



Ogólnopolskie warsztaty Programu E-bus

Czy autobus elektryczny może wpłynąć na świadomość mieszkańców miast?

Tytułowe pytanie z jednej strony zahacza o ekonomię, komunikację i ochronę środowiska, z drugiej o... psychologię. I wbrew pozorom wcale nie dotyczy dalekiej przyszłości, bo autobusy elektryczne to jak najbardziej realna rzeczywistość. Jeżdżą już w wielu krajach, a także w Szczecinie, chociaż jak dotąd tylko testowo.

Ostatnio okazję do jazdy autobusami elektrycznymi mieli uczestnicy ogólnopolskich warsztatów, zorganizowanych przez Polski Fundusz Rozwoju, prezydenta Miasta Szczecina, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Odbłyły się one 19 września br. na terenie szczecińskiego Technoparku Pomerania.

Warsztaty na ten temat odbywały się już w Warszawie i Zielonej Górze, a we wrześniu br. nastął czas na Szczecin. Nie bez powodu, bo stolica regionu już od dłuższego czasu bardzo poważnie traktuje sprawę niskoemisyjnego transportu, w tym rzecz jasna także tego opartego na energii elektrycznej. Dowodem na to jest chociażby projekt dotyczący zakupu 5 elektrycznych autobusów w ramach wsparcia z Regionalnego Programu Operacyjnego, który ujęto w zaktualizowanej Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla SOM. Na te autobusy trzeba będzie jeszcze trochę poczekać. I nie chodzi tu tylko o termin ich dostawy, ale o całe zaplecze techniczne związane z ich codzienną eksploatacją. Rzecz w tym, że nie mogą one obsługiwać, przynajmniej na początku, dłuższych tras, co związane jest ze stacjami zasilania (ładowania). Trzeba je po prostu wybudować, a to oznacza projekty, zezwolenia, spełnienie warunków technicznych, środowiskowych itp.

Mimo to już teraz można powiedzieć, że wraz z wprowadzeniem na trasy autobusów elektrycznych, a także hybrydowych, rozpocznie się w Szczecinie proces „wypierania” spalinowego transportu na rzecz ekologicznego. Innego kierunku rozwoju komunikacji nie ma. Tylko bowiem w ten sposób można podjąć skuteczną walkę z zanieczyszczeniem powietrza w mieście, w tym walkę ze smogiem, na który transport ma znaczący wpływ.

Wróćmy jednak do warsztatów, w których wzięło udział ponad 70 uczestników. Otóż w szczecińskim Technoparku Pomerania samorządowcy i eksperci z różnych miast, w tym z: Warszawy, Poznania, Jeleniej Góry, Gdańska i oczywiście także ze Szczecina i regionu, rozmawiali o „psychologii wyborów komunikacyjnych, metodach promowania komunikacji miejskiej na świecie, w Polsce, budowaniu kampanii i skutecznych kanałach komunikacji medialnej, zmianach postaw społecznych w kontekście wzrostu świadomości ekologicznej, kierunkach zmian w kształtowaniu transportu publicznego w aglomeracji szczecińskiej oraz możliwościach powrotu komunikacji publicznej do ścisłych centrów miast dzięki autobusowi elektrycznemu”. Brzmi to może trochę „zbyt naukowo”, ale ma sens, bo do tej pory transport publiczny traktowany jest jako oczywistość na zasadzie „jest, bo jest”,



Solaris Electric

a przecież jest on także usługą, którą należy nie tylko podnosić na wyższy poziom, ale także skutecznie... reklamować, a tym samym wskazywać na jego walory i korzyści, które przynosi mieszkańcom. Także te dotyczące „społecznych postaw w kontekście wzrostu świadomości ekologicznej”.

Wiadomo bowiem, że chociażby ze względu na cenę, indywidualny transport elektryczny, a także niskoemisyjny, w tym hybrydowy, nie będzie dostępny dla przeciętnego mieszkańca Szczecina i obszaru metropolitalnego. Cena takich pojazdów osobowych jest dla większości z nas, przynajmniej na razie, zbyt

wysoka. W grę wchodzi zatem obecnie tylko transport publiczny, który z pewnością przyczyni się do podniesienia świadomości ekologicznej mieszkańców. Wiadomo przecież, że elektryczny autobus nie wydziela szkodliwych spalin, nie hałasuje (choćby ze względów bezpieczeństwa pewien pułap „dźwiękowy” jest nawet potrzebny) i – co najważniejsze – nie zatrzuwa środowiska. Może być zatem dobrym „przykładem do naśladowania” i namacalnym dowodem na to, że elektryczny napęd w komunikacji to słuszny kierunek. Przekonali się o tym na własnej skórze uczestnicy wspomnianej konferencji, którzy mieli okazję podróżować testowo dwoma autobusami – rodzimym Solarisem i fińskim Linkkerem – Oy. Nie tylko oni testowali te autobusy. Przez kilka następnych dni po zakończeniu warsztatów mogli jeździć nimi bezpłatnie mieszkańcy Szczecina. To był z pewnością dobry ruch.

Warto wrócić w tym miejscu jeszcze do warsztatów. Ich uczestnicy mieli możliwość udziału w telekonferencji z mieszkańcami hiszpańskiej wyspy Minorka, gdzie w komunikacji publicznej korzysta się z autobusów elektrycznych. Jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, że malownicza wyspa jest turystycznym rajem, to taki tabor jest po prostu niezbędny. Nie tylko dla turystów, którzy odwiedzają to miejsce, szukając odpoczynku i zdrowia, ale także dla jej rodowitych mieszkańców.

Mieszkańcy Minorki już korzystają z elektromobilności, a kiedy realnie do elektrycznych autobusów wsiąść szczenińskie?

– To już nie jest wcale taka odległa perspektywa – podkreśla Dorota

Kozanecka, wicedyrektor Biura Strategii Urzędu Miasta w Szczecinie. – Zaplanowaliśmy już bowiem zakup dwudziestu takich pojazdów, ale kupować będziemy je w trzech transzach. Pierwsze zamówienie na pięć sztuk jest już złożone. Skorzystamy także z programu „Gepard” Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, ubiegając się o dofinansowanie na kolejne autobusy. Ale to nie wszystko, bo podpisaliśmy już porozumienie z Centrum Badań i Rozwoju na zakup kolejnych dziesięciu sztuk. Dodam, że centrum pracuje nad ultranowoczesnym pojazdem elektrycznym rodzimej produkcji. Zanim jednak autobusy wyruszą obsługiwać linie pasażerskie, trzeba przygotować dla nich infrastrukturę zarówno w zajezdniach, jak i na trasie przejazdu.

Autobusy elektryczne bez takiej infrastruktury nie mogą funkcjonować, dlatego już teraz pracują nad nią nie tylko przedstawiciele Biura Strategii UM w Szczecinie, ale także Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego, firmy Enea, a także pracownicy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Infrastruktura taka powinna zostać wybudowana na przełomie lat 2018/19, natomiast pierwsze autobusy na regularne linie pasażerskie powinny wyjechać w 2020 roku.

Wróćmy jeszcze na koniec do tytułowego pytania. Elektryczny autobus oczywiście może wpłynąć na świadomość mieszkańców miast, ale najważniejsze jest to, że może także w poważnym stopniu zmniejszyć zanieczyszczenie środowiska, a o to głównie chodzi.

Marek OSAJDA
Fot. Archiwum SSOM



Warsztaty w Technoparku Pomerania

