Polsce odpowiada głównie niska emisja z kotłów i pieców w gospodarstwach domowych, ale w dużych miastach istotnym źródłem zanieczyszczeń powietrza jest też transport drogowy. Szacuje się, że w Warszawie smog komunikacyjny może odpowiadać nawet za 60-80 proc. zanieczyszczeń. Samorządy walczą o czystsze powietrze, wprowadzając uchwały antysmogowe czy dofinansowując wymianę starych kotłów na nowoczesne źródła ciepła opalane gazem, a przede wszystkim stawiają na niskoemisyjny transport publiczny.

Jak wynika z opublikowanego w tym tygodniu raportu „Paliwa alternatywne w komunikacji miejskiej”, opracowanego przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA) – transport publiczny przechodzi rewolucję, a w ciągu najbliższych 10 lat na ulicach polskich miast pojawi się 3,5 tysiąca autobusów

zasilanych paliwami alternatywnymi.

- Mamy ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która nakłada na samorządy w Polsce bardzo restrykcyjne wymogi - do 2028 roku już 30 proc. floty mają stanowić bezemisyjne autobusy elektryczne, a uzupełnieniem powinny być inne paliwa alternatywne, jak choćby autobusy na CNG, ponieważ obecnie są to pojazdy o dłuższym zasięgu, a ich cena jest niższa. Transport bezemisyjny staje się polską specjalnością. Musimy jeszcze sprawić, żeby te pozostałe 70 proc. floty było oparte o paliwa alternatywne, a nie konwencjonalne - mówi Maciej Mazur, dyrektor zarządzający PSPA.

Przyjęta w styczniu tego roku ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych zobowiązuje samorządy do rozwijania ekologicznego transportu. Wymagany udział autobusów zeroemisyjnych w miejskich flotach ma wynieść 5 proc. do 2021 roku i 30 proc. do 2028 roku - ten wymóg dotyczy 80 gmin i powiatów o liczbie mieszkańców przekraczającej 50 tys. Obecnie tylko w 40 proc. takich gmin jeżdżą jakiegokolwiek pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi.

Z raportu „Paliwa alternatywne w komunikacji miejskiej” wynika, że dziś w Polsce eksploatowanych jest ok. 90 autobusów elektrycznych oraz około 350 autobusów na gaz CNG. Kolejnych 180 takich pojazdów zostało już zamówionych. Przetarg na dostawę takich pojazdów ogłosiły właśnie warszawskie MZA, które chcą kupić 110 autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym CNG.

- Miasto podjęło decyzję o rozwijaniu bezemisyjnego i niskoemisyjnego transportu. Nie jesteśmy w stanie zakupić na początek wszystkich autobusów elektrycznych, więc jedynym autobusowym transportem niskoemisyjnym są pojazdy napędzane gazem. One nie emitują cząstek stałych, związków azotu, więc ich zaletą będzie na pewno będzie ograniczenie smogu w Warszawie - mówi Jan Kuźmiński, prezes warszawskich Miejskich Zakładów Autobusowych.

Najpopularniejszym paliwem alternatywnym w komunikacji miejskiej jest w tej chwili sprężony gaz ziemny CNG. Zasilane nim autobusy są tańsze od elektrycznych i mają większy zasięg (350-400 km). W dużych polskich miastach ok. 420 autobusów napędzanych CNG jest eksploatowanych bądź zostanie włączonych do eksploatacji w najbliższych latach. Będą one stanowić 3,5 proc. wszystkich zarejestrowanych w Polsce autobusów komunikacji miejskiej.

Samorządy, które rozwijają transport publiczny oparty o CNG są poważnym partnerem biznesowym dla Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa. Spółka współpracuje już m.in. z przedsiębiorstwami transportu miejskiego w Rzeszowie, Tychach i Sanoku. Prezes PGNiG Obrót Detaliczny Henryk Mucha podkreśla, że spółka należąca w większości do Skarbu Państwa realizuje politykę rządu dotyczącą rozwijania bezemisyjnego transportu.

- Samorządy kupują coraz więcej autobusów gazowych. Plany na najbliższe lata pokazują, że ten trend będzie wzrostowy, co nas bardzo cieszy. Oferujemy

Polskę czeka rewolucja w transporcie publicznym

Utworzono: czwartek, 22, marzec 2018 10:52 Ilona Hałucha

samorządom pełen pakiet, którego elementem jest dobra cena, partnerstwo biznesowe i doradztwo. Trzecim elementem pakietu jest współpraca w obszarze infrastruktury. Tutaj mamy pewne kompetencje, które chcemy wykorzystywać. Wreszcie, będąc spółką Skarbu Państwa, angażujemy się w proces, którego elementem będzie zniesienie akcyzy na gaz CNG przez Ministerstwo Finansów. Mam nadzieję, że to się wydarzy w tym roku – mówi Henryk Mucha, prezes PGNiG Obrót Detaliczny.

Prezes PGNiG OD zwraca uwagę, że duże pole dla rozwoju gazomobilności stwarza przyjęta w styczniu ustawa, która zakłada że do 2020 roku ma powstać w Polsce około 100 stacji tankowania CNG i LNG.

- Gazomobilność jest istotnym elementem tej ustawy. Została w niej bardzo konkretnie potraktowana. Z ustawy wynika, że do 2020 roku powinniśmy mieć w Polsce 70 stacji CNG, a rolą naszej spółki jest realizacja tego celu. W Polsce obserwujemy od dwóch lat bardzo duży potencjał w obszarze gazomobilności, zresztą to słowo wykreowaliśmy w spółce PGNiG Obrót Detaliczny przy okazji naszego zaangażowania w konsultacje społeczne nad ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych – podkreśla Henryk Mucha.

PGNiG ma też ambicję, żeby w nadchodzących latach zrewolucjonizować w Polsce rynek małego LNG. W tej chwili jest on ograniczony wyłącznie do tych odbiorców, którzy są w stanie odebrać pełny ładunek cysterny. Inżynierowie z Centralnego Laboratorium Pomiarowo-Badawczego PGNiG SA zaprojektowali mobilne stanowisko SMOK, dzięki któremu z autocysterny przewożącej skroplony gaz ziemny można będzie dokładnie odmierzyć żądaną część ładunku.

- Dzięki urządzeniu SMOK jesteśmy w stanie dzisiaj sprawniej dostarczać gaz wielu odbiorcom zainteresowanym LNG, którzy mogą bez żadnego problemu nabyć mniejszy wolumen gazu skroplonego. Z naszych szacunków wynika, że rynek tzw. małego LNG będzie bardzo dynamicznie rósł. Obecnie to ok. 65 tys. ton rocznie, ale w ciągu kilku lat wolumen sprzedaży mógłby urosnąć do co najmniej 200 tys. ton rocznie, a więc ponad trzykrotnie. To są bardzo wstępne szacunki, niemniej porównując te dwie liczby widzimy znaczącą dynamikę rynku – mówi Łukasz Kroplewski, wiceprezes zarządu ds. rozwoju PGNiG.

Urządzenie zaprojektowane przez specjalistów z PGNiG można w każdej chwili przetransportować w dowolne miejsce w kraju, a możliwość dzielenia ładunku cysterny na partie wpłynie na rozwój rynku LNG w Polsce. Do grona odbiorców będą mogły dołączyć nawet osiedla domów jednorodzinnych, szkoły, duże gospodarstwa rolne czy małe zakłady produkcyjne.

Źródło: Newseria