

CZĘSTOCHOWA MA KUPIĆ 15 AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH

Uzupełnienie taboru o 15 autobusów elektrycznych i modyfikacja wycofanych z powodu awarii z eksploatacji zakupionych już autobusów hybrydowych - to najważniejsze założenia ugody zawartej przez częstochowskie MPK z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

O zatwierdzeniu przez sąd porozumienia - na mocy którego MPK nie będzie musiało zwracać środków przeznaczonych przez NFOŚiGW na zakupione przez MPK hybrydowe autobusy, które po serii awarii wycofano z eksploatacji - poinformował w ubiegły tydzień lokalny samorząd. Warunkiem, jak wyjaśniono, jest uzyskanie efektu ekologicznego w wysokości nie mniejszej niż określona w pierwotnej umowie.

O szczegółach dokumentu poinformował rzecznik prasowy Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu oraz Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Częstochowie Maciej Hasik, który przypomniał, że głównym warunkiem porozumienia jest uzyskanie efektu ekologicznego.

Zgodnie z porozumieniem, do końca 2021 roku MPK uzupełni swój tabor o 15 autobusów elektrycznych - w wyniku przetargu został już wyłoniony producent i dostawca zamówienia. "Do końca 2023 roku MPK we współpracy z firmami partnerskimi zmodyfikuje autobusy hybrydowe, zakupione przed kilkoma laty w ramach programu +Gazela+ w taki sposób, by mogły komfortowo i bezpiecznie wozić pasażerów. Działanie analogiczne do uruchomienia jednej z hybryd wiosną tego roku ma objąć łącznie przynajmniej 25 autobusów hybrydowych we flocie MPK" - podał Hasik.

Jeżeli nie będzie technicznych możliwości uruchomienia określonej liczby hybryd, za każdą sztukę, która nie zostanie przywrócona do ruchu, MPK ma obowiązek do końca 2034 roku zakupić inny autobus ekologiczny, np. elektryczny czy na wodór. „Liczba zakupionych autobusów ma być adekwatna do liczby hybryd, których nie uda się dostatecznie zmodyfikować (powyżej obowiązkowej liczby 25 sztuk)” - wskazał Hasik.

Z końcem 2014 r. miasto zamówiło 40 autobusów o napędzie gazowo-elektrycznym. Z koordynowanego przez NFOŚiGW programu "Gazela" Częstochowa dostała na ten cel blisko 66 mln zł. W toku rozpoczętej na przełomie 2015 i 2016 r. eksploatacji ujawniło się wiele problemów, przede wszystkim konstrukcyjnych.

Wiosną 2017 r. roku jeden z autobusów spłonął na drodze; po tym zdarzeniu wszystkie takie pojazdy wycofano z eksploatacji, a prokuratura wszczęła w tej sprawie śledztwo. Fundusz zapowiadał, że MPK będzie musiało oddać otrzymane środki, ponieważ nie został osiągnięty efekt ekologiczny, co było warunkiem dofinansowania.

Zatwierdzona przez sąd ugoda kończy spór w tej sprawie i zwalnia MPK w Częstochowie z obowiązku zwrotu całości lub części środków przyznanych w ramach przedmiotowej dotacji. Sąd umorzył też

postępowanie prowadzone z powództwa MPK przeciwko NFOŚiGW w związku z wypowiedzeniem pierwotnej umowy przez Fundusz – ze względu na jej niewykonanie.

Według wcześniejszych szacunków, gdyby nie doszło do zawarcia ugody, wraz z odsetkami i dodatkowymi opłatami Częstochowa musiałaby oddać ok. 100 mln zł. Przedstawiciele MPK nie zgadzali się z zarzutami NFOŚiGW, że to oni ponoszą odpowiedzialność za problemy z dostarczonymi autobusami. Spółka zaznaczała, że wybór wykonawcy hybryd nastąpił na podstawie obowiązujących przepisów prawa zamówień publicznych.

W toku postępowania przetargowego nie było żadnych odwołań ani protestów, a firma, która go wygrała złożyła komplet dokumentów związanych z zamówieniem, które dotyczyło skonstruowania i wyprodukowania autobusów; uzyskano także dokumenty homologacji przez wyłonioną w przetargu firmę. Homologacji udziela powołana do tego państwowa osoba prawna - Transportowy Dozór Techniczny, upoważniona do tego przez resort transportu i - jak wskazywało MPK - dostarczone autobusy miały taką homologację.

Według opinii ekspertów na których powoływało się MPK, doszło do licznych nieprawidłowości, zarówno w fazie projektowania, produkcji i homologowania pojazdów hybrydowych, jak również w fazie ich serwisowania przez producenta.

28 kwietnia 2017 r. na ul. Legionów w Częstochowie zapalił się autobus marki Solbus o napędzie gazowo-elektrycznym, należący do MPK. Kierowca, który poczuł dym, zatrzymał autobus i ewakuował pasażerów. Mimo interwencji straży pożarnej, zbudowany w znacznej części z tworzyw sztucznych pojazd szybko się spalił. Zbiorniki z gazem nie wybuchły; zgromadzone w nich paliwo wypaliło się poprzez instalację bezpieczeństwa. Nikomu nic się nie stało, jednak pojazd został całkowicie zniszczony.

Od tego czasu kupione przez samorząd autobusy hybrydowe zostały wycofane z eksploatacji, a prokuratura wszczęła w tej sprawie śledztwo. W grudniu 2017 r. śledczy poinformowali, że - według specjalistów - prawdopodobną przyczyną kwietniowego pożaru autobusu było niedostateczne zabezpieczenie przewodów elektrycznych na dachu.