

Naelektrena (pre)izkušnja

Verjetno je v poletnih mesecih marsikateri prebivalec Posočja z zanimanjem obrnil pogled za nenavadno tiho mimo vozečim se Volkswagnovim ID.3. Matično parkirišče je avtomobil imel pred poslovno stavbo Posoškega razvojnega centra, a je od začetka julija do konca septembra pridno »švigal« po Posočju in pokukal tudi čez njegove meje. Bil je namreč glavni igralec v testni preizkušnji, s katero smo želeli pridobiti čim več informacij o uporabniški izkušnji vožnje e-vozila in stanju polnilne infrastrukture na našem območju.

Omrežje polnilnic in ponudba sistemov souporabe v perifernih in še zlasti hribovitih območjih običajno ni na enakem nivoju kot v večjih središčih, kar lahko predstavlja omejitveni dejavnik pri širitvi e-mobilnosti. Čeprav ta še zdaleč ni edini odgovor na vse bolj glasne zahteve po zniževanju ogljičnega odtisa v prometu, vseeno predstavlja dobrodošlo alternativo, še zlasti znotraj koncepta multimodalnosti. Če želi Slovenija doseči cilje na področju alternativnih goriv, mora temu nujno slediti povečanje števila e-vozil v prometu in ustrezno razvejano omrežje e-polnilnic. Električnim vozilom se iz dneva v dan večja priljubljenost, kljub temu pa za marsikatero ostajajo precejšnja neznanca, saj odpirajo številna vprašanja, vezana tako na vozne zmogljivosti, kot tudi, če ne še bolj, na omrežje razpoložljive polnilne infrastrukture.

Ker si na vsa taka in podobna vprašanja posameznik najlažje odgovori tako, da pridobi lastno izkušnjo, smo na **Posoškem razvojnem centru** (PRC) v sklopu projekta *Crossmoby* prebivalcem Posočja omogočili tri-dnevni najem popolnoma električnega Volkswagrovega (VW) ID.3. Vse, ki so vozilo preizkušali, smo prosili, da v predložen vprašalnik beležijo svojo uporabniško izkušnjo vožnje in storitev polnjenja na javnih polnilnicah. Iz 55 izpolnjenih in analiziranih vprašalnikov lahko izluščimo sliko percepcije e-mobilnosti in posnetek stanja na področju polnilne infrastrukture pri nas.

Tiha in udobna vožnja z dobrimi pospeški

Velika večina uporabnikov, ki so se usedli za volan VW ID.3, je elektri-



ELEKTRIČNIM VOZILOM SE IZ DNEVA V DAN VEČJA PRILJUBLJENOST, kljub temu pa za marsikoga ostajajo precejšnja neznanca, saj odpirajo številna vprašanja, vezana tako na vozne zmogljivosti kot tudi na omrežje razpoložljive polnilne infrastrukture. **Foto: Bine Kurinčič**

ni avto vozila prvič, uporabljali pa so ga večinoma za prostčasne dejavnosti, pri čemer so prevladovale vožnje na kratke in srednje dolge razdalje. Po zaključku najema jih je bila večina mnenja, da bi povprečen doseg avtomobila zadoščal za njihove dnevne potrebe. Na splošno so uporabniki zelo pohvalili vozne zmogljivosti vozila in inteligenčne asistenčne sisteme, ki vozniku olajšajo vožnjo in parkiranje. Vseč jim je bila tudi tiha, udobna vožnja z dobrimi pospeški in brez izpustov ogljikovega dioksida.

Vožnja z e-vozilom zahteva načrtovanje

Kot pomanjkljivosti so uporabniki navajali zlasti doseg avtomobila, torej razdaljo, ki jo je mogoče prevoziti z enim polnjenjem, in polnjenje samo. Slednje namreč zahteva več časa kot točenje goriva in lahko povzroči tudi kakšno nevšečnost, recimo v primeru

zasedene ali nedelujoče polnilnice. Pokazalo se je, da so uporabniki pogrešali več javnih polnilnih mest, zlasti v Posočju. Zmotilo jih je tudi dejstvo, da potovanje z električnim avtomobilom od voznika zahteva več načrtovanja (zlasti daljših) poti, v smislu predhodnega informiranja o lokacijah polnilnic in možnostih polnjenja.

Po pričakovanjih je v času testnega najema večina uporabnikov avtomobil polnila na javni polnilnici, saj nočno polnjenje na domači (šuko) vtičnici avtomobila žal ne napolni dovolj oziroma ga napolni le »za silo«. Za polnjenje doma je seveda najprimernejša domača polnilna postaja. Večina uporabnikov je avtomobil na javni polnilnici napolnila brez težav, nekaterim pa žal ni šlo vse tako gladko. Poročali so o težavah, ki so se v večini primerov nanašale na povezovanje avtomobila s polnilno

postajo oziroma prepoznavanje RFID-kartice. Včasih so naleteli tudi na nedelujočo polnilnico, bodisi zaradi okvare bodisi zato, ker je bila polnilnica vezana na delovni čas ponudnika storitve polnjenja.

Čeprav načeloma težav s samim iskanjem polnilnic ni bilo, pa so se nekateri uporabniki upravičeno obregnili ob dejstvo, da na področju ponudbe storitev polnjenja vlada precejšnja zmeda, saj veliko število različnih ponudnikov pomeni tudi različne načine plačevanja (RFID-kartice, mobilne aplikacije). Če bi bile polnilnice opremljene s POS-terminalom za neposredno plačevanje, bi bilo vse skupaj dosti bolj preprosto, menijo. Večini, ki so v času testnega najema polnili vozilo na javnih polnilnicah, se zdi, da njihovo omrežje v Posočju ni zadostno. Pogrešali so tudi možnost, da bi na polnilnicah lahko polnili kadarkoli in torej ne bi bili odvisni od delovnega časa lastnika polnilnice. Opazili so tudi, da je mreža polnilnic na podeželju precej manj razvita kot v mestih in večjih središčih.

Dobrodošel del širše strategije trajnostne mobilnosti

Večina uporabnikov električne avtomobile vidi kot vozila naše prihodnosti, vendar jih je kar četrtina mnenja, da niso nujno okolju bolj prijazni kot vozila na klasična pogonska sredstva. Pomembna pomanjkljivost se jim zdi zlasti okoljska spornost izdelave in reciklaže baterij. Zelo soglasni pa so bili uporabniki pri oceni, da so električni avtomobili še vedno predragi za nakup. Temu mnenju se pridružujejo štiri petine uporabnikov. Zanimiv in zelo spodbuden je podatek, da bi se kar dve

Projekt CROSSMOBY

tretjini pridružili sistemu souporabe e-vozila, če bi obstajala ta možnost.

Ali si na naših cestah res želimo več električnih avtomobilov in »koliko več bi bilo dovolj« je vprašanje, ki ne omogoča enoznačnega odgovora. Upravičeni so številni pomisleki, ki

»letijo« nanje, na primer o »čistosti« izdelave in reciklaže baterij, pa o tem, kako »zelen« je energija, ki jih poganja in iz katerih virov je pridobljena. Nezanemarljivo je tudi dejstvo, da v bistvu ne rešujejo prometne problematike v mestih (z izjemo

izboljšanja kakovosti zraka), saj je e-avtomobil še vedno avtomobil in če kaj, si želimo, da bi bilo avtomobilov na cestah manj. E-mobilnost zato še zdaleč ni edina alternativa, je pa dobrodošel del širše strategije trajnostne mobilnosti in korak v pravo

smer. In gotovo drži, da je vožnja takega »čistokrvnega štomarja« (če si izposodim besede enega naših zadovoljnih testnih najemnikov) izkušnja, vredna doživetja!

Tjaša Maurič, Posoški razvojni center

E-VIKEND PAKET

Kako zgornjesoška družina preživi sončen jesenski vikend? V petek popoldne se ob pivu ponujajo drzne misli na osvojitve vsaj enega alpskega dvatisočaka, sobota prinese zaostale opravke in nujne nakupe, v nedeljo zjutraj bi pa nekam šli ... ležerno, če se le da.

Točno tako bi se odvil tudi ta konec tedna, če se ne bi žena na PRC dogovorila za najem električnega vozila. Kot skoraj vsakemu moškemu, pa naj si bo mlad ali starejši, so se tudi meni na plano prikradli vsi tisti občutki otroka, ko dobi novo igračo. Prijazno osebje PRC mi je avtomobil predalo v petek. Še par formalnosti okrog najema in že sem držal za volan Volkswagnovega čistokrvnega »štomarja« ID.3.

Nak, ne bi o tehničnih detajlih, te si lahko preberete na njihovih uradnih straneh. Gre za opis čiste električne izkušnje. Takoj je sledil skok do bližnje trgovine, da si zadevo malo pobliže ogledam in se seveda čisto po moško malo pokažem. Nič vroom vroom, čista tišina. Edini zvok je bil tiho šumenje klimatske naprave. Odlično. Sledi prva vožnja do doma. Po nekaj kilometrih kot zanalašč naletim na turista, ki je s svojim vse prej kot majhnim avtodomom veselo opazoval bližnje alpske vršace in se ni kaj dosti menil za sitnobe zadaj. Ob prvi priložnosti sem pohodil gas in se izstrelil mimo. Ja, prav ste prebrali,



dobesedno izstrelil. Brutalni pospešek te zalepi v sedež in ni časa niti za pozdrav v slovo zdaj že daleč zadaj vozečemu se avtodomu. Navkljub bolj živahni vožnji do doma je prikazovalnik preostalih kilometrov prikazal pošteno oceno. Petnajst manj. Sledila je vožnja do Nadiže in na voznikov sedež je suvereno sedla žena. Je tiste sorte, ki vse ve in zna, dokler ... tokrat je res vedela in znala vse. »Poglej: pritisni na zavoro, da se avto vžge, tukaj imaš gumb za naprej in nazaj, ostalo ne tikaj.« sem jo hotel na hitro odpraviti. Kje pa! Do Sužida je že naravnala klimatsko napravo, prelistala radijske postaje in spremenila barvni odtенок notranje osvetlitve na

olivno zeleno.

Sledila je sobota. Skok do Čezsoče in nazaj bo ravno pravšnji zalogaj. Požiranje ovinkov gre e-vozilom na splošno v slast, saj je baterija nameščena precej nizko in tipičnega naganja tukaj skoraj ni. Opazil sem malce večjo porabo, kar je normalno, saj smo rinili navkreber. Sledilo pa je presenečenje nazaj grede; večino izgube zaradi klanca je korenjak nadoknadil. Vsa zaviranja je lepo pospravil nazaj v baterijo in števec preostalih kilometrov je ponovno pokazal pošteno oceno. Prav, sem si mislil, boš jutri imel priložnost pokazati adute. Čaka te Bohinj čez Petrovo Brdo.

TRAJNOSTNA MOBILNOST ZA VIŠJO KAKOVOST ŽIVLJENJA

Evropsko omrežje za spremljanje prostorskega razvoja (ESPON) je 1. in 2. decembra v sodelovanju z Ministrstvom za okolje in prostor na Bledu organiziralo seminar z naslovom *Kakovost življenja za javne politike, osredotočene na prostor in ljudi*. Ena od delavnic je naslavljala temo razvoja turizma na način, ki ne vpliva negativno na kakovost življenja domačinov. Udeleženci so spoznali pristop skupnosti Julijske Alpe, ki celovito



V OKVIRU TEDNA EVROPSKEGA OMREŽJA ZA SPREMLJANJE PROSTORSKEGA RAZVOJA je na Bledu potekal seminar *Kakovost življenja za javne politike, osredotočene na prostor in ljudi*. Na eni od delavnic je sodeloval tudi **Miro Kristan** s Posoškega razvojnega centra. **Foto: zajem zaslona**

naslavlja sobivanje. Perspektivo upravljavca prostora je predstavila **Majda Odar** z Javnega zavoda Triglavski narodni park, **Miro Kristan** s Posoškega razvojnega centra pa je na primeru sistema trajnostne mobilnosti in izkušenj projekta *Crossmoby* orisal sinergije ter morebitne pasti razvoja turizma. Udeleženci so se strinjali, da se s fokusom na vsebinskih izzivih kreirajo novi (funkcionalno) regijski pogoji, ki presejajo obstoječo administrativno razdelitev med občine in državo.

M. K.