

# Warszawa kupi 130 autobusów elektrycznych do 2020 r.

Autor:  
Jakub Dybalski

Data publikacji:  
2016-04-19 12:47

Tagi:  
autobus elektryczny , MZA  
Warszawa , ZeEUS

Tagi geolokalizacji:  
Warszawa

Podziel się ze znajomymi:



Solaris Urbino Electric w Warszawie

foto: Murilic. CC 4.0 Międzynarodowa

**100 autobusów przegubowych i kolejne 30 12-metrowych – a wszystkie najprawdopodobniej elektryczne – pojawi się w Warszawie w ciągu najbliższych czterech lat. Obsłużą dwanaście linii przejeżdżających przez Trakt Królewski, a także rejon UKSW i linie nocne.**

– Pamiętam jak jakiś czas temu siedziałem na Nowym Świecie, chciałem napić się kawy. Nowy Świat to dziś wizytówka Warszawy. Właściwie jedynym kłopotem były głośne autobusy, które tamtędy przejeżdżały. Na dłuższą metę to musiało się zmienić – mówi dziś wiceprezydent Warszawy Jacek Wojciechowicz. Za cztery lata Krakowskim Przedmieściem i Nowym Światem będą jeździły wyłącznie bezgłośnie autobusy.

## Przegubowe elektryki

Szefowie Miejskich Zakładów Autobusowych opowiedzieli o najbliższych planach podczas konferencji Transport Research Arena odbywającej się w tym tygodniu w Warszawie. Za cztery lata cały ciąg Traktu Królewskiego będzie obsługiwany wyłącznie autobusami niskoemisyjnymi. Wskazano, że oznacza to 130 nowych pojazdów, w tym setkę przegubowych. Oficjalnie urzędnicy używają określenia „niskoemisyjne” (w Warszawie za takie uznaje się autobusy elektryczne, elektryczne hybrydy oraz napędzane LNG), ale po cichu mówią, że jeśli nie zdarzy się finansowa katastrofa, będą to pojazdy elektryczne. To właśnie w tym celu w przebudowywanej zajezdni Redutowa (też ma być gotowa w 2020 r.) zarezerwowano sto miejsc dla elektrobusów.

Dlaczego właśnie elektryczne? W Warszawie są zadowoleni z zakupionych w zeszłym roku dziesięciu elektrycznych solarisów, które obsługują śródmiejską linię 222. Polska stolica bierze też udział w unijnym programie ZeEUS, w ramach którego, razem z dziewięcioma innymi miastami (m.in. Barceloną, Paryżem czy Oslo) testuje różne rozwiązania dotyczące autobusów elektrycznych na własnych ulicach. Wszystko z zamiarem późniejszego przedstawienia części transportu na ten napęd.

## Technologia gna do przodu

– Jeśli autobus będzie przejeżdżał naraz ok. 300 km, to inwestycja będzie się nam zwracała po 10 latach, tak jak dziś zakup autobusu na olej napędowy – tłumaczy szef MZA Jan Kuźmiński. – Żeby to zrobić, planujemy ustawić na 19 pętach ładowarki pantografowe. Tak by autobusy mogły działać 20 godzin na dobę – tłumaczy.

Dziś eksploatowane solarisy przejeżdżają na jednym ładowaniu ok. 120 km i mniej więcej po sześciu godzinach muszą być znów ładowane. Wciąż testowane w Warszawie dwa autobusy BYD mają nawet dwukrotnie większy zasięg, ale odbija się to na wielkości baterii i pojemności pojazdu.

– Ekspert twierdzi, że w ciągu kilku następnych lat pojemność baterii zwiększy się o 80 proc., a ich cena spadnie o 40 proc. Jeśli to się stanie do 2020 r., to widzę przed napędem elektrycznym świetlaną przyszłość – mówi Kuźmiński.

## W centrum, w lesie i w nocy

Dla elektrycznych autobusów przewidziano 12 linii, które dziś przejeżdżają przez Trakt Królewski (102, 105, 111, 116, 128, 175, 178, 180, 222, 503, 518, E-2). Wspomnianych 19 ładowarek pantografowych znajduje się na pętlach końcowych tych linii (3 po prawej stronie Wisły, reszta w lewobrzeżnej części miasta).

Poza tą trasą miasto chce uruchomić połączenie obsługiwane elektrobusami między Uniwersytetem Kardynała Stefana Wyszyńskiego a Metrem Marymont, lub Metrem Młociny. Trasa na UKSW prowadzi przez Las Bielański, w którym nie może jeździć klasyczny transport autobusowy. Autobusy elektryczne mają też obsługiwać linie nocne.

W MZA przyznają, że to projekt gigantyczny. Porównywalny z budową metra, choć o konkretnych sumach urzędnicy jeszcze nie mówią. W skład wspomnianych 30 autobusów 12-metrowych wchodzi dziesięć kupionych przed rokiem. Tegoroczny przetarg na kolejne dziesięć ma ruszyć na przełomie kwietnia i maja, a w przyszłym roku miasto zakupi kolejne dziesięć. Setka elektrycznych przegubowców to autobusy zupełnie nowe, a warto pamiętać, że dziś nowy elektrobus jest mniej więcej dwa razy droższy niż autobus z napędem diesela. Do tego trzeba doliczyć koszty budowy infrastruktury.

Autobusy elektryczne mają w sumie przejeżdżać w ciągu miesiąca prawie tysiąc kilometrów. Policzone, że oznacza to średnie dzienne zużycie energii na poziomie 48,2 MWh. – To oznacza, że nagle staniemy się jednym z większych odbiorców energii elektrycznej. Firmy energetyczne już się do nas zgłaszają z propozycjami. PGNiG Termika zaproponowała, że stacje pantografowe w ogóle postawi nam za darmo. Ale chcemy mieć całą infrastrukturę pod kontrolą – tłumaczy Kuźmiński.

### **Zysk w ekologii i w ciszy**

Co Warszawa zyska? MZA obsługuje  $\frac{3}{4}$  przewozów autobusowych w stolicy. Korzysta z ok. 1,4 tys. autobusów. Autobus elektryczny, które za cztery lata będą stanowiły dziesiątą część taboru, pozwala w ogóle wyeliminować emisję spalin oraz emisję CO<sub>2</sub>. A jeśli weźmiemy pod uwagę, że energia elektryczna jest produkowana przez elektrownie węglowe, to emisja dwutlenku węgla do atmosfery i tak jest generalnie mniejsza o 25 proc., gdy miasto korzysta z autobusów elektrycznych.

W dodatku są bezgłośne, słychać tylko szum kół. Na Nowym Świecie będzie więc można w spokoju pić kawę.