

Z czego wynika problem z infrastrukturą stacji do ładowania aut?

data aktualizacji: 2018.07.25



fot. Piotr Łukaszewicz

Przy wciąż stosunkowo niewielkich możliwych zasięgach pojazdów elektrycznych (np. w porównaniu z silnikami Diesla) to problem słabej infrastruktury stacji do ładowania jest największą bolączką właścicieli takich aut, ale też barierą w rozwoju elektromobilności w Polsce.

Z czego właściwie wynika ten problem? Dlaczego sektor prywatny i samorządy nie odpowiadają błyskawicznie na zapowiadane już od lat potrzeby?

- Na ładowarkach nie będzie się zarabiało przez 5-6 lat, bo marże na energię są bardzo niskie - mówi Tomasz Bońdos, koordynator Zespołu ds. Zarządzania Energią Miasta Bydgoszcz. - Do 2020 roku musimy zbudować w Bydgoszczy 220 punktów ładowania z publicznym dostępem, a to są duże koszty. Samorząd, nie tylko w Bydgoszczy, musi wybierać: latarnia miejska dla wszystkich czy ładowarka dla promila samochodów. Musimy przecież dbać o potrzeby wszystkich! Dziś w Bydgoszczy szacuje się, że stricte elektrycznych pojazdów jest... 40. Pytanie o to, kto ma finansować budowę ładowarek, pada nie tylko w przestrzeni administracji publicznej, ale też w sektorze prywatnym. - Dochodzi do takich sytuacji, że firma proponuje galerii handlowej postawienie ładowarki na parkingu. I obie strony liczą na to, że to ta druga będzie za to płacić. Galeria liczy na abonament za punkt usługowy. Z kolei dostawca ładowarki dziwi się i pyta o opłatę za podniesienie atrakcyjności galerii - opowiadał ekspert z bydgoskiego samorządu podczas konferencji „Elektromobilność. Fakty, mity, rzeczywistość”.

A ładowanie w domu? - Chcę obalić pewien mit - podkreślał z kolei Krzysztof Zamożny z firmy Garo Polska, dostarczającej stacje ładowania. - Elektromobilność to nie tylko szybkie stacje ładowania. Niektóre modele można ładować w domu, we własnym gniazdku, co jest pewnym rozwiązaniem

problemu kiepskiej infrastruktury. Dostępne są też rozwiązania takie jak Wallbox, a więc stacje ładowania prądu przemiennego. Mamy w ofercie urządzenia nawet za 800 euro. Ładowanie to nie jest proces jednotorowy.

Skąd właściwie ta zmiana? Dlaczego świat zmierza w kierunku aut elektrycznych? - *Dziś klienci odwiedzający salon samochody częściej niż o moc silnika czy pojemność bagażnika pytają o nawigację czy Car Play. Samochód staje się drugim telefonem, musi być połączony ze światem - mówi Tomasz Gałaszkiwicz, manager BMW, zajmujący się elektromobilnością. Te nowe usługi e-mobilności, które mogą być dostarczone w samochodzie, wizja pojazdów autonomicznych, ich współdzielenie i wreszcie nacisk na zerową lub minimalną emisję spalin - w ocenie eksperta z BMW są powodami, dla których świat przesiada się do samochodów elektrycznych. - Firmy takie jak nasza też się zmieniają. Z firm produkcyjnych przekształcamy się w firmy technologiczne, informatyczne nawet - mówi Tomasz Gałaszkiwicz.*

Dziś na całym świecie zarejestrowanych jest 1,3 miliarda samochodów. Około 2 milionów z nich to pojazdy elektryczne. - Ten rynek bardzo szybko rośnie. W Unii Europejskiej na dziś udział elektryków to 13%. W Norwegii co drugi kupowany samochód to elektryk, ale tam powodem są m.in. finanse. Takie zakupy są znacząco wspierane przez państwo. W Polsce, oczywiście, na dziś jest to promil. Trzeba jednak patrzeć na trendy - dodaje ekspert.

Źródło: