

Szczecin ma eurofundusze na osiem elektrycznych przegubowców. Wiemy, jak mogą wyglądać

ANDRZEJ KRAŚNICKI JR 31 stycznia 2020 | 14:12



©Agencja Gazeta

Autobus elektryczny zamówiony na potrzeby komunikacji miejskiej w Warszawie (Fot. Łukasz Cynalewski / Agencja Gazeta)

Umowa na unijne dofinansowanie została podpisana. Mamy już pewne 20 mln zł z około 30 mln, które będą potrzebne na zakup ośmiu elektrycznych autobusów przegubowych. Przetarg jeszcze przed wakacjami, wtedy też okaże się, co z jedenastoma wcześniej zamówionymi "elektrykami".

Unijna dotacja nie jest niespodzianką, ale teraz jest już pewna. Stało się to po podpisaniu umowy z Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Zakłada ona dofinansowanie zakupu zeroemisyjnych autobusów. Otrzymamy 20 404 250,00 zł. Szacunkowa wartość ośmiu elektrycznych przegubowców to 29 583 345,00 zł brutto.

Bardzo dobrze oceniony projekt

– Nasz projekt uzyskał pierwsze miejsce na 13 projektów, które w konkursie uzyskały wsparcie, osiągając 95,38 proc. maksymalnej liczby punktów – podkreśla Piotr Zieliński z biura prasowego Urzędu Miasta.

Plan zakłada, że przetarg ogłoszony zostanie w pierwszej połowie tego roku. Pierwsze autobusy powinny zatem trafić na szczecińskie ulice w 2021 roku. Plan zakłada, że wszystkie trafią do zajezdni SPA „Klonowica”. Wszystkie autobusy będą dedykowane do obsługi linii 87 kursującej na linii Owocowa - Podbórz. Wynika to z tego, że to na tej trasie powstaną stacje, na których autobusy będą mogły poprzez pantograf doładować akumulatory. Pierwsze autobusy z tego kontraktu powinny trafić na ulice Szczecina w 2021 roku. Kto może je dostarczyć? Na pewno faworytem jest Solaris, który takie autobusy produkuje, i to na masową skalę. Firma jest obecnie w trakcie realizacji kontraktu dla Warszawy, która zamówiła w tej firmie 130 przegubowych elektryków za około 400 mln zł (z tego 180 mln zł pochodzić będzie z funduszy unijnych).

Jakie „elektryki” produkuje Solaris

Jak wyglądają takie autobusy? Można go opisać na podstawie tego, co powstaje dla warszawskiego Miejskiego Zakładu Autobusowego. Nowy Solaris przegubowy nieco różni się od swoich spalinowych odpowiedników znanych doskonale w Szczecinie. Z przodu ma większą i zaokrągloną szybę, co powinno ułatwiać manewry kierowcom. Drugie drzwi otwierają się na zewnątrz. Z tyłu widać przezroczystą, a nie przyciemnianą szybę. A po wejściu ostatnimi drzwiami – coś w rodzaju półki na bagaże. Te zmiany wynikają z tego, że niepotrzebna jest pionowa kolumna z silnikiem.



Autobus elektryczny zamówiony na potrzeby komunikacji miejskiej w Warszawie Fot. Łukasz Cynalewski / Agencja Gazeta

W tej części pojazdu ulokowano dwie baterie, pozostałe trzy znajdują się na dachu. Wszystkie mają moc 150 kilowatogodzin. Ich żywotność powinna wystarczyć na osiem lat.

Uzupełnianie prądu odbywać się będzie przez wtyczki nad przednim kołem i za tylnymi drzwiami albo przez pantograf, który będzie się unosił na dachu pod ładowarkami na pętlach. Takie urządzenia działają już w Warszawie na Spartańskiej i Konwiktorskiej, a wkrótce staną m.in. w Wilanowie, na Chomiczówce czy Szczęśliwicach.



Autobus elektryczny zamówiony na potrzeby komunikacji miejskiej w Warszawie Fot. Łukasz Cynalewski / Agencja Gazeta

Żeby podczas tęgich mrozów wzmocnić ogrzewanie, solarisy mają też wlew na olej napędowy do grzejnika. Liczbę baterii na życzenie MZA ograniczono. Dzięki temu w przegubowcu zmieści się 10-15 osób więcej, w sumie – 133. Z tego 39 na miejscach siedzących (13 z bezpośrednim dostępem z obniżonej podłogi).



Autobus elektryczny zamówiony na potrzeby komunikacji miejskiej w Warszawie Fot. Łukasz Cynalewski / Agencja Gazeta

A co z autobusami od Ursusa?

To drugie unijne dofinansowanie na elektryczne autobusy, które otrzymał Szczecin. Pierwsze – w wysokości 12 mln zł – otrzymaliśmy na zakup jedenastu takich pojazdów, tyle że w wersji 12-metrowej. Wart 38,2 mln zł kontrakt wygrało konsorcjum z firmą Ursus Bus na czele. Umowa przewiduje dostarczenie pojazdów do końca lutego tego roku. Nie ma na to szans. Od miesiący wiadomo, że Ursus Bus jest pogrążony w problemach, z których nie ma szans wyjść. W listopadzie informowaliśmy, że komornik licytuje szkielety autobusów elektrycznych, których budowa została po prostu przerwana. Zamówionych autobusów nie doczekały się Katowice, Ostrów Wielkopolski, Nowy Sącz i Lublin.

– Czekamy na wywiązanie się dostawcy z umowy – mówi Piotr Zieliński, pytany dziś przez „Wyborczą” co w sprawie kontraktu może obecnie powiedzieć Urząd Miasta.

Wydaje się jednak pewnie, że w marcu Urząd Miasta po prostu zerwie umowę z winy wykonawcy. Wówczas kluczowe stanie się uratowanie dotacji. Składa się na nią unijne dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego oraz programu „Gepard” Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Konieczne będzie bowiem rozpisanie nowego przetargu, co wiąże się z koniecznością zmiany umów o dofinansowanie.