

Naproti barviti mešanici prometa

ELEKTRIKA IN VODIK NISTA BREZGLAV NAPAD NA PROMET

Boris Odorčič
dipl. nov.

Ambiciozni cilji glede emisij in tudi finančna »črna pika«, ki jo Evropska komisija pripiše proizvajalcem avtomobilov za vsak gram presežka ogljikovega dioksida (CO₂) na kilometer nad dovoljeno mejo, vse pogosteje potiskajo elektromobilnost s področja okoljske mode, namenjene voznikom globljih žepov, v prometni »mainstream«.

Prav tako koncepti, kot so trajnost, energetski prehod, podnebna nevtralnost, in dokumenti, kot so Pariški sporazum ali Evropski zeleni načrt, prispevajo k močnejši usmeritvi avtomobilske in druge industrije v proizvodnjo električnih in hibridnih vozil ter podporno infrastrukturo.

Na tem področju se proizvajalci skoraj vsak dan junačijo. Še več, v proizvodnji močnih avtomobilov želijo z uvedbo novih modelov na trg narediti vse, kar je v njihovi moči, da jih Evropska unija ne bi obravnavala kot nekdanje drugorazredne tekmece.



MANJŠA PROSTORNINA

Toda odgovor na vprašanje, ali se bodo avtomobili z notranjim zgorevanjem, ki kot gorivo uporabljajo bencin in dizelsko gorivo, srečno postarali in se nato upokojili ali bodo predčasno kruto zavrženi zaradi električnih vozil in vozil na vodik, dajejo tržni trendi.

Vozila na dizel in bencin namreč še vedno predstavljajo približno 70 % prodaje v Evropski uniji. Velika večina voznikov se torej še vedno odloča zanje. Razlogov za takšne odločitve je več.

Prvi je opazno povečanje ponudbe vozil, ki uporabljajo bencin in dizelsko gorivo. Proizvajalci tudi že nekaj časa izvajajo tako imenovani »downsizing«, torej zmanjšujejo prostornino motorja. Tako se zmanjšujeta poraba in onesnaževanje, medtem ko tehnološki razvoj omogoča, da imajo takšna vozila še vedno ustrezne lastnosti glede na potrebe.

Poleg tega sodobni dizelski (in bencinski) akumulatorji po zaslugi novih okoljskih emisijskih standardov (norm) izpuščajo bistveno manj gramov CO₂ na kilometer kot pred desetimi leti.

NEODLOČENA TEKMA

Prvič v sodobni avtomobilski zgodovini je evropska prodaja avtomobilov z možnostjo polnjenja z električno energijo (električna vozila na baterije - BEV in hibridi z možnostjo polnjenja - PHEV) in hibridov (HEV) septembra preseгла število registracij novih vozil na dizelski pogon.

Po podatkih analitičnega podjetja Jato Dynamics je delež na novo registriranih električnih avtomobilov, hibridov z možnostjo polnjenja in »klasičnih« hibridnih vozil septembra dosegel 25,3 %, dizelskih pa 24,8 %. Torej trenutno vodijo, lahko bi rekli, v neodločeni tekmi, ki je bila do včeraj nepredstavljiva.

Čeprav mnogi tega ne želijo priznati, električna vozila tudi onesnažujejo. Glede na večino raziskav je to onesnaženje še vedno manjše kot pri motorjih z notranjim zgorevanjem in ni ljudem neposredno pred nosom.

Z uporabo električnih avtomobilov ali avtobusov se onesnaženje preseli v obrate, kjer se proizvajajo električna energija ali baterije. Ti obrati se najpogosteje nahajajo zunaj mest in naselij. Elektromobilnost tako nima neposrednega vpliva na zrak v mestu, ampak na tistega v okolici termoelektrarne, na primer.

OBNOVLJIVI VIRI

Tu je treba opozoriti, da sodobne termoelektrarne oddajajo bistveno manj škodljivih delcev v okolje zaradi novih tehnologij (filtracija, razžvepljevanje itd. in tako govorijo v prid elektromobilnosti. Sicer pa ne moremo zagotovo vedeti, ali bo skozi naš polnilnik tekla le električna energija, pridobljena iz obnovljivih virov.

Vendar to še vedno niso dovolj dobri razlogi, da bi se čim več voznikov odločilo za nakup takih avtomobilov. Predvsem zato, ker je cena električnih vozil v primerjavi z običajnimi avtomobili bistveno višja in njihov doseg pogosto ne zadostuje za celodnevne mestne dostavne manevre ali odhod na daljše potovanje brez iskanja polnilnice in čakanja ob polnjenju.

Izravnava cen bencina in dizla z električnimi vozili se pričakuje v tem desetletju.

NOVI NAČINI

Bencinska in dizelska vozila tudi po tem ne bodo izginila s trga, kot si želijo številni površni in prilagodljivi glavni sodobni akterji elektromobilnosti, ki imajo ali želijo imeti električni avtomobil, medtem ko enostransko opazujejo promet.

Prometno sliko sedanosti in zelo verjetno tudi prihodnosti lahko primerjamo s kombinacijo proizvodnje energije, v kateri se prepletajo premog, plin, nafta, obnovljivi viri in jedrska energija. Tako so že sedaj v promet vključena vozila, ki kot pogonsko gorivo uporabljajo dizel, bencin, plin, električno energijo in tudi vodik.

Kdo bo prevladal, kdaj in v katerem delu prometa, je zdaj težko reči, ker je velikost tržnih deležev odvisna od številnih dejavnikov, ki vplivajo na omenjeno izpolnjevanje ciljev državne politike, upoštevanja ukrepov lokalne uprave, tehnološkega razvoja, različnih nepovratnih sredstev, razpoložljivosti ustrezne infrastrukture za polnjenje in modelov ter uporabe novih materialov v proizvodnji (baterije) in dejanskih potreb uporabnikov.

Zato ni potrebe po globoki delitvi prometa in ekskluzivnosti. Elektromobilnost in vodikova energetika nista brezglav napad na običajni prevoz, temveč iskanje novih načinov, kako vsakdanje življenje narediti čistejše, Evropsko unijo pa bolj inovativno in srečno. Seveda ob ustreznem zadovoljstvu proizvajalcev, ki so se že znašli na prometni tržni prelomnici. ■