

Najlepszy czas na inwestycje w stacje ładowania – wsparcie rządu na dopłaty

- 16 miliardów złotych na transformację niskoemisyjną: NFOŚiGW planuje przeznaczyć znaczne środki na ochronę powietrza i rozwój stacji ładowania pojazdów elektrycznych, wspierane również funduszami unijnymi, co daje łączną kwotę 25 miliardów złotych.
- Dynamiczny rozwój infrastruktury ładowania: W 2024 roku liczba stacji ładowania wzrosła o 46% w porównaniu z rokiem wcześniejszym, pomimo spowolnienia rejestracji pojazdów elektrycznych. Ponad 1100 nowych punktów szybkiego ładowania DC zostało uruchomionych w ciągu roku.
- Rosnące zapotrzebowanie na modernizację: Zarządcy biurów i wspólnoty mieszkaniowe coraz częściej zamawiają audyty istniejących instalacji, by rozbudować infrastrukturę o punkty ładowania o większej mocy. Wymaga to profesjonalnej analizy i dostosowania mocy przyłączeniowej.

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) planuje w 2025 roku przeznaczyć 16 miliardów złotych na inwestycje zmniejszające wpływ na środowisko, z czego około 80% zostanie skierowane na transformację niskoemisyjną i ochronę powietrza. Wraz z funduszami zewnętrznymi, takimi jak Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) oraz programem Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEniKS), łączna kwota wypłat ma wynieść aż 25 miliardów złotych. Jednym z głównych obszarów wsparcia ma być rozwój stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

2726 nowych stacji ładowania w ubiegłym roku

Nawet przed uruchomieniem tych środków inwestycje w stacje ładowania postępują bardzo szybko. Na koniec 2024 roku w Polsce było łącznie 8 659 ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych (5 933 w grudniu 2023 r.). 31% z nich stanowiły szybkie punkty ładowania prądem stałym (DC), a 69% – wolne punkty prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW (dane Licznika Elektro mobilności, uruchomionego przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego - PZPM i Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności - PSNM). W 2024 roku uruchomiono ponad 1100 punktów DC, czyli dwa razy więcej niż rok wcześniej.

Spowolnienie tempa ilości rejestracji nowych pojazdów elektrycznych w roku 2024 w stosunku do roku ubiegłego nie zahamowało inwestycji w infrastrukturę ładowania. Już w pierwszej połowie ubiegłego roku odnotowano rekordowy wzrost – łączna moc punktów ładowania wzrosła o około 30%, osiągając 300 MW. Szczególnie dynamicznie rozwija się infrastruktura szybkiego ładowania prądem stałym (o mocy powyżej 50 kW).

Duże zainteresowanie nowymi stacjami ładowania widoczne jest zarówno wśród zarządców biurów w Warszawie i innych miastach, jak i we wspólnotach mieszkaniowych. Coraz częściej obiekty, które funkcjonują zaledwie kilka lat i są już wyposażone w stacje ładowania, zgłaszają zapotrzebowanie na audyty mocy i plany instalacji dodatkowych punktów o większej mocy. – W takich przypadkach analizujemy dostępną moc i możliwości jej zwiększenia – wyjaśnia Grzegorz Pióro, Technical Development Manager w SPIE Building Solutions.

Według eksperta SPIE, obecny boom inwestycyjny wynika z wielu czynników, w tym korporacyjnych planów wymiany floty konwencjonalnej na elektryczną oraz działań mających na celu zachęcanie pracowników do pracy w biurach, gdzie mogą ładować swoje pojazdy w trakcie dnia.

Mimo dynamicznego rozwoju, Polska wciąż pozostaje w tyle za liderami w dostępności stacji ładowania. Dla porównania, w Belgii funkcjonuje około 80 tys. punktów (prawie 10 razy więcej niż w Polsce), a w Austrii – 30 tys., choć oba kraje są mniejsze pod względem powierzchni i liczby ludności. Problemem w Polsce jest również nierówny dostęp geograficzny. Najwięcej stacji znajduje się w województwach śląskim, mazowieckim i wielkopolskim, a najmniej w podlaskim, świętokrzyskim i lubelskim.

W 2025 roku planowane jest rozpoczęcie programu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla elektrycznych ciężarówek na trasach sieci TEN-T oraz infrastruktury tankowania wodorem. W pierwszym kwartale 2025 r. mają ruszyć programy NFOŚiGW obejmujące dopłaty zarówno do zakupu elektrycznych ciężarówek, jak i do budowy infrastruktury ładowania, w tym przyłączy elektroenergetycznych, niezbędnych do ich funkcjonowania.

- Bardzo istotna jest obecnie profesjonalna koordynacja inwestycji w infrastrukturę, która pozwoli uniknąć chaosu i problemów w przyszłości i zapewni bezpieczeństwo działania. Programy dofinansowania charakteryzują się także pewną złożonością i etapowością realizacji. Niezwykle ważne jest, aby taki proces przeprowadzić fachowo i profesjonalnie nie tylko formalnie, ale i technicznie. Przejście na nieemisyjny transport wymaga sprawdzania infrastruktury i analizy potrzeb. Kluczowe jest odpowiednie zaplanowanie optymalnych w danej lokalizacji rozwiązań, zapewnienie wystarczającej mocy oraz wdrożenie środków zapobiegawczych i procedur bezpieczeństwa – mówi Grzegorz Pióro ze SPIE Building Solutions.

Istotne są również mniej oczywiste aspekty związane z ograniczeniami architektonicznymi. W niektórych budynkach montaż stacji ładowania na ścianach jest utrudniony przez izolację przeciwwodną, a na podłodze przez ryzyko naruszenia ciągłości posadzki żywicznej. W takich przypadkach konieczne jest stosowanie niestandardowych rozwiązań, takich jak mocowanie stacji do sufitu za pomocą specjalnie zaprojektowanych słupków.

Stacje ładowania coraz nowocześniejsze, ale wymagają regularnego serwisu

Dzięki szybkiemu rozwojowi technologii rośnie pojemność baterii w pojazdach elektrycznych, co wymusza budowę coraz bardziej zaawansowanych ładowarek o mocy przekraczającej 300 kW. Dotyczy to również ładowarek dedykowanych ciężarówkom wyposażonym w baterie o dużej pojemności. Taki rozwój infrastruktury wynika m.in. z rozporządzenia AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), które ma na celu przyspieszenie budowy sieci ładowania i tankowania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, takimi jak energia elektryczna czy wodór, na terenie całej UE.

Rozporządzenie przewiduje, że do końca 2025 roku wzdłuż głównych korytarzy transportowych UE (sieć TEN-T) będą instalowane stacje szybkiego ładowania o minimalnej mocy 150 kW dla samochodów osobowych i dostawczych, rozmieszczone co 60 km.

Chociaż stacje ładowania sprawiają wrażenie urządzeń bezobsługowych, w rzeczywistości, podobnie jak każde inne urządzenie, wymagają regularnego monitoringu, kontroli i serwisowania. Tylko dzięki temu można zapewnić ich bezpieczne funkcjonowanie oraz długą, bezawaryjną pracę. W ramach niezbędnych działań przeprowadza się m.in. kontrolę połączeń elektrycznych, kabli i złączy, testowanie systemów chłodzenia (szczególnie w przypadku szybkich ładowarek DC) oraz sprawdzanie poprawności działania systemów komunikacji, takich jak łączność internetowa czy integracja z aplikacjami.

Regularnie należy także wykonywać okresowe testy bezpieczeństwa elektrycznego zgodnie z obowiązującymi normami, sprawdzać uziemienie i zabezpieczenia przed przepięciami, a także przeprowadzać testy kompatybilności z nowymi modelami pojazdów elektrycznych – podkreśla Grzegorz Pióro.



Grzegorz Pióro

Technical Development Manager
SPIE Building Solutions

Publikacja ukazała się m.in. w:

- salon24.pl
- motofakty.pl
- managerplus.pl