

## **Nawet 80 fabrycznie nowych autobusów miejskich dla Szczecina. Miasto chce pójść tropem Wrocławia i Krakowa**

31.12.2024, 05:57, Andrzej Kraśnicki jr

**Tak ogromnego zastrzyku taboru autobusowego nie było w Szczecinie od lat. I to bez udziału eurofunduszy, za to w sposób, który został już sprawdzony w dwóch miastach. Tylko na [szczecin.wyborcza.pl](https://szczecin.wyborcza.pl) szczegóły przedsięwzięcia.**

O rewolucyjnym - jak na Szczecin - pomysle opowiedział "Wyborczej" Łukasz Kadłubowski, zastępca prezydenta Szczecina, który odpowiada m.in. za komunikację miejską.

- Decyzje zapadną w pierwszym kwartale 2025 roku - mówi Łukasz Kadłubowski. - To będzie przełom, bo dawno do Szczecina nie trafiło tak dużo fabrycznie nowych autobusów.

### **Autobusy w Szczecinie wymagają wymiany**

Nawet zakupy ze wsparciem funduszy unijnych nie były liczone w dziesiątkach. Jedną z większych umów dotyczyła kupionych w 2018 roku szesnastu autobusów hybrydowych. Od lat kupowano już tylko po kilka sztuk nowych autobusów z tradycyjnym napędem spalinowym, co wynikało z warunków unijnego dofinansowania, które stopniowo wykluczały taki napęd. Ostatnie zakupy to już tylko autobusy elektryczne. Obecnie w zajezdni SPA Klonowica stacjonuje szesnaście takich pojazdów. Kolejne 14 ma dotrzeć w 2025 roku.

W tyle został tabor drugiej miejskiej spółki, SPA Dąbie. Specyfika linii, które obsługuje, w zasadzie wyklucza stosowanie tam taboru

elektrycznego. Trasy są za długie, nie ma odpowiedniej infrastruktury do ładowania pojazdów, która także na lewobrzeżu nie jest imponująca. Spółka ratowała się w ostatnich latach kupnem autobusów używanych.

- Czas już jednak na wycofanie tych pojazdów, które liczą po 16-17 lat  
- mówi Łukasz Kadłubowski.

### **Sposób na nowe autobusy w Szczecinie**

Jak odnowić flotę? Szczecin chce pójść tropem Wrocławia i Krakowa.

- Chodzi o leasing nowych autobusów - mówi Łukasz Kadłubowski. - Plan zakłada, że byłoby to między 60 a 80 pojazdów.

Jak to działa? Przenieśmy się do Krakowa. Tam, w wyniku przetargu, miejscowe Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, wybrało ofertę konsorcjum Solaris Bus & Coach wraz z Millennium Leasing na leasing 37 nowych, 12-metrowych autobusów hybrydowych, spełniających najwyższą normę emisji spalin Euro 6. Jak więc widać, konsorcjum składa się z producenta autobusów i ramienia banku Millennium świadczącego usługę leasingu. Wartość kontraktu to ponad 60,8 mln zł netto. Umowa została podpisana w czerwcu 2024 roku. Pojazdy trafią do krakowskiego przewoźnika najpóźniej w ciągu 10 miesięcy.

Kraków poszedł za ciosem i 28 października ogłosił kolejny, podobny przetarg. Tym razem chce wziąć w leasing aż 200 fabrycznie nowych autobusów i to - co najważniejsze - z tradycyjnym napędem spalinowym. MPK czeka na oferty do 8 stycznia.

Kraków korzystał z leasingu jako formy odnowy taboru także w poprzednich latach.

### **Jak Wrocław odnawia flotę autobusów**

Kolejny przykład to Wrocław. Jest bardzo ciekawy, bo jego warunki są zbliżone do tego, co planuje Szczecina, a umowa niedawno została podpisana.

Wrocławski przetarg dotyczył leasingu 200 nowych autobusów. Podzielony został na dwie części, po 100 pojazdów w każdym. Realizacji jednego pakietu podjął się Daimler Buses Polska razem z Pekao Leasing. Chętnych na leasing kolejnej setki autobusów nie było. Umowa podpisana została 10 grudnia. Kontrakt obejmuje 10-letnią dzierżawę pojazdów Mercedes-Benz w następującej konfiguracji:

- 55 sztuk 18-metrowych (przegubowych) Conecto,
- 38 sztuk 12-metrowych Citaro,
- 7 sztuk 10-metrowych Citaro K.

Użytkowanie tych pojazdów przez 10 lat będzie kosztować MPK 410 mln zł. To olbrzymia kwota, ale - jak wyjaśnił na miejskim portalu wroclaw.pl Witold Woźny, prezes MPK Wrocław - taki sposób finansowania jest korzystny. Zamiast jednorazowego, olbrzymiego wydatku, który byłby ponad siły spółki, płacić będzie co miesiąc ratę.

Wrocławskie MPK zdecydowało się na taką inwestycję, bo miasto kończy współpracę z dwoma prywatnymi przewoźnikami - Mobilis i Michalczewski, którzy dysponowali własnym taborem.

Wrocław nie zamyka sprawy kolejnej setki autobusów.

- Możemy złożyć zamówienie z wolnej ręki po negocjacjach z partnerami, albo ogłosić nowy przetarg na sto autobusów - powiedział Witold Woźny. - Nie podjęliśmy jeszcze decyzji. Na pewno kolejne nowe autobusy pozyskamy, bowiem na wymianę zasługują nasze najstarsze Mercedesy Citaro, które w przyszłym roku będą miały już po 16 i 17 lat.

### **Leasing jako sposób na autobusy spalinowe**

Zarówno wrocławskie jak i krakowskie inwestycje na tak dużą skalę są wynikiem nadchodzących zmian zapisanych w ustawie o elektromobilności. Od 2026 roku przewoźnicy w dużych miastach nie

będą już mogli inwestować w tabor z napędem spalinowym. Pozostaną jedynie autobusy zeroemisyjne.

My także planujemy 10-letni leasing, co da nam czas na podjęcie decyzji w sprawie ewentualnego inwestowania w przyszłości w autobusy z napędem wodorowym - mówi Łukasz Kadłubowski.

Plan zakłada, że autobusy z leasingu trafią przede wszystkim do SPA Dąbie. 60-80 nowych pojazdów to potężna odnowa floty, bo samo SPA Dąbie ma obecnie 105 autobusów. Najmłodsze to 20 Solarisów z 2018 roku i siedem tej samej firmy z 2017 roku. Przeważa dużo starsza flota, wśród której są nawet Mercedesy z 2004 roku. Szczegółową listę można zobaczyć na stronie spółki.

Flota SPA Klonowica liczy 103 autobusy (stan na koniec grudnia, na stronie spółki figuruje jeszcze liczba 104). Jej trzon stanowią 64 Solarisy, których wiek wynosi średnio 13-14 lat. Tu jednak mamy wspomniane szesnaście sześciolletnich hybryd, a także rosnącą flotę autobusów elektrycznych. Do szesnastu już jeżdżących "elektryków" dojdzie w 2025 roku wspomniane czternaście kolejnych, ale to nie wszystko. 30 grudnia SPA Klonowica ogłosiła przetarg na cztery kolejne autobusy elektryczne. Mają to być pojazdy 12-metrowe (a więc nie przegubowce). Spółka czeka na oferty do 3 lutego 2025 roku. Zwycięzca będzie miał na realizację zamówienia rok. W sumie w 2026 roku flota SPA Klonowica powinna składać się już z 34 autobusów elektrycznych, co stanowić będzie jedną trzecią całego taboru w tej zajezdni.

## Stan Taboru na dzień 19 listopada 2024

Typ	Lata Produkcji														Razem	Średnia Wiek
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2018	2019	2021	2022	2024		
MAN A21	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	17,00
MAN A23	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	17,00
Solaris Urbino 10	-	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	-	-	-	4	13,00
Solaris Urbino 12	2	3	-	-	8	-	11	3	-	-	-	-	-	-	27	14,48
Solaris Urbino 12 Electric 🌱	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	6	2,00
Solaris Urbino 12 Hybrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8	6,00
Solaris Urbino 18	-	-	-	4	5	16	4	3	2	-	3	-	-	-	37	13,08
Solaris Urbino 18 Electric 🌱	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	2	10	2,40
Solaris Urbino 18 Hybrid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8	6,00
Razem	2	3	4	4	13	18	15	8	2	16	3	8	6	2	104	10,84

Lista autobusów w SPA Klonowica fot. <https://spak.pl/stantaboru/>

### Autobusy w Szczecinie. A co z PKS Szczecin?

W tej sytuacji problemem pozostanie tabor prywatnego przewoźnika, czyli PKS Szczecin. Firma w ostatnich latach mocno się rozrosła, przejmując część linii, których nie są w stanie obsłużyć miejskie spółki SPA Dąbie, SPA Klonowica, czy też policko-szczecińskie SPPK. PKS Szczecin początkowo obsługiwał jedynie linie łączące Szczecin z przedmieściami, czyli gminą Dobra i Kołbaskowo. Teraz autobusy spółki są też na takich liniach jak 58, 59 czy 63. Także na PKS Szczecin opierają się za każdym razem linie zastępujące tramwaje, jak np. 806, która do 21 grudnia zapewniała komunikację między Śródmieściem i Pomorzaniem.

Problem polega na tym, że PKS Szczecin ma tabor leciwy, wyeksploatowany, znacznie odbiegający od obowiązujących już standardów. Firma mogłaby zainwestować w fabrycznie nowy, gdyby ZDiTM oferował długoletnie umowy na obsługę linii. Mając taką umowę, spółka PKS Szczecin mogłaby rozmawiać z bankami. Przy rocznej umowie, kredyty czy też leasing są po prostu nierealne. I

kończy się na tym, że prywatny przewoźnik do obsługi linii na zlecenie ZDiTM skupuje stary, tani tabor, przede wszystkim z Niemiec.

Spytaliśmy Łukasza Kadłubowskiego, czy także w sprawie długości umów z przewoźnikami można spodziewać się zmian. Zastępca prezydenta odpowiedział, że na razie najważniejszy jest wzrost wynagrodzeń motorniczych i kierowców w miejskich spółkach, odnowa miejskiego taboru, a także przeprowadzenie badania potoków pasażerów, czyli uzyskania odpowiedzi na pytanie, gdzie i jak jeżdżą obecnie szczecinianie. To kosztowne przedsięwzięcie, które może kosztować nawet milion złotych.

*Redagował Piotr Szyliński*