

**Komentarze i odpowiedzi z wideokonferencji 20 maja 2020 r.
na stronie fb/Infoulce Warszawa**

Komentarz	Odpowiedź
<p>Z czego wynika brak stacji na parkingach P+R? Sprawdziłem tylko część np Młociny, Anin, Wawer, Metro Stokłosy, Ursynów, Imielin.</p>	<p>Stanowiska do ładowania samochodów są już zamontowane na parkingach P+R: Metro Młociny, Al. Krakowska, Metro Stokłosy i Ursus Niedźwiadek. W tym roku kolejne stacje ładowania zostaną zainstalowane na: P+R Anin SKM, P+R Metro Marymont, P+R Metro Stokłosy, P+R Metro Ursynów, P+R Metro Wilanowska, P+R Połczyńska i P+R Wawer SKM. Zarząd Transportu Miejskiego realizuje program montażu ładowarek na wszystkich istniejących parkingach P+R. Program zakłada możliwość ładowania dwóch samochodów elektrycznych na parkingach jednopoziomowych i czterech na parkingach wielopoziomowych. Również wszystkie planowane parkingi wyposażone będą w stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych.</p>
<p>1. Jak będą kształtowały się opłaty za ładowanie? 2. W jaki sposób będzie rozliczane ładowanie (zuzycie energii/czas)? 3. Czy przewidziane są jakieś zniżki dla posiadaczy Karty Warszawiaka? 4. Czy strażnicy miejscy będą mogli wystawiać mandaty kierowcom samochodów bez napędu elektrycznego którzy zastawiają stacje ładowania? Jeżeli tak to w jaki sposób uwzględnione zostaną hybrydy plug-in?</p>	<p>Ustawa o elektromobiności i paliwach alternatywnych zakłada, że operatorzy systemu elektroenergetycznego dystrybucyjnego (OSD) są odpowiedzialni jedynie za budowę stacji ładowania. Natomiast operatorem stacji ładowania będzie podmiot wyznaczony przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, przy czym ustawa precyzuje, że od 1 stycznia 2021 r. operatorem ma być największy sprzedawca energii elektrycznej na danym obszarze, który po roku powinien wyłonić w ramach przetargu komercyjnego operatora. Z tego powodu dzisiaj trudno odpowiadać na pytanie dotyczące opłat. O tych kwestiach będzie decydował operator stacji ładowania, czyli dostawca usługi ładowania w konkretnej stacji. Możliwe, że będzie kilku operatorów i każdy z nich będzie ustalał własny cennik. Konsekwentnie na razie nie ma ustaleń co do ewentualnych zniżek, np. z uwzględnieniem Karty Warszawiaka.</p> <p>Kwestie ewentualnych kar dla kierowców blokujących miejsca postojowe przy stacjach ładowania nie są obecnie rozstrzygnięto ustawowo. Obecnie obowiązujące przepisy uwzględniają jedynie sposób oznakowania stacji ładowania [Dz.U.2018.1657]. Hybrydy plug-in zgodnie z w/w ustawą mają takie same prawa jak pojazdy elektryczne.</p>

<p>Czy stacje będą zintegrowane z bateriami dla wyrównania obciążenia sieci?</p>	<p>Operatorzy systemów elektroenergetycznych dystrybucyjnych (OSD), którzy zbudują stacje ładowania na terenie W-wy nie zgłaszają trudności związanych z ich funkcjonowaniem w sieci elektroenergetycznej. Zatem nie są przewidywane przez nich takie kosztowne rozwiązania.</p>
<p>W jaki sposób będzie można płacić za ładowanie? Aplikacja na smartfona, karta przedpłacona, karta Visa/MC, token jak u firmy Greenway?</p>	<p>Kwestie formy opłat zostaną wyjaśnione po wskazaniu operatora stacji ładowania. Ustawa o elektromobiności i paliwach alternatywnych mówi, że najpierw będzie nim największy sprzedawca energii elektrycznej na danym obszarze, który po roku powinien wyłonić w ramach przetargu komercyjnego operatora. Oprogramowanie związane z obsługą stacji i rozliczaniem za usługę ładowania przedstawi operator stacji ładowania.</p>
<p>Pytanie do pana Drogosza- co to znaczy rotacja miejsc?</p>	<p>W konsekwencji większej mocy punktów ładowania pojazd ładujący się będzie mógł krócej przebywać przy stacji i szybciej zwolnić miejsce postojowe przy niej, umożliwiając ładowanie innym. Częściej będą wymieniać się pojazdy przy jednym punkcie ładowania.</p>
<p>Jak dużych inwestycji, ze względu na obciążenie, będzie wymagała sieć energetyczna?</p>	<p>Sieci operatorów (OSD) tj. innogy Stoen Operator oraz PGE Dystrybucja o/W-wa są dostosowane do przewidywanych obciążeń. Jednakże dopiero po zakończeniu konsultacji społecznych i ostatecznym wyznaczeniu lokalizacji stacji, będą oni mogli szczegółowo ocenić potrzeby w zakresie rozbudowy sieci elektroenergetycznej, która zapewni niezbędne moce.</p>

<p>1. Dlaczego wybrano jedna opcje 22kW ? Przecież na ładowanie nocne to zdecydowanie za dużo.....</p> <p>2. Skąd pomysł na lokalizacje tak dużej ilości punktów w śródmieściu ?? To przecież będzie generować ruch do centrum. Czyby priorytetem ładowarki dla Innogy Go! ?</p> <p>3. Przyjęta metodyka lokalizacji jest przedziwna: budujemy tam gdzie najłatwiej i najszybciej, ale niekoniecznie tam, gdzie potrzebne. Wygłada na chęć jak najszybszego "odfajkowania" zadania, bez oglądania się na realizację szerszej strategii elektromobilności.</p>	<p>Wielkość mocy punktu ładowania podlegać będzie analizom i weryfikacji w ramach konsultacji pod kątem potrzeb użytkowników, biorąc pod uwagę lokalizację stacji w obszarze miasta.</p> <p>Na etapie przygotowywania projektu planu rozmawialiśmy z różnymi partnerami, kierowaliśmy się zwłaszcza głosami przedstawicieli lokalnych społeczności, czyli dzielnic. Zwracaliśmy również uwagę na dostępność sieci elektroenergetycznej, dostępność i własność terenu (grunty miejskie i SP), a także bliskie sąsiedztwo m.in. urzędów, szkół, instytucji kultury, rozrywki, sportu, tak aby można było szybko naładować samochód w czasie załatwiania innych spraw. Jeśli lokalizacje nie będą rentowne ani atrakcyjne dla przyszłego operatora stacji, może okazać się, że zabraknie chętnych w przetargu na ich prowadzenie.</p> <p>Przypominamy, że na propozycje lokalizacji, które spełniać będą Państwa postulaty, oczekujemy do dnia 31 maja br.</p>
<p>We wspomnianym Oslo ruszył jakiś czas temu miejski program wsparcia finansowania infrastruktury do ładowania w blokach. Jak wygląda dialog na poziomie dzielnic z osiedlami gdzie szybko elektrycznych aut może zacząć przybywać?</p>	<p>Do tej pory tego typu postulatów nie mieliśmy. W związku z tym nie przewidywaliśmy przeznaczania środków miasta na budowę stacji ładowania na terenach zarządzanych przez SM i WM. W projekcie Planu budowy staraliśmy się lokalizować stacje ładowania również w pobliżu dużych osiedli mieszkaniowych, gwarantując tym samym dostęp do infrastruktury ładowania ich mieszkańcom.</p>
<p>Jest wiele obszarów gęściej zaludnionych niż śródmieście, z zabudową wielorodzinną, dlaczego domyślnie nie skorelować gęstości punktów z gęstością zaludnienia?</p>	<p>Lokalizacje, które zaproponowaliśmy w projekcie Planu, były w dużym stopniu wybierane z spośród postulatów zgłaszanych przez dzielnice i przedstawicieli lokalnych społeczności. Zwracaliśmy uwagę na dostępność sieci elektroenergetycznej, dostępność i własność terenu (grunty miasta i SP). Największym problemem przy poszukiwaniu dogodnych lokalizacji w pobliżu dużych osiedli mieszkaniowych była kwestia własności danej działki. Lokalizacje muszą być również rentowne i atrakcyjne z punktu widzenia przyszłego operatora stacji ładowania.</p>

<p>Jaką energią będziemy zasilać #EV? Energia z węgla lub gazu czy z OZE?</p>	<p>Warszawa w coraz większym stopniu będzie zasilana energią z gazu, bo system elektroenergetyczny stolicy jest w trakcie modernizacji. Elektrociepłownia Żerań w najbliższym czasie zacznie funkcjonować z coraz większym udziałem energii produkowanej z przetwarzania gazu ziemnego. Plany inwestycyjne PGNiG Termika dotyczące Elektrociepłowni Siekierki są związane z przestawianiem tego obiektu na gaz ziemny. Mamy nadzieję, że wraz z rozwojem rynku elektromobilności będziemy nadążać również z coraz większym udziałem OZE.</p>
<p>Kiedy gazyfikacja Siekierek?</p>	<p>Plany spółki PGNiG Termika przewidują inwestycje w blok gazowy w roku 2028.</p>
<p>Przy ul. Jana Kazimierza (Wola) zaplanowane są 3 stacje ładowania pojazdów. W zeszłym roku były prowadzone konsultacje dotyczące projektu przebudowy tej ulicy, mam pytanie: czy projekt przebudowy tej ulicy uwzględnia te stacje, czy też stacje te będą wybudowane przed przebudową tej ulicy czy też stacje powstaną dopiero po przebudowie ulicy Jana Kazimierza.</p>	<p>Budowa stacji ładowania będzie realizowana według harmonogramu OSD uzgodnionego z miastem i będzie skoordynowana z innymi zadaniami drogowymi.</p>
<p>Umieszczenie stacji AC na osiedlu nie ma sensu. Zapewni to możliwość ładowania ok. 3/4 samochodów w ciągu doby (przy ciągłym 100% obciążeniu) na jedno stanowisko. A co jeśli na osiedlu jest 5 samochodów elektrycznych? Będą zmuszeni szukać innych punktów ładowania. Lepiej skupić się na DC</p>	<p>Po zebraniu głosów mieszkańców w ramach konsultacji, kwestie wielkości mocy pkt ładowania w stacji przeanalizujemy wraz z operatorami sieci elektroenergetycznej dystrybucyjnej biorąc od uwagę także aspekty techniczne i ekonomiczne mającej powstać infrastruktury, a także lokalizację stacji w obszarze miasta.</p>
<p>Czyli trzeba przyjąć: 1 stanowisko do ładowania = możliwość ładowania tylko dla jednego mieszkańca?</p>	<p>Jedna stacja ładowania wg projektu Planu to dwa pkt ładowania i dwa stanowiska postojowe, co gwarantuje jednocześnie korzystanie z usługi ładowania w stacji przez dwóch użytkowników.</p>

<p>A czy projekt mapy stacji był weryfikowany pod kątem ilości zarejestrowanych EV w poszczególnych dzielnicach? Oczywiście z pominięciem aut zarejestrowanych przez Innogy</p>	<p>Propozycje liczby i lokalizacji stacji ładowania były zgłaszane przez poszczególne dzielnice, biorąc pod uwagę m.in. szacowane przyszłe potrzeby w tym zakresie.</p>
<p>Czy oznaczone miejsca przy punktach ładowania będą w jakiś sposób nadzorowane, aby nie zajmowały ich auta w pełni naładowane? Dodatkowo, czy właściciele aut spalinowych blokujących miejsca przy punktach ładowania będą obarczani mandatami?</p>	<p>Sposób korzystania z usługi ładowania w stacji wynikać będzie z regulaminu opracowanego przez operatora stacji. Obecne przepisy mówią, że pojazd po naładowaniu powinien opuścić miejsce postojowe. Kwestie ewentualnych kar dla kierowców blokujących miejsca postojowe przy stacjach ładowania nie są obecnie rozstrzygnięto ustawowo. Obecnie obowiązujące przepisy uwzględniają jedynie sposób oznakowania stacji ładowania [Dz.U.2018.1657].</p>
<p>To ja się pytam, bo nie wiem czy miejskie stacje ładowania będą płatne? Bo jak darmowe. to fajnie że drogą zabawkę sobie ładujecie na mój koszt, a jak płatne to ok, ale znowu jakoś stacji benzynowych miasto nie buduje. Więc dla mnie to poroniony pomysł, biorąc pod uwagę liczbę elektrycznych samochodów. Chcesz mieć, zabawkę ładuj na swojej posesji. Mieszkasz w bloku, masz problem, ale to nie mój problem. Znowu ekożeby naciągną nas na koszty, a prąd elektryczny w Polsce powstaje zapewne w sposób ekologiczny... Samochody elektryczne nie są żadną przyszłością. Chwilowa moda, bo nie widać perspektywy na ładowanie w 30 minut całego akumulatora i zasięgu w trasie 600-700km. udajemy, że chronimy środowisko, bo samochody na węgiel znaczy się elektryczne używamy.</p>	<p>Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych wskazuje podmioty odpowiedzialne za budowę stacji ładowania, natomiast operator stacji zostanie wskazany w późniejszym czasie przez Prezesa URE. Dopiero wskazany operator będzie decydował o ewentualnych opłatach za ładowanie.</p>
<p>jaki przepis prawny reguluje to, że sm będzie mogła odholować pojazd z takiego miejsca?</p>	<p>Sposób korzystania z usługi ładowania w stacji wynikać będzie z regulaminu opracowanego przez operatora stacji. Obecne przepisy mówią, że pojazd po naładowaniu powinien opuścić miejsce postojowe. Kwestie ewentualnych kar dla kierowców blokujących miejsca postojowe przy stacjach ładowania nie są obecnie rozstrzygnięto ustawowo. Obecnie obowiązujące przepisy uwzględniają jedynie sposób oznakowania stacji ładowania [Dz.U.2018.1657].</p>