

Δημόσιοι σταθμοί φόρτισης: 3.775 σήμερα, 25.000 το 2030

2023/08/28 07:02 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η ελληνική κυβέρνηση έχουν καθορίσει συγκεκριμένους στόχους για το 2025, το 2030 και το 2050 σχετικά με τον εξηλεκτρισμό των οδικών και θαλάσσιων μεταφορών και την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης.

Οι σχετικές πολιτικές και οδηγίες της ΕΕ για την ηλεκτροκίνηση είναι η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η δέσμη μέτρων “Fit for 55”², η Οδηγία για τα Καθαρά Οχήματα (CVD – Clean Vehicle Directive), η Οδηγία για την Ενεργειακή Απόδοση των Κτιρίων, καθώς και ο Κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων.

Επιπλέον, ο εθνικός κλιματικός νόμος και το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα περιλαμβάνουν επίσης λεπτομερείς στόχους για τον εξηλεκτρισμό των στόλων οχημάτων έως το 2030.

Η υιοθέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων και η ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης είναι σε μεγάλο βαθμό αλληλοεξαρτώμενες.

Έτσι, οι οδηγοί που δεν διαθέτουν πρόσβαση σε ιδιωτική θέση στάθμευσης, δεν θα λάβουν την απόφαση να αντικαταστήσουν το συμβατικό τους όχημα με ηλεκτρικό, εάν οι δυνατότητες φόρτισης σε δημοσίως προσβάσιμες υποδομές δεν είναι επαρκείς, ενώ **οι ιδιώτες επενδυτές δεν θα αναπτύξουν, ούτε θα λειτουργήσουν δημόσια προσβάσιμες υποδομές φόρτισης**, εάν δεν αναμένεται επαρκής αριθμός χρηστών.

Είναι αξιοσημείωτο πως το 66% και το 67% των νοικοκυριών στις μητροπολιτικές περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, αντίστοιχα, δεν έχουν πρόσβαση σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, γεγονός που καθιστά απολύτως αναγκαία την ανάπτυξη επαρκούς αριθμού δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης στη χώρα.

Οι απαιτήσεις για τις υποδομές φόρτισης

Οι υποδομές φόρτισης στην Ελλάδα αναπτύσσονται βάσει του «ανταγωνιστικού μοντέλου αγοράς», με τις περισσότερες από τις υφιστάμενες δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης να είναι αποτέλεσμα ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Οι υποδομές φόρτισης πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις, σύμφωνα με το προσχέδιο του Κανονισμού για τις Υποδομές Εναλλακτικών Καυσίμων:

- Στο Κεντρικό ΔΕΔ-Μ: Κάθε 60 χλμ (διπλής κατεύθυνσης) θα πρέπει να υπάρχει πάρκο συνδυασμένης φόρτισης φορτηγών/ελαφρών οχημάτων.
- Στο Εκτεταμένο ΔΕΔ-Μ: Κάθε 60 χιλιόμετρα (διπλής κατεύθυνσης) θα πρέπει να υπάρχει πάρκο φόρτισης ελαφρών οχημάτων και κάθε 100 χιλιόμετρα (διπλής κατεύθυνσης) πάρκο φόρτισης βαρέων οχημάτων.

Τι προβλέπει το εθνικό σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση

Το σχέδιο για τον εξηλεκτρισμό του στόλου οχημάτων (επιβατικών, επαγγελματικών οδικών μεταφορών, λεωφορείων) έχει καταρτίσει **τρία υποθετικά σενάρια που θα καθορίσουν την πορεία της διείσδυσης της νέας τεχνολογίας στην αγορά.**

Το πρώτο, είναι το «Σενάριο Αναφοράς», το οποίο προβλέπει ότι δεν θα τεθούν σε εφαρμογή περαιτέρω πολιτικές ή κίνητρα μετά το 2023 για να υποστηρίξουν την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης.

Για αυτό, στο σενάριο που χαρακτηρίζεται «Ελάχιστης Δράσης (Do Nothing More)», έχει ληφθεί υπόψη μόνο το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας ως κύριος παράγοντας αγοράς.

Σε αυτή την περίπτωση δεν θα επιτευχθούν οι βασικοί στόχοι του Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) για το 2030 και η ανάπτυξη της αγοράς της ηλεκτροκίνησης θα καθυστερήσει κατά 7 έως 10 έτη.

Το δεύτερο σενάριο είναι με βάση το ΕΣΕΚ και βασίζεται στην επίτευξη των υφιστάμενων στόχων του σχεδίου για μερίδιο 30% των ηλεκτροκίνητων οχημάτων επί των νέων ταξινομήσεων το 2030. Από το 2030 και μετά θεωρείται ότι θα υπάρξει μέτρια περαιτέρω ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης.

Το τρίτο σενάριο, είναι το δραστικό και το πιο φιλόδοξο σύμφωνα με το οποίο προβλέπεται επίτευξη του στόχου για μερίδιο 100% στις πωλήσεις νέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών έως το 2035 για όλες τις κατηγορίες (επιβατικά αυτοκίνητα, ελαφρά επαγγελματικά κ.α) όπως προτείνεται από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το οποίο θα μεταθέσει τις τιμές-στόχους του εθνικού κλιματικού νόμου κατά πέντε χρόνια

(από το 2030 στο 2035).

Τα σενάρια για την πορεία της ηλεκτροκίνησης

Στην Ελλάδα ο αριθμός των επιβατικών αυτοκινήτων αναμένεται να ανέλθει σε 5,8 εκατομμύρια το 2050 και των μοτοσικλετών σε περίπου 2 εκατομμύρια.

Στο ίδιο χρονικό σημείο, τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα αναμένεται να ανέλθουν σε 1,4 εκατομμύρια, τα μεσαία και βαρέα σε 225.000 και τα λεωφορεία σε περίπου 46.000.

Με βάση το συνολικό στόλο οχημάτων και υπολογίζοντας τα σενάρια εξηλεκτρισμού, εκτιμάται ότι το 2035 ο ελληνικός στόλος θα αποτελείται από σχεδόν 2,9 εκ. ηλεκτρικά αυτοκίνητα, κυρίως επιβατικά και ελαφρά επαγγελματικά.

Το χάσμα ανάμεσα στο σενάριο αναφοράς χωρίς κίνητρα και στο δραστικό σενάριο 2035, οδηγεί σε έλλειμμα περί το 1 εκατ. ηλεκτροκίνητων οχημάτων για το 2030 και 2,5 εκ. για το 2050.

Με βάση το δραστικό σενάριο ανάπτυξης πάνω από 8,8 εκ. οχήματα θα είναι μηδενικών εκπομπών ως το 2050 που αντιστοιχούν στο 93% του συνολικού στόλου και στο 74% με βάση το σενάριο κατά ΕΣΕΚ.

Οι σταθμοί φόρτισης

Σύμφωνα με στελέχη του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, από τα 58 δημοσίως προσβάσιμα σημεία φόρτισης που υπήρχαν πανελλαδικά το 2019, **σήμερα** **ανέρχονται στα 3.775, με στόχο τα 25.000 έως το 2030.**

Αντίστοιχα, το νέο Εθνικό Σχέδιο Ηλεκτροκίνησης έχει καταρτίσει 3 βασικά σενάρια, εκτιμώντας 18.044, 37.927 και 113.313 σταθμούς φόρτισης έως το 2030 ανά σενάριο (δυναμική ή μη δυναμική διείσδυση της ηλεκτροκίνησης).

Όπως προαναφέρθηκε, η δημιουργία επαρκών υποδομών φόρτισης είναι κρίσιμος παράγοντας για τη μεγαλύτερη διείσδυση της ηλεκτροκίνησης, στο πλαίσιο επίτευξης του στόχου που τέθηκε στο ΕΣΕΚ για ένα στα τρία νέα επιβατικά αυτοκίνητα το 2030 να είναι ηλεκτροκίνητο.