

明年,中心城区2公里就能找到充电桩 “能量站”成城市新型基础设施

今年“五一”假期,不少新能源车主与亲友分享在武汉的驾车体会:找充电桩不是很难。

眼下,武汉不仅有充电桩,还有充电塔和换电站。随着新能源汽车产业发展、能源转型不断深入,各类充电设施如同支撑城市正常运转的能量站,成为新型基础设施。

这样一种新型基础设施目前在武汉的建设状况如何,应用在何处,又面临怎样的问题?记者展开探访与调查。

寸土寸金城市中心找空间,武汉充(换)电站车桩比1.4:1

“新基建”是我国经济社会转型发展实践中所产生的一个新概念,在2018年12月的中央经济工作会议上被首次提及,2019年被写入政府工作报告,并作为重要内容纳入国家“十四五”规划和2035年远景目标纲要。

对比传统基础设施“铁公鸡”——铁路、公路、机场,提供数字转型、智能升级、融合创新等服务的“新基建”正在武汉蓄势聚能。新能源汽车充电桩就是其中之一。

在南太子湖超级充换电服务中心工作的郁德康最近很忙:“每天有大约300名车主来我们这里充电。随着绿色出行新风尚的到来,充电桩作为电动汽车的加油站,越来越被新能源车车主需要。”

目前,武汉充(换)电站车桩比达1.4:1,车桩比位列全国前五。打开武汉地图,找寻一座充电桩并不费力。

洪山区浅水湾路保利浅水湾小区对面,一座可充电的停车场近日投入使用。这里曾是一片乱堆乱放的空地,为提升周边居民居住环境,解决停车难、充电难问题,洪山区城管执法局联合珞南街道共同推进该地块整治,引入第三方建设了新能源电动汽车充电桩。现在,这里的40个充电桩很受周边市民欢迎。

充电桩被迫切需求,但在寸土寸金的中心城区,建设一座充电设施并不容易。

位于汉口火车站西侧的智能充换电综合体于去年2月建成投用。记者看到,五层的立体停车库前,刚刚驶入的车主将车停在地面层,扫描二维码开启充电服务后,下车等待。工作人员控制其车辆升到上层塔台充电,同步将地面层车位腾出。40分钟后,车辆充满电,“回”到地面层。

“这是一座智能充电塔,用地仅1100平方米,能容纳212辆车同时充



南太子湖超级充换电服务中心面积约6200平方米,是我省首座配备液冷充电设备的“光储充换放”一体超级充电站。

电。”武汉市充换电设施管理有限公司副总经理张婷告诉记者,该充电塔应用了电缆随行技术,充电的车辆在塔库内移动时,充电电缆可随之移动。如果建设相同数量的充电车位,用地要大5倍。

从充电桩到充电塔,武汉不断以科技拓空间,满足大规模车主出行需求。5年来,全市累计建成充换电基础设施24.5万个,基本形成车桩相随、私用为主、公用为辅的充电基础网络。

今年,我市还将停车泊位和充电设施建设纳入居民小区(含老旧小区)改造项目,目标设定为:按每个居民小区(含老旧小区)不低于10个停车泊位、10个充电桩位的标准,完成500个“桩位共建”。

“新基建”看到个性化需求,大型货轮、景点游船有电可充

作为新型基础设施,武汉的能量站在满足大规模需求时,也关注到了个性化需求。

游人如织、绿波荡漾,5月18日上午,东湖游船楚风园码头客运繁忙,游船运营人员一边引导游客登船游览,一边手持充电枪为游船充电。东湖文旅游船事业部负责人王艺明介绍,去年春季,6台“智能岸电”在楚风园码头陆续安装并试运行,为14条电动游船提供便捷充电服务。

东湖游船码头上,记者看到,“智能岸电”由多个白色箱体设备组成,包括船舶充电桩、电缆收纳箱和配电箱。配电箱面板上还有故障报警灯、急停按钮等控制系统。王艺明介绍,以前,东湖电动游船配置的充电设备功率小、充电慢,充满电需要10小时以上。“智能

岸电”功率可达单枪80千瓦,游船从20%电量充到80%只需要4小时,令游船运营效率提升1倍。

发力科技端的新型基础设施建设往往与绿色相生相伴。

港口码头上,作业车将巨大的箱式电源从电动船上拆解、吊装上车,到将满电电源运回船上安装完毕,全程只用了10分钟。

作为全国首艘长江支线换电电池动力集装箱班轮“华航新能1”的配套工程,阳逻港电动船换电站于去年11月16日建成投用,累计为“华航新能1”提供10万度清洁能源,相较使用柴油节省了17万元。

国网电动汽车湖北有限公司专责李巍介绍,该换电站在国内首次采用液冷技术,电池充满电可储存1935度电,“搭载4块满电电池,‘华航新能1’可在武汉至仙桃150公里的航线上往返一次。”

今年,武汉将重点抓好公共领域换电站建设先行区试点,包括新建新能源物流汽车专用充(换)电站50个、新能源出租汽车和网约汽车充(换)电站50个等。

乡野田垄边建起便民充电站,要有人建、有人管、能持续

无论传统与新生,基础设施都是完善城市功能与提升城市品质的必要途径。不仅城区,乡村也能找到桩,成为不少自驾游司机的诉求。

蔡甸区永安街道朴树村318国道边,农田里,玉米叶子随风摇曳,一旁的充电车棚内,6个充电桩电能充足。“没想到,在城市郊野也能找到充电桩”,正在这里充电的车主傅先生心情舒畅。

这里是位于蔡甸区永安街道朴树村的永安充电站,由国网武汉供电公司在这里建设了3个60千瓦直流快充、3个7千瓦交流慢充充电桩,为周边乡镇居民及途经车辆补电提供充电保障。

在距离永安充电站29公里之外的蔡甸区消泗乡,乡政府不远处的停车区域新建起3个充电桩,不时有电动车驶来充电。

木兰花香景区新能源车充电桩位于主干道旁,6个充电桩格外显眼。“插上充电枪,再扫码支付,就开始充电了,非常方便!”正在此充电的刘先生说道。

“绿色出行需求增大,我们布局落子范围就要不断扩大。”国网武汉供电公司电动汽车服务分公司副总经理梅矿介绍,去年6月,该公司完成全市44个乡镇充电桩建设全覆盖。来自武汉市停车场及新能源汽车配套设施建设工作指挥部的数据:今年,全市新改建公共充电桩不少于4万个,新建集中式充电站500座、换电站50座,新建公共停车泊位按不低于30%的目标配建公共充电设施。

武汉市充换电公共设施管理有限公司总经理王玺则表示,该公司目标任务明确:到2025年,力争实现“中心城区2公里找到桩、远城区5公里充上电”。

建设蓝图已绘就,“建好还要管好”成为当前一项重要任务。

“一方面我们要适度超前谋划,统筹集约开展新基建建设;另一方面,也要构建长效机制,打造可持续发展的运营模式。”国网武汉供电公司相关负责人称,目前正在组织深入调研,根据不同地区不同地段的需求,进一步精细布局充电设施,确保充电设施有人建、有人管、能持续。

“另外,我们也在不断应对规模化的电动汽车充电发展过程的难题与挑战,寻求解决方案。”盘龙城供电所所长王壮举例,“比如我们供电所,不只能办业务,还能使用这里自产自用的‘绿色电能’为车充电。”

去年10月,黄陂区盘龙城供电所建成武汉首个供电所内集“光、储、充”于一体的智能充电站。在日照充足的情况下,该站日发电量可达300度。如今,这里的20个充电设施全部对外开放。

当前,充电桩投资主体以国网、地方政府为主。随着新能源汽车渗透率不断提升,社会资本为代表的运营投资方也会越来越多。可以预见,“能量站”的未来发展将更加多元化和智能化。

文/记者宋磊 通讯员陈艳霞 图/周起



△蔡甸区永安街道朴树村318国道边的充电车棚内,电动车正在充电。

▷汉口火车站西侧的智能充换电综合体,1100平方米的地面面积建设出212个充电车位。

