

Ekomobilność

strategicznym celem Polski

Ekomobilność to zatwierdzona już strategia zarówno polskiego rządu, jak i całej Unii Europejskiej. W Polsce wspiera ją powstała na początku roku ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jej regulacje mogą sprawić, że już za dwa lata wiele prac komunalnych będzie wykonywane przez maszyny i pojazdy z ekologicznym napędem.

Ustawa ma na celu uregulowanie funkcjonowania rynku paliw alternatywnych w transporcie, szczególnie w odniesieniu do energii elektrycznej i gazu ziemnego. I tak nowe zapisy mają pozwolić na powstanie nowoczesnej i odpowiednio nasyconej infrastruktury dla paliw alternatywnych w Polsce. Wprowadzone regulacje przede wszystkim stwarzają możliwości – a nawet wręcz wymuszają – zbudowania publicznej infrastruktury ładowania pojazdów o napędzie elektrycznym. W efekcie, w krótkim czasie ma powstać 400 szybkich ładowarek o mocy ok. 50 kW i 6.000 standardowych. Poza tym mowa jest o budowie stacji tankowania gazu CNG (104 placówek) oraz LNG (14). Podane liczby są wartościami minimalnymi, a wszystkie obiekty mają powstać do 31 grudnia 2020 r. Nasuwa się jednak pytanie, kto w tak



krótkim czasie wybuduje całą infrastrukturę. Ustawodawca sugeruje, że każdy projekt ma być realizowany na zasadach rynkowych, czyli w drodze ogólnodostępnych przetargów. Jednak – w przypadku opóźnień – odpowiedzialność za terminowe ukończenie inwestycji będą przejmowały samorządy.

Wymiana taboru na pojazdy elektryczne

Budowa stacji tankowania paliw alternatywnych to nie jedyne wymogi, jakie ustawa nakłada na samorządy. Zdecydowanie kosztowniejsze mogą być zapisy obligujące jednostki samorządu terytorialnego (JST) do wymiany w niespełna dwa lata części użytkowanych pojazdów na elektryczne. I tak JST, w których

liczba mieszkańców jest większa niż 50 tys., mają sprawić, aby do 2025 r. niemal jedną trzecią (30%) wykorzystywanej floty stanowiły pojazdy elektryczne lub napędzane gazem ziemnym. Wprowadzono jeszcze etap przejściowy, który mówi o 10-procentowym udziale takiego sprzętu do 2020 r. Z ww. zapisu wyłączona jest komunikacja miejska, ale dotyczy on również firm, które wykonują zadania publiczne na zlecenie JST i muszą się z niego wywiązać w takim samym stopniu. W obu przypadkach chodzi o pojazdy wykorzystywane do konkretnych czynności, jak np. odbiór odpadów czy oczyszczanie miasta. Nie jest więc tak, że firma, która ma obecnie 40 śmieciarek i pięć samochodów osobowych wymieni te „osobówki” na pojazdy elektryczne i tym samym spełni wymogi ustawy.

Jeśli chodzi o komunikację miejską, sytuacja wygląda nieco inaczej. W jednostkach samorządu terytorialnego z liczbą mieszkańców przekraczającą 50 tys., od 2028 r. może być ona realizowana przez firmy, które w swoich flotach mają co najmniej 30-procentowy udział autobusów zeroemisyjnych. Ten udział powinien być osiągnięty stopniowo: od 2021 r. – 5%, od 2023 r. – 10%, a od 2025 r. – 20%. Zapisy ustawy mówią ponadto, że jeśli jednostka samorządu terytorialnego na podstawie sporządzanych co trzy lata analiz ekonomicznych, społecznych czy przewidywanych efektów środowiskowych wykaże, że ich użytkowanie jest nieoptyczne, będzie zwolniona z obowiązku elektryfikacji komunikacji miejskiej. Wtedy pojawi się szansa zakupu autobusów z napędem gazowym, które w porów-



W przypadku napędów ekologicznych najbardziej opanowaną technologią jest zasilanie pojazdów sprężonym gazem ziemnym. Firma Iveco rozwija ją od ponad 20 lat, dzięki czemu może się obecnie pochwalić najszerszą gamą modeli wykorzystujących metan. W porównaniu do odpowiedników z silnikami wysokoprężnymi, takie pojazdy praktycznie nie emitują cząstek stałych, są tańsze w eksploatacji i znacznie cichsze.