

Pierwszy autobus elektryczny w Katowicach wyjechał w trasę

Elektryczny autobus marki Solaris wyjechał dziś w swoją pierwszą trasę po Katowicach. Pasażerowie linii 910 jako pierwsi mieli okazję skorzystać z tego ekologicznego pojazdu, który od czwartku jest użytkowany przez PKM Katowice.

– Sukcesywna wymiana taboru PKM Katowice wpisuje się w nasze kompleksowe myślenie o transporcie zrównoważonym – ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji publicznej. Wzrost komfortu podróży, w połączeniu z naszymi innymi działaniami, jak np. budowa centrów przesiadkowych, będzie kolejnym czynnikiem, który ma zachęcać mieszkańców do przesiadania się z własnego samochodu do autobusu. Po drugie zakup autobusów elektrycznych jest dla nas także elementem systemowych działań, których celem jest ograniczanie niskiej emisji – mówi **Marcin Krupa**, prezydent Katowic.

– Autobusy elektryczne idealnie nadają się do wykorzystania w centrach miast i wszędzie tam gdzie prędkość komunikacyjna jest niewielka ze względu na trudne warunki drogowe. Dlatego pierwszy pojazd będzie obsługiwał linię autobusową nr 910 po centrum Katowic, a dwa kolejne już w lutym będą jeździć na liniach prowadzących głównie po Katowicach – dodaje prezydent.

Łącznie w Katowicach, w pierwszej połowie tego roku, pojawi się 10 autobusów elektrycznych. Poza trzema, które już są w bazie PKM – dojadą jeszcze 2 autobusy długie, tzw. przegubowe i 5 krótkich. Pojazdy, które już dziś są w dyspozycji PKM będą obsługiwać linię 910 oraz testowo linie 657 i 689.

Do końca lutego w bazie PKM zostanie zamontowana stacja szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych.

– Autobusy PKM Katowice wyposażone są w akumulatory trakcyjne o pojemności 120 kWh, co pozwoli na pokonanie dystansu około

70 km w przypadku autobusu przegubowego. Ładowanie tych pojazdów odbywać się będzie na terenie zajezdni przy ulicy Mickiewicza 59 w Katowicach. Czas potrzebny do pełnego naładowania baterii to około 90 minut przy pomocy ładowarki mobilnej oraz około 40 minut w przypadku super szybkiej ładowarki pantografowej. PKM Katowice wybrał rozwiązanie oparte o tzw. pantograf odwrócony co oznacza, iż nasze autobusy wyposażone są w tzw. szyny odbierakowe, co z kolei pozwala na obniżenie ich masy, a tym samym zwiększenie pojemności pasażerskiej – wyjaśnia **Helena Ulanowska**, prezes PKM Katowice.

Warto podkreślić, że na trasach w centrum miasta autobusy zużywają najwięcej paliwa – a tym samym znacząco rośnie emisja szkodliwych zanieczyszczeń. Silnik trakcyjny autobusu elektrycznego jest przyjazny ekologicznie, gdyż w przeciwieństwie do diesla nie emituje spalin. Napęd elektryczny wpływa nie tylko na ograniczenie emisji spalin, ale także na obniżenie poziomu hałasu, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz pojazdu – w porównaniu do autobusów napędzanych silnikami spalinowymi.

Wszystkie autobusy elektryczne są wyposażone w następujące udogodnienia dla osób starszych, niepełnosprawnych, jak i matek z małymi dziećmi:

- funkcja „przyklęku” uruchamiana przez kierowcę w czasie postoju autobusu pozwalająca na obniżenie stopni wejściowych o co najmniej 60 mm,
- bezstopniowe wejście w drzwiach pasażerskich, podłoga płaska, bez stopni poprzecznych we wnętrzu pojazdu pokryta wykładziną antypoślizgową,
- siedzenia pasażerskie o ergonomicznym kształcie, miękko tapicerowane, o podwyższonej odporności na akty wandalizmu,
- zabudowana, ręcznie rozkładana rampa najazdowa do obsługi wózków inwalidzkich lub dziecięcych przy II drzwiach,

- krawędzie stopni wejściowych oznaczone jaskrawym, żółtym kolorem,
- światło przeznaczone do oświetlenia stopni drzwi oraz doświetlenia chodnika,
- wszystkie drzwi dwuskrzydłowe otwierane do wewnątrz autobusu, posiadające poręcze dla pasażerów,
- przyciski umieszczone na pionowych uchwytych (słupkach) oznakowane w sposób umożliwiający odczyt dla osób słabowidzących,
- system informacji pasażerskiej mający zapewnić emisję komunikatów zapowiedzi przystanków w formie dźwiękowej oraz graficznej wewnątrz jak i na zewnątrz pojazdu,
- klimatyzacja dwustrefowa przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy.

Zakup 10 autobusów elektrycznych jest realizowany w ramach tzw. Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, unijnego programu ukierunkowanego na zrównoważony rozwój obszarów miejskich. Program ten jest realizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 – Oś priorytetowa IV: Efektywność energetyczna odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna, Działanie 4.5. – Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie, Poddziałanie 4.5.1. – Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – ZIT. Na autobusy elektryczne przeznaczono 13,25 mln zł, a w tym dofinansowanie wyniosło 11,26 zł. Warto jednocześnie przypomnieć, że w latach 2016-2018, na ulice Katowic wyjechało 90 nowoczesnych autobusów spełniających normę emisji spalin EURO 6 – a koszt inwestycji wyniósł 100 mln zł (z czego 85 mln zł stanowiło dofinansowanie ze środków zewnętrznych).

Rozwój sieci ładowarek elektrycznych

Miasto Katowice jednocześnie rozpoczęło rozwój sieci stacji ładowania do pojazdów elektrycznych. Pierwsze 3 ładowarki dla pojazdów osobowych zamontowane zostały już przy ul. Góreckiego, a do lutego 2020 r. na terenie miasta powstanie

łącznie około 115 punktów ładowania. Dla autobusów realizowany jest osobny projekt. Podjęta została decyzja o zabezpieczeniu terenu na czterech budowanych centrach przesiadkowych pod przyszłą lokalizację stacji ultraszybkiego ładowania transportu publicznego. Rozpoczęcie prac związanych z budową ładowarek pantografowych uzależnione jest m.in. od powodzenia projektu Narodowego Centrum Badań i Rozwoju na budowę polskiego autobusu elektrycznego w ramach programu Bezemisyjny Transport Publiczny. W myśl tego projektu oraz podpisanego przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię porozumienia z NCBiR, na drogi Metropolii może wyjechać nawet 300 autobusów elektrycznych. Wówczas zasadne i konieczne będzie wybudowanie ultraszybkich stacji ładowania na trasach kursowania e-autobusów.