

Założenia i wyzwania, jakie niesie ze sobą Rozporządzenie o Infrastrukturze Paliw Alternatywnych (AFIR), rozmieszczenie infrastruktury ładowania przy drogach sieci bazowej TEN-T, rozwój rynku paliw alternatywnych i działania GDDKiA w kontekście AFIR - to niektóre z tematów, które pojawiły się podczas zorganizowanego przez GDDKiA spotkania z podmiotami z rynku paliw alternatywnych.

W spotkaniu, które zorganizowane zostało 19 października br. w formule hybrydowej, wzięło łącznie udział ok. 80 osób. Byli wśród nich m.in. przedstawiciele przedsiębiorstw z branży paliwowo-energetycznej oraz organizacji branżowych z tego sektora. W wydarzeniu uczestniczyli też przedstawiciele Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Klimatu i Środowiska, a także Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Urzędu Dozoru Technicznego, Transportowego Dozoru Technicznego oraz pracownicy GDDKiA.

Podczas spotkania omówiono zmiany jakie zaszły w projekcie AFIR i wskazanych w nim założeniach w zakresie elektromobilności na sieci drogowej TEN-T. Najważniejsze zmiany dotyczą wymagań dla infrastruktury ładowania dla pojazdów ciężkich i dostępności stacji ładowania o określonej mocy do końca 2027 roku. Zwiększono maksymalne odległości pomiędzy stacjami z 60 km do 100/120 km i wprowadzono również możliwość budowania stacji ładowania w odległości do 3 km od najbliższego zjazdu z sieci TEN-T.

GDDKiA zaprezentowała wyniki dotychczasowych postępowań przetargowych na dzierżawę Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) z uwzględnieniem wymagań AFIR. GDDKiA będzie kontynuować działania z uwzględnieniem tych wymogów obowiązkowych i fakultatywnych w kolejnych postępowaniach przetargowych na dzierżawę nieruchomości pod budowę MOP z funkcjami komercyjnymi.

Uwzględniając wymagania AFIR GDDKiA ogłosiła kolejne postępowania przetargowe na budowę MOP z funkcjami komercyjnymi w 15 lokalizacjach. Mowa tutaj o drogach ekspresowych S8 (pięć lokalizacji), S12 i S17 (cztery lokalizacje) oraz S16 (sześć lokalizacji).

GDDKiA Wprowadziła również w postępowaniach przetargowych na dzierżawę i budowę MOP-ów kat. II i III wymogi w zakresie zapewnienia przez dzierżawców stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Tym samym w przypadku nowych umów dzierżawy tych MOP-ów, zapewnienie punktów do obsługi pojazdów elektrycznych będzie obowiązkowe. W przypadku MOP-ów, które zostały wydierżawione przed wprowadzeniem tego wymogu, koncerny paliwowe z własnej inicjatywy podejmują działania w zakresie udostępnienia infrastruktury dla pojazdów elektrycznych.

Obecni dzierżawcy 47 MOP-ów wyższej kategorii już zapewniają możliwość naładowania pojazdów elektrycznych, przy czym na czterech z nich funkcjonuje po dwóch operatorów stacji ładowania.

Na 13 MOP-ach kategorii I są już stacje ładowania, a do końca 2023 roku planowane jest uruchomienie następnych 42 stacji ładowania. Uzależnione jest to m.in. od terminów przyłączenia do sieci energii elektrycznej przez Operatora Sieci Dystrybucyjnej i wyników przeprowadzenia badań technicznych przez Urząd Dozoru Technicznego.

GDDKiA zwróciła również uwagę, że pomimo obecnego braku regulacji prawnych dot. budowy stacji wodorowych przewidziała w obecnych umowach dzierżawy możliwość posadowienia takiej infrastruktury. W przypadku wprowadzenia w przyszłości warunków technicznych w tym zakresie dopuszcza się możliwość posadowienia infrastruktury do tankowania pojazdów osobowych i ciężarowych

napędzanych wodorem, nie później niż po 24 miesiącach od dnia podjęcia takiej decyzji. Stacje wodorowe mogą być wybudowane przez dzierżawcę.

Bardzo ważnym aspektem jest rozmieszczenie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Nad wypracowaniem optymalnych rozwiązań w tym zakresie współpracujemy z Ministerstwem Klimatu i Środowiska oraz z Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych. GDDKiA analizuje również możliwości wykorzystania odnawialnych źródeł energii w zasilaniu stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

Analizując wymagania UE, należy pamiętać, że GDDKiA nie ma możliwości samodzielnego budowania i obsługi infrastruktury paliw alternatywnych. W ramach posiadanych kompetencji może jedynie prowadzić postępowania przetargowe na dzierżawę terenu pod budowę takiej infrastruktury przez podmioty zewnętrzne. Realizacja jest więc uzależniona od zainteresowania ze strony rynku.

Już teraz dochodzi jednak do sytuacji, że w ogłaszanych przetargach na stacje ładowania, nie ma ofert ze strony przedsiębiorców. GDDKiA zwróciła się do przedstawicieli rynku z prośbą o przedstawienie przyczyn tego stanu rzeczy oraz działań, które GDDKiA mogłaby podjąć w tym zakresie. Jedną z takich przyczyn jest czas i problemy z uzyskaniem warunków przyłączenia i wykonaniem przyłączy odpowiedniej mocy.

Podczas spotkania wybrzmiała konieczność opracowania optymalnego scenariusza rozmieszczenia infrastruktury ładowania na MOP znajdujących się przy drogach w ramach sieci bazowej TEN-T. Niezbędne jest oszacowanie kosztów i czasu realizacji projektu poprzez analizę infrastruktury elektroenergetycznej pod kątem możliwości zasilania wskazanych MOP zgodnie z wymaganiami AFIR - huby ładowania bardzo dużych mocy plus ładowanie indukcyjne. To ważne z uwagi na zmiany w branży motoryzacyjnej, która coraz bardziej stawia na tego typu rozwiązania, oraz rozwój flot samochodów elektrycznych w firmach transportowych, zwłaszcza transport ciężarowy jest tu przyszłością. Ważne jest jednak przy tym zmniejszenie wysokich kosztów inwestycji w infrastrukturę dla paliw alternatywnych, które obecnie są niewspółmierne do wynikających z nich korzyści.

Uczestniczący w spotkaniu zwrócili uwagę, że do głównych wyzwań trzeba aktualnie zaliczyć usprawnienie procesu realizacji przyłączy energetycznych oraz rozważenie zasadności zastosowania dodatkowych rozwiązań na wybranych MOP np. magazynów energii.

W trakcie rozmów poruszono kwestię wpływu sytuacji geopolitycznej i gospodarczej. Ważnymi kwestiami są m.in. wzrost kosztów energii elektrycznej, generalnie stabilność sektora energetycznego i kosztów usługi ładowania czy opóźniony proces elektryfikacji flot polskich przewoźników.

Uczestnicy zgodzili się, że kluczowe dla usprawnienia sytuacji byłoby utworzenie i przyjęcie rządowego Programu budowy i rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Wskazywałby on kierunek działań w obszarze tej infrastruktury, określał główne założenia, priorytety oraz harmonogram działań i podział ról wśród poszczególnych interesariuszy. Konieczne jest utworzenie kompleksowych regulacji prawnych i utorowania legislacyjnej drogi w obszarze paliw alternatywnych, skorelowanych z energetyką krajową. Niezbędne jest również usprawnienie procesu realizacji przyłączy energetycznych. Podczas spotkania wskazano potrzebę określenia efektywnego programu dofinansowania dla podmiotów realizujących infrastrukturę dla paliw alternatywnych.

Rozwój infrastruktury dla paliw alternatywnych na drogach krajowych

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 27, październik 2022 08:46

Tomasz Smaś

Odsłony: 624

Źródło: GDDKiA