

FAKTI

Pagaidām maz

Ceļu satiksmes drošības direkcijas informācija vēsta, ka uz 5. augustu Latvijā reģistrēti 943 vieglie elektroautomobiļi, un pilnīgi droši, ka šogad tiks sasniegts pirmais tūkstošs. Protams, tas ir ļoti maz, salīdzinot pret vairāk nekā 730 tūksto-

šiem kopumā reģistrētajiem vieglajiem auto.

Pēc CSDD datiem mūsu puses novados reģistrēti tikai 12 elektroauto: Cēsu novadā četri, Priekule novadā – četri, pa vienam Amatas, Raunas un Vecpiebalgas novadā. Jāņem vērā, ka daļa no šiem auto ir pašvaldības īpašums.

Uzlādes stacijas kā drošības spilvens

Lai automašīnas ar iekšdedzes dzinējiem darbotos, vajadzīga degviela, ko var iepildīt uzpildes stacijās. Ar elektroauto situācija nedaudz vienkāršāka, tās var uzlādēt mājās, darbvietās, bet, dodoties tālākā braucienā, ir būtiski, lai būtu iespējas tās uzlādēt pa ceļam. Tāpēc pirms pāris gadiem “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (CSDD), realizējot Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzfinansēto projektu, sāka veidot uzlādes vietu tīklu, kurā darbojas 72 ātrās uzlādes punkti visā Latvijā.

Mūsu pusē pagaidām izbūvētas četras uzlādes vietas: Cēsis, Uzvaras bulvārī 22, tā saucamajā smilšu laukumā; Priekule novada Bērzkrogā; Pārgaujas novada Plācī; Augšligatnē, Nītaures ielā 8.

CSDD elektromobilitātes daļas vadītājs Pauls Beinarovičs stāsta, ka šīs stacijas tiek izmantotas samērā intensīvi, jo izvietotas stratēģiski svarīgās vietās: “Lielāks pieprasījums pēc tām uzlādes vietām, kas atrodas 60 – 100 kilometru attālumā no Rīgas. Tas ir pirmais brīdis, kad braucējs sāk domāt – vajag vai nevajag uzlādēt. Bērzkrogam, Plācim, Augšligatnei cauri ved lieli ceļi, Cēsis ir iecienīts mērķis tūristiem, kuri te var uzlādēt auto, kamēr tiek iepazīta pilsēta.”

Pēc P. Beinaroviča teiktā izveidotais tīkls ir kā drošības spilvens, kas elektroauto īpašniekiem dod pārliecību, ka vajadzības gadījumā mašīnu varēs uzlādēt: “Elektroauto, kas tiek ražoti tagad, mazākais nobraucamais maršruts ar vienu uzlādi ir 300 km, lielākais 500 km un vairāk. Patiesībā 300 kilometri ir pietiekami garš brauciens, ikdienas vajadzībām reti nobrauc vairāk. Pieļauju, ka būs cilvēki, kuri pat nekad neizmantos publiskās iespējas, jo savu auto vienmēr uzlādēs mājās, bet viņiem būs pārliecība, ka nepieciešamības gadījumā varēs izmantot arī šo pakalpojumu.”

Jāatzīst, ka priekšroka ir tiem elektroauto īpašniekiem, kuri dzīvo privātmājās, jo auto akumulatoru var uzlādēt mājās, piemēram, naktī. Ja auto īpašnieks vēl izvēlēties elektrības tarifu, kas naktīs mazāks, tas ir vēl izdevī-

gāk. No mājas tīkla lādējot, vidēja lieluma elektromobilis tērē 15 kilovatus uz simts kilometriem. Ja pieņemam, ka kilovats maksā apmēram 16 centus, simts kilometru izmaksas ir ap 2,40 eiro. Ātrās uzlādes punktos tas būs dārgāk, bet vienlaigā lētāk, nekā braucot ar fosilo degvielu.

Jau šajās nedēļās CSDD sāks uzstādīt nākamās 40 ātrās uzlādes vietas, no kurām viena būs Vecpiebalgā. Šogad plānots nodot ekspluatācijā šīs 40, nākamā gada beigās vēl 29.

Latvija pamazām elektrificējas, ar piedāvājumu nāk arī “Latvenergo”, kas jau uzstādījis uzlādes vietas Rīgā, Jūrmalā, pie Pļaviņu HES, pie Ķeguma HES. Ja CSDD uzstāda ātrās uzpildes stacijas, “Latvenergo” piedāvā arī lēnās uzlādes stacijas. Vēl jāmin, ka CSDD uzlādes punktos klients maksā par uzlādes laiku, “Latvenergo” iekasē maksu par izmantoto elektroenerģiju.

“Latvenergo” pārstāve Ivita Bidere norāda uz atšķirību starp uzlādes staciju un uzlādes punktu, proti, vienā stacijā var būt vairāki uzlādes punkti. Uzņēmums nākamajā gadā plāno atvērt 84 uzlādes punktus.

Mūsu pusē viens uzlādes punkts izveidots Priekulē, pie viesnīcas “Tigra”, ko uzstādīja “Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība”.

Uz jautājumu, vai elektromobiļi ir nākotne, P. Beinarovičs atbild pozitīvi, vien piebilstot, ka pagaidām Latvijas ekonomiskā situācija nav tāda, lai cilvēki, domājot par jaunu auto, izvēlētos elektroauto: “Taču autoražotāju tendences rāda, ka nākotne pieder elektroauto. Daži ražotāji jau paziņojuši, ka atteiksies no dīzeļdzinējiem, ja autoražotāji izvēlas ceļu uz elektroauto, tas nozīmē, ka viņi domā perspektīvā, tas nav tāds viena gada untums.”

Sociālajos tīklos bija kāds labs komentārs. Uz jautājumu, vai tiešām elektroauto ir nākotnes automašīna, jo, lūk, “Toyota” pagaidām neražojot mašīnas šajā segmentā, kāds norādīja, ka arī “Nokia” savulaik nedomāja par viedtālruniem. Savukārt P. Beinarovičs piebilst, ka arī “Toyota” jau sākot domāt par elektroauto. □

Neizbēgama nākotne

Par elektromobiļiem runājam arvien vairāk. Arī “Druvā” par jaunumiem šajā jomā rakstām, uz ielas tos redzam arvien biežāk.

Arī nule aizvadītajā sarunu festivālā “Lampa” bija diskusija “Kad katrā ģimenē Latvijā būs elektroauto?”. Dalībnieki prognozēja, ka ātrā-

kais tas varētu notikt ap 2035. gadu.

Runājot par to, kas liks tos izvēlēties, Auto asociācijas prezidents Andris Kulbergs atbildēja vienkārši: “Ja cilvēks to pamēģinā, grūti atradināties, un tāpēc katram būtu jānodod šī iespēja. Pilnīgi noteikti tā ir nākotne, un ne auto industrijai, ne lietotājiem nav variantu mēģināt iet pret to. Jo plusu ir ļoti daudz. Kaut vai tas, ka elektroautomobilī ir aptuveni 2000 detaļu, salīdzinot ar aptuveni 20 000 mašīnā ar iekšdedzes dzinēju.

Elektroauto ir videi draudzīgi, ar to ir baudāmi braukt. Vēl gan tāls ceļš akumulatoru ziņā, lai varētu nobraukt iespējami lielākus attālumus. Te jāteic, ka šajā jomā tehnoloģiskā revolūcija vēl priekšā, bet izskan prognozes, ka tuvākajos piecos gados cenām starp elektroauto un iekšdedzes dzinēju automašīnām vajadzētu izlīdzināties. Jāņem vērā, ka Eiropas Savienība ļoti spēcīgi ietekmē auto industriju un ražotājiem nākas darīt visu, lai pārietu uz elektroauto ražošanu.” □

Kalpo nevainojami

Pirms sešiem gadiem daudzas Latvijas pašvaldības izmantoja Eiropas fondu līdzfinansējumu, lai iegādātos elektroauto ikdienas lietošanai. To izmantoja arī Cēsu, Amatas un Raunas novada pašvaldība.

Cēsu novada pašvaldības Īpašumu apsaimniekošanas pārvaldes saimniecības pārzinis, vieglās automašīnas vadītājs Jānis Zālītis norāda, ka auto jo-

projām kalpo lieliski, problēmu nav bijis: “Šo gadu laikā arī nobraucamais attālums nav samazinājies, akumulatori joprojām kalpo labi. Tiesa, to kapacitāte jau no sākuma nebija liela, taču vietējām vajadzībām pietiekams. Ja gribas braukt uz Rīgu, un dažkārt tas darīts, turpceļā auto jāuzlādē Bergos, tad var izbraukt Rīgu, ja tur nav sanācis pārāk tērēties, var tikt pat līdz Cēsīm. Ja ne, tagad jau arī pa ceļam ir vietas, kur uzlādēties.”

Šo gadu laikā nav nācies doties arī uz remontiem, vien reizi gadā kārtējā apkope. Protams,

veikta nepieciešamā riepu maiņa, bet tehniskajā ziņā nekādu problēmu nav bijis.

“Braukšana ar elektroauto ir ērta, to var salīdzināt ar braukšanu ar automātisku pārnēsumu kārbu,” saka J. Zālītis. “Domāju, elektroauto ir nākotne, jo akumulatoru jauda palielinās, kas ir ļoti būtisks faktors. Ja arī cena kļūs draudzīgāka, tos ielās redzēs arvien vairāk. Pagaidām cenu starpība ir pārāk liela un ekonomiski izdevīgāk tomēr braukt ar klasisko auto.” □

Atbalsta nav

Par elektrotransportlīdzekļu popularizēšanu Latvijā rūpējas arī “Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība”.

Tās mērķis - veicināt ilgtspējīga, darbības vietā izmešus neradoša, mobilitāti paplašina transporta attīstību. Bezizmešu braucamrīkus popularizē, rīkojot pasākumus, tostarp tikko Gulbenē notikušo elektromobiļu lietotāju salidojumu.

Biedrības valdes priekšsēdētājs Arnis Bergs “Druvai” atzina, ka valsts pagaidām pārāk maz dara šajā jomā: “Ir Eiropas valstis, kas konkrēti noteikušas, kas jāsasniedz elektromobilitātes jomā – cik kāda segmenta auto līdz kuram gadam gribētu redzēt uz saviem ceļiem. Latvijā tāda plāna nav, tāpēc var teikt, ka šobrīd īstenotie pasākumi vērtējami kā veicinoši atbalstošie bez konkrētiem skaitļiem.”

Viņš norāda, ka valstī izveidotais uzlādes tīkls ir pietiekams, bet Eiropas statistika rāda, ka elektroauto īpašnieki 90 procentos gadījumos uzlādi veic mājās: “Un te rodas zināma problēma, jo 70 procenti Latvijas iedzīvotāju mīt daudzdzīvokļu ēkās, kamēr Eiropas Savienībā vidēji tie ir tikai 30 procenti. Tātad kur šiem cilvēkiem uzlādēt auto, ja viņi izvēlējušies bez-



Foto: PUBLICITĀTES

izmešu mašīnu? Manuprāt, šī ir ļoti būtiska problēma un valstiski jādomā, kā radīt iespēju šiem iedzīvotājiem veikt uzlādes transportlīdzekļu stāvvietās daudzdzīvokļu mājās tuvumā.

No nākamā gada gan spēkā būs būvnormatīvi, kas nosaka, ka jaunajās mājās - gan sabiedriskajās, gan dzīvojamajās - jāgādā, lai varētu nodrošināt uzlādi, vai nu šo vietu izveidojot, vai izbūvējot elektrokabeļu kanālu tās izveidei nākotnē. Bet tas attieksies tikai uz no jauna celtajām, bet kā tiem, kuri dzīvo esošajās? Ja uzlāde nebūs brīvi pieejama, maz ticams, ka cilvēki izvēlēties elektroauto.”

A. Bergs arī norāda, ka daudzviet Eiropā ir atbalsts elek-

troauto iegādei, bet Latvijā tāda nav: “Igaunijā un Lietuvijā mums šajā ziņā ir priekšā, tur ir padošanās par atbalstu. Latvijā valsts attīstības plānos tas it kā ierakstīts, bet pagaidām nekāda virzība nav jūtama.” □

Lappusi sagatavojis
JĀNIS GABRĀNS

Projektu finansē
Mediju atbalsta fonds
no Latvijas valsts
budžeta līdzekļiem

MAF
Mediju atbalsta fonds