

Napęd elektryczny powoli zaczyna trafiać do coraz cięższych pojazdów. W stoisku firmy Johnston na tegorocznych targach IFAT zaprezentowano całkowicie elektryczną zmiataarkę o DMC 16 t, zapewniającą 6 t ładowności – optymalną dla takiego zastosowania pojazdu. Zamontowane baterie zapewniają 200 kWh energii użytkowej, co przy zużyciu 1 kWh/km w cyklu miejskim umożliwia pokonanie 200 km. Zależnie od dostępnego źródła prądu, pełne naładowanie akumulatorów zajmuje od 5 do 10 h.



ne z tego tytułu do NFOŚiGW przekroczyć zaplanowane przez nas 10 mld zł. To oznacza, że większa liczba samorządów będzie mogła skorzystać z dofinansowań – poinformował Artur Michalski, wiceprezes NFOŚiGW.

Wielu producentów zmiatarek kompaktowych ma już w swojej ofercie odmiany tych maszyn ze 100-procentowym napędem elektrycznym. Model S2.0 szwajcarskiej firmy Boschung – po dwóch godzinach ładowania akumulatorów – pozwala na osiem godzin pracy.



ści przeznaczona dla samorządów, a pochodzić będzie z kilku źródeł finansowania. Jednym z najważniejszych jest opłata paliwowa – czyli nowe środki płynące do Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, opłata z biopaliw oraz środki własne NFOŚiGW. Czas przeznaczony na wydatkowanie 10 mld zł to dziesięć lat. Dzięki temu ma zostać zabezpieczona realizacja strategii nisko- oraz zeroemisyjnego transportu w Polsce. Planuje się, że cały program ruszy oficjalnie we wrześniu br. Na samo opracowanie strategii dla największych ośrodków miejskich przeznaczonych jest 10 mln zł. – Wydaje się, że będziemy dysponować nawet większym budżetem. Wszystko zależy od tego, jakie będą wpływy z opłaty paliwowej, a już szacuje się, że środki przekazywa-

Pieniądze przeznaczone są bowiem na wymianę taboru pojazdów transportu publicznego. Nie muszą to jednak być wyłącznie zeroemisyjne autobusy. Chodzi również o trolejbusy, a nawet tramwaje czy metro. Środ-

ki powinny zabezpieczyć także rozbudowę infrastruktury – np. sieci stacji szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych – Nikt nie mówi, że mamy ograniczać się wyłącznie do pojazdów elektrycznych. Równie dobrze możemy postawić na inne technologie, np. wodorową. Z wodorem jest jednak o wiele trudniej. W Polsce ciągle nie ma uregulowań prawnych i certyfikacji dotyczących ładowania samochodów zasilanych paliwem wodorowym. Przeszkodą jest też fakt, że tego typu autobusy są przynajmniej dwukrotnie droższe niż ich elektryczne odpowiedniki – dodaje Michalski.

## Rynek zweryfikuje zamierzenia

Analitycy i eksperci związani z rynkiem komunalnym oraz produkcją i wdrażaniem idei ekologicznej i mobilności zgodnie podkreślają, że same regulacje nie sprawią, by Polacy z dnia na dzień

przesiedli się do elektrycznych aut, a służby miejskie zaczęły korzystać wyłącznie z ekologicznych technologii. Wymierną zmianę może zapewnić wyłącznie rynek, a dokładniej producenci, którzy dostarczą na tyle atrakcyjny produkt, że będzie on spełniał wymagania klientów – zarówno pod względem technicznym, ale także – a może przede wszystkim – pod względem ekonomicznym. Owszem, w najbliższych latach raczej trudno sobie wyobrazić, aby elektryczne śmieciarki czy nawet autobusy kosztowały tyle co ich odpowiedniki z konwencjonalnym napędem. Dlatego w początkowym okresie pomoc państwa oraz władz samorządowych w różnych formach będzie konieczna. Ale równie ważne jest stworzenie „przyjaznego klimatu” dla ekologiczności, w tym również wprowadzeniu przepisów i zachęt, które wpłyną na jej większą atrakcyjność. I właśnie zatwierdzone pierwsze regulacje prawne mają na celu pokazać, że państwo będzie wspierać takie działania – obojętnie jak długo i jak najefektywniej.



W spełnieniu wymogów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych może pomóc nawet elektryczny... ciągnik komunalny. Wystawiając go na targach IFAT 2018, firma Fendt zapewniła sobie dużą frekwencję na swoim stoisku, nie tylko osób bezpośrednio związanych z utrzymaniem dróg i zieleni, ale także zarządców dużych obiektów, jak np. zakładów przetwarzania odpadów. Ciągnik E100 Vario jest napędzany wyłącznie silnikiem elektrycznym o mocy 50 kW.