

Elektromobilność to nie przyszłość, tylko rzeczywistość

Utworzono: czwartek, 14, czerwiec 2018 11:55



- W trzeciej perspektywie unijnej tylko z Programu Infrastruktura i Środowisko prawie 2,3 mld euro dofinansowania wspiera rozwój systemów niskoemisyjnych w polskich miastach – powiedział Przemysław Gorgol, p.o. dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych podczas konferencji „Be smart, be electric”. – Obecnie współfinansujemy zakup 215 autobusów elektrycznych. To nie przyszłość, to już jest rzeczywistość.

- Wspólnie z Centrum Unijnych Projektów Transportowych pracujemy nad uruchomieniem nowego [konkursu, na który planujemy wydać około 300 mln zł. dotyczący transportu zeroemisyjnego](#) – powiedział Jarosław Orliński z Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju. Wnioski będzie można składać od 14 grudnia br.

Polska jest drugim pod względem wielkości eksporterem autobusów w Europie – ponad 90 proc. wyprodukowanych pojazdów wyjeżdża za granicę. Ale coraz więcej zostaje w kraju. W 2016 roku mieliśmy zaledwie 20 sztuk autobusów elektrycznych w pięciu miastach. Rok później było ich już 4 razy więcej. Do końca 2019 roku będzie ich około 420. To nadal stanowi niewielki procent z około 11,5 tysiąca autobusów miejskich w kraju, ale dynamika przyrostu jest spora.

- Analogicznie, w produkcji jeszcze 2 lata temu było to kilkanaście sztuk - powiedział dyrektor Departamentu Programów Sektorowych z Polskiego Funduszu Rozwoju, Włodzimierz Hrymniak. – W zeszłym roku było ich już kilkadziesiąt. Przewidujemy, że w tym roku wzrost produkcji wyniesie 300 proc., a zamówienia mogą być tak duże, że trzeba będzie czekać.

To zupełnie wyjątkowa sytuacja, gdzie popyt jest większy niż podaż, odwrotna niż w sprzedaży samochodów osobowych. Zainteresowanie miast też jest spore – już ponad 60 jest zainteresowanych kupnem taboru niskoemisyjnego.

Elektromobilność to nie przyszłość, tylko rzeczywistość

Utworzono: czwartek, 14, czerwiec 2018 11:55

- My ten program wspieramy z kilku względów – podkreśli Włodzimierz Hrymniak. – Między innymi dlatego, że Polska jest takim hubem produkcyjnym, ale także z tego powodu, że jest to szansa dla kraju: uczestnictwo w rynku, który się dopiero rodzi. Naprawdę warto w tym uczestniczyć.

Tomas Avansata (UITP - International Association of Public Transport) zwrócił uwagę, że zmiana sposobu podróżowania w miastach z indywidualnego transportu samochodowego na transport zbiorowy jest nieunikniona. Ale nowoczesna komunikacja miejska to cały zestaw środków i rozwiązań, zarówno pojazdów elektrycznych, jak i spalinowych z silnikami Euro 6.

KE szacuje, że do 2050 roku transport pasażerski wzrośnie, w stosunku do 2013, o 50 proc., a redukcja emisji, w stosunku do roku 2005, wyniesie 30 proc. Tomas Avansata wspominał też, że UITP będzie uczestniczyło w grudniu w szczycie klimatycznym w Katowicach, gdzie poruszany będzie temat odejścia od tradycyjnych źródeł paliwowych. – Prawie połowa taboru autobusowego w Europie to już nowoczesne pojazdy, elektryczne, zasilane gazem lub z silnikami Euro 6 – dodał Avansata. Pochwalił polskie miasta, m.in. Jaworzno, Zieloną Górę, Gdynię czy Warszawę za ambitne działania w kierunku niskoemisyjnego transportu, a także polską ustawę o elektromobilności i plany dotyczące elektrycznych samochodów i autobusów.

Przykłady

Decyzja o tym, że w Jaworznie pojawią się elektryczne autobusy zapadła już w roku 2002. Rozpoczęto od przygotowania studium transportowego dla miasta (przyjęte w 2003 roku) i konsekwentnego realizowania jego założeń. Jednak pierwszy elektrobus pojawił się dopiero w 2015, kolejny dwa lata później. To były zakupy testowe, aby mieć rozpoznaną sytuację przed szerszą elektryfikacją floty.

- Okazało się, że istotne jest, aby elektrobus miał nie gorsze parametry niż autobus spalinowy – podkreślił Paweł Silbert, prezydent Jaworzna. – Zanim kupiliśmy większą partię, nasz pojazd testowy przejechał ponad 100 tysięcy kilometrów bez awarii i większych problemów.

W Jaworznie wybudowano stacje szybkiego ładowania na przystankach końcowych, które, poza długim, nocnym ładowaniem, zapewniają pełną sprawność tych pojazdów. Docelowo, 80 proc. taboru w mieście mają stanowić ebusy, a resztę autobusy hybrydowe, które będą obsługiwały dalekie, pozamiejskie trasy.

Prezydent Silbert opowiada się za ograniczeniem możliwości poruszania się po mieście pojazdom najbardziej je zanieczyszczającym, ale dopiero wtedy, gdy będzie dostępna transportowa alternatywa. W Jaworznie można np. podróżować komunikacją miejską cały dzień za 5 zł, a przez cały rok za 180 zł.

O ważnej roli testów przed dokonaniem ostatecznej decyzji mówił też Jan Kuźmiński, prezes MPK w Warszawie, który przyznał, że na początku elektryfikacji taboru miał mniej wątpliwości niż obecnie. Niemniej jednak, już wkrótce Trakt Królewski - trasa

Elektromobilność to nie przyszłość, tylko rzeczywistość

Utworzono: czwartek, 14, czerwiec 2018 11:55

historyczna, reprezentacyjna, o ogromnym natężeniu ruchu przez cały tydzień - będzie obsługiwany wyłącznie przez autobusy elektryczne. Z korzyścią dla pasażerów, mieszkańców i turystów.

Warszawa ma zakontraktowanych 130 elektrycznych 18-metrowych autobusów, a w planach jest jeszcze 80 autobusów zasilanych CNG.

Ursus pierwsze trolejbusy wyprodukował zaledwie 5 lat temu, a teraz wchodzi na rynek autobusów, zwłaszcza elektrycznych.

- Naszą misją jest to, żeby produkować wyłącznie pojazdy zero emisyjne - powiedział Waldemar Rumiński, dyrektor marketingu i sprzedaży w firmie URSUS. - Portfel zamówień, jaki mamy na 2018 rok, to w ponad 80 proc. autobusy elektryczne, a tylko kilkanaście proc. stanowią pojazdy spalinowe.

Zdaniem Rumińskiego przed elektryfikacją nie uciekniemy, a jedyną niewiadomą jest technologia i jej zmiany. - Dzisiaj mówimy o bateriach nowej generacji, inteligentnych, a pytanie brzmi: czy to w ogóle będą baterie? - zastanawiał się Rumiński. - Czy to nie będą superkondensatory, a może technologia ogniwi paliwowych wodorowych? Myślę, że ten ostatni kierunek jest prawdopodobny i to będzie przyszłość elektryfikacji pojazdów.

- Głównym problemem autobusów elektrycznych jest ograniczony zasięg - powiedział Jan Barchanek, przedstawiciel praskiego operatora transportu publicznego. - Można zaoszczędzić na kosztach operacyjnych, ale dopiero, gdy autobus elektryczny przejedzie więcej kilometrów niż ten z silnikiem disla (powyżej 160 tys. km rocznie). To samo dotyczy recyklingu baterii. Potrzebujemy zatem zwolnień podatkowych lub innego rodzaju ulg lub dofinansowania.

Różnice zachodzą też pomiędzy miastami różnej wielkości. W tych małych elektryfikacja przebiegnie taniej i szybciej. Większe miasta, gdzie liczba pojazdów, linii, przejeżdżanych kilometrów jest duża, potrzeba naprawdę sporych wydatków inwestycyjnych w infrastrukturę.

Ale czy chodzi o inwestowanie tylko w transport zeroemisyjny czy też może w komunikację zbiorową w ogóle, aby ludzie zaczęli podróżować wspólnie, a nie indywidualnie?

- Ważny jest odbiór społeczny rozwiązań ze strony pasażera - podkreślił prof. Wojciech Suchorzewski z Politechniki Warszawskiej. - Dla pasażerów ważne jest, żeby autobus był wygodny, jeździł często i punktualnie.

- Same autobusy elektryczne nie wystarczą - dodał Stefan Baguette. - Transport publiczny musi być odbierany jako alternatywa dla samochodów prywatnych. Można te dwie sprawy prowadzić równolegle: rozwijać komunikację zbiorową oraz inwestować w pojazdy elektryczne.

Elektromobilność to nie przyszłość, tylko rzeczywistość

Utworzono: czwartek, 14, czerwiec 2018 11:55

Pewnym ryzykiem jest też starzenie się technologii. Obecnie budowana infrastruktura ładowania pojazdów za 15-20 lat nie będzie zużyta, ale może być już przestarzała. Problemem jest też korzystanie z rozwiązań różnych producentów, które niekoniecznie będą kompatybilne. Stąd tak ważne są prace nad ich standaryzacją.

Istnieje też niewielkie ryzyko, że jeśli pojazdy elektryczne staną się bardzo powszechne, to infrastruktura ładowania stanie się niewydolna z powodu obciążeń sieci.

IH

(na podstawie informacji z konferencji „Be smart, be electric – Transport zero emisyjny – Ewolucja czy rewolucja w transporcie?” zorganizowanej przez CUPT w kwietniu 2018)