

Miliony z FEnIKS na elektryczne autobusy i infrastrukturę dla samorządów. Jak przygotować się do inwestycji?

700 mln zł budżetu i nawet 85% dofinansowania wartości zakupu autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania oferuje program FEnIKS¹ (Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko), do którego nabór trwa już od kilkunastu miesięcy. Eksperti SPIE zwracają jednak uwagę, że warunkiem skutecznego wdrożenia floty autobusów elektrycznych i wodorowych jest wcześniejsze przygotowanie infrastruktury energetycznej, określenie modelu operacyjnego oraz zapewnienie technicznego i serwisowego wsparcia.

Zgodnie z danymi Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) na koniec lutego 2026 r. w Polsce zarejestrowane były 1846 autobusy zasilane całkowicie baterią elektryczną oraz 135 pojazdów wodorowych².

– *Skala zaplanowanego dofinansowania sprawia, że bariera finansowa, która dotychczas hamowała modernizację miejskich zasobów transportowych, może zacząć tracić na znaczeniu. Prawdziwym wyzwaniem dla samorządów staje się jednak płynne przejście z fazy zakupów do codziennej eksploatacji, przy której kluczową rolę odgrywa stabilność zasilania oraz umiejętność zarządzania energią w sytuacjach kryzysowych* – mówi **Grzegorz Pióro, Technical Manager w SPIE Building Solutions.**

Od teorii do praktyki: jak uniknąć błędów przy modernizacji floty?

Kluczowym elementem przygotowań do wdrożenia floty elektrycznej i wodorowej jest dopasowanie potencjału energetycznego pojazdów do specyfiki lokalnych tras. Rzeczywiste zapotrzebowanie na moc zależy od zmiennych wymagających indywidualnej analizy – od zwiększonego poboru energii na ogrzewanie w okresie zimowym, po dynamikę jazdy przy pełnym obciążeniu pasażerskim w godzinach szczytu. Rzetelne uwzględnienie tych czynników już na etapie planowania pozwala na optymalne zaprojektowanie cykli ładowania i wspiera utrzymanie przewidywalności operacyjnej bez konieczności korygowania rozkładów jazdy.

– *Gminy powinny analizować zasięg operacyjny pojazdów przez pryzmat specyfiki terenu oraz rzeczywistego obciążenia. Doświadczenia z polskich miast pokazują, że w praktyce deklarowany zasięg autobusów może różnić się od realnego, zwłaszcza przy dużym obciążeniu i w trudnych warunkach pogodowych. To one zapewniają margines bezpieczeństwa energetycznego, pozwalający flocie na stabilną pracę* – mówi **Wojciech Szemiel, Head of Low and Medium Voltage Systems Installation Division w SPIE Energy Poland.**

Precyzyjne zdefiniowanie potrzeb operacyjnych stanowi jednak dopiero połowę sukcesu. Równie istotnym czynnikiem jest gotowość samej sieci energetycznej do obsłużenia wyższego zapotrzebowania, co w wielu regionach będzie wymagało modernizacji lokalnej infrastruktury zasilającej.

Przeniesienie planów operacyjnych z papieru na ulice będzie wymagało od samorządów przede wszystkim zapewnienia odpowiedniego zaplecza technicznego. Dla wielu beneficjentów programu FEnIKS realnym wyzwaniem może okazać się budowa nowych przyłączy i stacji transformatorowych – zwłaszcza w lokalizacjach, które dotychczas nie obsługiwały odbiorników o tak wysokim poborze mocy. W mniejszych ośrodkach, gdzie te same osoby odpowiadają za szeroki wachlarz inwestycji – od

¹ <https://feniks.gov.pl/aktualnosci-700-mln-zl-wsparcia-na-autobusy-i-trolejbusy/>

² <https://www.pzpm.org.pl/pl/Elektromobilnosc/Licznik-Elektromobilnosci/Luty-2026>

kanalizacji po drogi – proces inwestycyjny wymaga skoordynowania wielu obszarów administracyjnych i technicznych.

– *Obecnie planowanie rozwoju sieci bywa dla obszaru związanego z energetyką trudne ze względu na brak wiedzy o konkretnych zamierzeniach gmin. Pojawienie się wniosku o wydanie warunków przyłączenia staje się więc dla operatorów czytelną odcinkach sieci, które wymagają wzmocnienia w pierwszej kolejności* – wyjaśnia Wojciech Szemiel.

Sprawny serwis decyduje o zaufaniu pasażerów

Bardzo ważnym etapem budowania sprawnego systemu transportowego jest także zapewnienie ciągłości pracy zainstalowanych urządzeń. Wybór samej technologii ładowania oraz dostawcy sprzętu powinien uwzględniać przede wszystkim dostępność profesjonalnego wsparcia technicznego i szybkość reagowania na ewentualne usterki. W tym kontekście nawet najnowocześniejsza infrastruktura, jeśli nie jest odpowiednio serwisowana, może wpływać na postrzeganie inwestycji przez mieszkańców i obniżać zaufanie do komunikacji miejskiej.

– *Inwestycja nie kończy się na samym montażu ładowarki; jej wartość dla miasta zależy od realnej, codziennej sprawności tych urządzeń. W wielu krajach europejskich użytkownicy przekonali się, że o sukcesie elektromobilności decyduje nie liczba stacji, lecz ich niezawodność i sprawny serwis. Najwięksi gracze rynkowi budują przewagę poprzez rozwój niezawodnej infrastruktury i wysoką dostępność serwisu. Dla samorządu płynie z tego jasny wniosek: każda niedziałająca stacja ładowania może być odbierana przez mieszkańców jako sygnał, że system nie jest jeszcze w pełni dopracowany operacyjnie* – ostrzega **Grzegorz Pióro**.

Program FEnIKS otwiera przed polskimi samorządami drzwi do nowoczesnej, niskoemisyjnej komunikacji, ale to od jakości przygotowań zależy, jak szeroko zostaną one otwarte. Sukces transportowej transformacji nie kończy się na podpisaniu umowy z dostawcą taboru. Wymaga on rzetelnej analizy energetycznej, sprawnego dialogu z operatorami sieci oraz świadomego podejścia do utrzymania infrastruktury. Tylko kompleksowe spojrzenie na cały ekosystem – od mocy w sieci po sprawność ładowarek na co dzień – pozwoli miastom w pełni wykorzystać potencjał płynący z europejskich funduszy i zbudować transport, który będzie realnym wsparciem dla mieszkańców przez lata.