

KOMUNIKACJA To już realna perspektywa

Autobus elektryczny wpłynie na świadomość?

To 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.

W ubiegłym roku okazję do jazdy autobusami elektrycznymi mieli uczestnicy ogólnopolskich warsztatów zorganizowanych przez Polski Fundusz Rozwoju, prezydenta Szczecina, stowarzyszenia: Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Obyły się one na terenie szczecińskiego Technoparku Pomerania.

Jazdy w Szczecinie odbyły się nie bez powodu, bo stolica regionu już od dłuższego czasu bardzo poważnie traktuje sprawę niskoemisyjnego transportu, w tym tego opartego na energii elektrycznej. Dowodem na to jest chociażby projekt dotyczący zakupu 5 elektrycznych autobusów w ramach wsparcia z Regionalnego Programu Operacyjnego. Na te autobusy trzeba będzie jeszcze trochę poczekać. I nie chodzi tu tylko o termin ich dostawy, ale o całe zaplecze techniczne związane z codzienną eksploatacją. Rzecz w tym, że nie mogą one obsługiwać, przynajmniej na początku, dłuższych tras, co związane jest ze stacjami zasilania. Te trzeba 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



Fot. Tomasz TOKARZEWSKI

ekologicznego. Innego kierunku rozwoju komunikacji nie ma. Tylko bowiem w ten sposób można podjąć walkę z zanieczyszczeniami powietrza w mieście, w tym walkę ze smogiem, na który transport ma znaczący wpływ. Monitoring

wyraźnie wskazuje bowiem na to, że atmosferę bardziej od niego zatruwa tylko „sektor komunalny”.

Poza praktyczną stroną komunikacji niskoemisyjnej ważna jest także... „psychologia wyborów komunikacyjnych” i zmiana postaw społecznych w kontekście wzrostu świadomości ekologicznej. Brzmi to może trochę zbyt naukowo, ale ma sens, bo do tej pory transport publiczny traktowany jest jako oczywistość na zasadzie „jest, bo

jest”, a przecież jest on także usługą, którą należy nie tylko podnosić na wyższy poziom, a tym samym wskazywać na korzyści, które przynosi mieszkańcom.

Wiadomo, 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, chociaż i pewnie w najbliższej perspektywie także – 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, że nie hałasuje (choć za względów bezpieczeństwa pewien pułap „dźwiękowy” jest nawet potrzebny) i – co najważniejsze – nie zatruwa środowiska. Może być zatem dobrym „przykładem do naśladowania” i namacalnym dowodem na to, że elektryczny napęd w komunikacji to słuszny kierunek.

Mieszkańcy wielu miast na świecie już korzystają z komunikacyjnej elektromobilności, ale kiedy realnie do elektrycznych autobusów wsiądą szczecinianie?

– To już nie jest wcale odległa perspektywa – podkreślała w wypowiedzi dla „Kuriera” 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. 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 w ciągu najbliższego roku, natomiast pierwsze autobusy na regularne linie pasażerskie powinny wyjechać w 2020 roku.

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

Marek OSAJDA