

Europos Sąjunga numačiusi iki 2030 metų svarbiausių magistralinių kelių tinklą visapusiškai pritaikyti ne tik lengvųjų elektromobilių, bet ir sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo poreikiams. Šį reikalavimą į savo teisės aktus perkėlusį Lietuva dar iki 2025-ųjų pabaigos įsipareigojo įrengti dalį sunkvežimių įkrovimo parkų. Tačiau rinkos dalyviams kyla klausimų dėl šių planų įgyvendinimo. Jie atkreipia dėmesį į problemas, kurios įtraukia į užburtą ratą.

Reikia specialių sąlygų

Europos Sąjunga bendrijos nares yra įpareigojusi iki 2030 metų šalia pagrindinių TEN-T (Trans-european transport network) kelių tinklo įrengti tiek viešosios elektrinio transporto įkrovimo infrastruktūros, kad iki dešimtmečio pabaigos jos pakaktų visaverčiai patenkinti vairuotojų poreikius.

Mūsų šalyje TEN-T tinklas apima magistralę Vilnius–Kaunas–Klaipėda, „Via Baltica“ kelią ir kitus pagrindinius kelius Lietuvoje. Susisiekimo ministerijos pateikiamais skaičiais, 2025 m. kovo mėn. Lietuvoje veikė 2 540 viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir nors didžioji jų dalis įrengta miestuose, šalia pagrindinių šalies kelių pastaraisiais metais taip pat vyko sparti infrastruktūros plėtra.

Gerokai mažiau optimizmo kelia sunkiojo elektrinio transporto infrastruktūros skaičiai. Tokio tipo elektromobiliams dėl jų konstrukcinių ypatumų reikia užtikrinti patogų privažiavimą prie įkrovimo vietų ir numatyti galimybę įkrauti vilkiką neatkabinus pusprikabės.

Tačiau dar svarbiau, kad ilgai įkrovimo parkuose užtrukti negalintiems elektriniams sunkvežimiams reikia itin greito įkrovimo stotelių, galinčių įkrauti didelės talpos baterijas 350–1 000 kW galia. Atitinkamai tokiems parkams įrengti reikalingos didelės galios elektros įvadai ir reikšmingos investicijos tokiai infrastruktūrai sukurti.

Didžiausios elektros gamintojos Baltijos šalyse „Latvenergo“ grupės įmonės „Elektrum Lietuva“ elektromobilių produktų vystymo vadovės Lauros Doraitės-Gudavičienės teigimu, abi sąlygas atitinkančių įkrovimo parkų mūsų šalyje kol kas nėra. Spartesnei plėtrai pagalius į ratus kiša ir į užburtą ratą stumia problemų raizginys.

„Iš vienos pusės, pagal reglamento reikalavimus, pagrindiniai įkrovimo infrastruktūros parkai dažnu atveju turi būti įrengiami iš esmės plynose vietose, kur nėra jokios infrastruktūros. Ją reikia sukurti nuo nulio, o tai reiškia labai didelius kaštus ir ilgus projektus. Iš kitos pusės, kol kas Lietuvoje elektrinio sunkiojo transporto priemonės galime

kone ant pirštų skaičiuoti, nes tokius sunkvežimius perkančios įmonės vertina ir galimas problemas. Viena jų – efektyviai veiklai tinkamos infrastruktūros trūkumas“, – aiškina L. Doraitė-Gudavičienė.

2025 m. kovo 1 d., „Regitros“ duomenimis, Lietuvoje buvo registruoti 553 N1 klasės (krovininis transportas iki 3,5 tonos) elektromobiliai, tačiau vos 1 – N2 klasės (iki 12 tonų) ir tik 11 – N3 klasės (nuo 12 tonų). Vis dėlto elektrinių regioninio ar net tolimųjų reisų sunkvežimių galima išvysti jau kone kiekvieno gamintojo asortimente, o, skirtingų šaltinių prognozėmis, iki 2035 metų apie pusė ES registruojamų naujų sunkvežimių bus elektriniai.

Pirminiame vystymo etape

Pagal ES reglamente nustatytą skaičiavimo formulę, Lietuva įsipareigojusi iki 2030-ųjų pabaigos įrengti 26-is 1 400–3 600 kW galios įkrovimo parkus. Vien iki šių metų pabaigos šalia bent 15 proc. TEN-T kelių ilgio kiekviena eismo kryptimi privalo būti įrengti viešai prieinami sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms pritaikyti įkrovimo parkai. Kiekvieno iš jų atiduodamoji galia būtų bent 1 400 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia siektų bent 350 kW.

Vis dėlto skaičiavimuose numatytos ir tam tikros išlygos, pavyzdžiui, vertinant eismo srautus. Susisiekimo ministerijos nuomone, pagrindinis reglamento tikslas – taip išvystyti įkrovimo infrastruktūrą, kad ji nebūtų kliūtis elektra varomų transporto priemonių judėjimui tiek šalies, tiek visos ES mastu.

„Sunkusis transportas gali naudotis privačia įkrovimo infrastruktūra, vystoma logistikos centruose ir parkuose. Vis dėlto viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros plėtra, kuri yra skirta konkrečiai tik sunkiajam transportui, dabar yra dar pirminiame vystymo etape“, – pripažįsta susisiekimo viceministras Juras Taminskas.

Anot jo, pirminis poreikis atliepiant reglamento reikalavimus gali siekti 4–6 įkrovimo parkus, lygiagrečiai vertinant reglamente numatytas išimtis dėl eismo intensyvumo. Siekiant paskatinti šios įkrovimo infrastruktūros kūrimą ir elektra varomų sunkiųjų transporto priemonių plėtrą, taikomos įvairios priemonės.

„Rudenį padedant ES lėšoms buvo atverta finansinė skatinimo priemonė viešai prieinamiems įkrovimo parkams kurti, teikiamos subsidijos visų netaršių sunkiųjų transporto priemonių įsigijimui skatinti. Įgyvendinant reglamento reikalavimus, įkrovimo operatoriams sudaromos galimybės vystyti šią infrastruktūrą“, – teigia viceministras.

Siūlo vietas parinkti derinant su tinklo galimybėmis

Vis dėlto L. Doraitė-Gudavičienė atkreipia dėmesį, kad siekiant kurti įkrovimo parkus šalia magistralinių kelių susiduriama su problemomis, kurių vien subsidijos įrangai neišsprendžia. Tai – ir infrastruktūros prijungimo, palaikymo ir modernizavimo kaštai, siekiantys milijonines sumas, taip pat ir ilgi bei sudėtingi projektai, apimantys ne tik žemės įsigijimą, bet ir bendrovės „Energijos skirstymo operatorius“ (ESO) tinklų rekonstrukciją.

„Yra spragų ir Aplinkos projektų valdymo agentūros paramos skirstymo mechanizme, kuris numato subsidijas operatoriams įrengiant įkrovimo infrastruktūrą sunkiajam transportui tam tikruose TEN-T ruožuose. Bėda ta, kad galios reikalavimai paramai gauti yra pertekliniai ir neatitinka verslo matymo. Pavyzdžiui, tam tikruose ruožuose reikia užtikrinti 5 MW galią, o tai šiuo metu yra labai brangu. Be to, tokiai galiai dar nėra poreikio, todėl tokios paramos neefektyvios ir stabdo infrastruktūros plėtrą“, – paaiškina L. Doraitė-Gudavičienė.

ESO Paslaugų vystymo vadovas Aurimas Pavilionis pastebi, kad vertindama numatomus sunkiasvorio transporto įkrovimo parkų ruožus bendrovė turi pastebėjimų, kaip būtų galima išvengti brangaus ir ilgai trunkančio prijungimo prie elektros tinklų proceso. Tam būtina patvirtinti vietų sąrašą su tiksliais adresais (ne ruožais), derinant juos su elektros tinklo galimybėmis. ESO pirmiausia siūlo parkus vystyti ten, kur yra laisvų tinklo resursų.

„Tose vietose, kur laisvos galios nepakanka, siūlome taikyti alternatyvius sprendimus: reikiamą galią prijunginėti etapais, pradžioje prijungiant tiek galios, kiek jos yra ESO tinkle, lygiagrečiai vykdant tinklo plėtrą, kad būtų prijungta likusi galia. Kita siūlytina alternatyva – parke įrengti elektros energijos kaupiklius, kurie sumažintų galios poreikį ESO tinkle. Tai sumažintų tinklo plėtros darbų apimtį ir sutrumpintų prisijungimo terminą, sumažintų prijungimo kainą. Dėl mažesnės rezervuojamos galios, sumažėtų galios dedamosios įtaka parko eksploatavimo kaštams“, – siūlo A. Pavilionis.

Anot jo, šiuo sprendimu ESO tinkle būtų rezervuojama tik dalis parko galios, likusi dalis saugoma kaupikliuose, kurie veiktų tinklui draugišku režimu, t. y. išikrautų kintama galia pagal esamą 110 kV arba 35 kV transformatorių pastotės apkrovą.

„Taip pat būtų galima taikyti laisvos galios sprendimą, kai ESO tinkle rezervuojama dalis galios, o likusi dalis nerezervuojama ir priklauso nuo 10/0,4 kV transformatorių apkrovimo realiuoju laiku. Tiesa, abi priemonės dar reikia reglamentuoti“, – vardija ESO atstovas.

Atstumas tarp parkų – reglamentuotas

Norint užtikrinti efektyvų elektra varomų sunkvežimių eksploatavimą, įmonėms svarbu tiksliai žinoti, kur bus galima papildyti energijos atsargas ir kiek laiko tai truks, kad būtų galima tinkamai planuoti maršrutus. Todėl reglamente numatyta, kad įkrovimo parkai turi būti įrengiami tam tikrais, maždaug 45–60 kilometrų atstumais vienas nuo kito prie pagrindinių kelių arba logistikos mazguose. Galutinis ES tikslas – suformuoti elektra varomų sunkvežimių koridoriai.

„Svarbu įvertinti ir tai, kad vienas pagrindinių vežėjų argumentų rinktis elektrinį transportą vietoje dyzelinio yra eksploatacinių kaštų persvara netaršių sunkvežimių naudai, o čia itin reikšminga dedamoji – kilovatvalandės kaina maršrutuose. Pašnekovė pastebi, kad energijos kaupiklių įrengimas parkuose galėtų būti efektyvus sprendimas, tačiau kita vertus tai dar labiau didintų investicijas ir malšintų potencialių operatorių entuziazmą. Įvertinus visus įkrovimo parkų įrengimo iššūkius, kyla klausimas, ar įmanoma užtikrinti ekonomiškai skatinančias investuoti į elektrinį transportą energijos kainas“, – pažymi L. Doraitė-Gudavičienė.

