

V. Milius išpūdžiai po 6000 km kelionės: ne kiekviena šalis pritaikyta elektromobiliams

Praėjusią savaitę šiauriausiam Europos taške Nordkape (Norvegija) pradėjęs kelionę elektromobiliu „Hyundai Kona EV“, Vitoldas Milius jau pasiekė piečiausią žemyno tašką Tarifą (Ispanija). Kelionė truko penkias dienas ir vairuotojui padovanojo daugybę išpūdžių bei potyrių, kurie pravers kiekvienam planuojančiam bet kokią išvyką į kitas Europos šalis elektra varoma transporto priemone.

Nuo atidėto išvažiavimo iki saulės

Jau kelionės pradžia neapsiėjo be nuotykių – planavęs Nordkapą palikti dar praėjusį trečiadienį, V. Milius dėl prastų oro sąlygų startuoti galėjo tik diena vėliau: šiaurės Norvegiją užklupusi sniego audra dalį kelių pavertė nepravažiuojamais. Tačiau vos po poros dienų kelionės V. Milius šiltą striukę jau galėjo palikti automobilio bagažinėje, o Ispanijoje likti marškinėliais trumpomis rankovėmis. Temperatūrų skirtumas tarp piečiausio ir šiauriausio Europos taškų – daugiau nei 20 laipsnių, o pačios oro sąlygos skiriasi kaip diena ir naktis.

„Palyginimas, kad oras skiriasi kaip diena ir naktis, yra visiškai tiesioginis. Norvegijos šiaurėje šiuo metu prašvinta vos kelias valandas per parą, o tuo metu kai startavau ir užklupo pūga, dvi dienas neprašvito išvis. O Tarifoje šviečia saulė, pučia šiltas vėjas ir atrodo, kad jos krantus skalaujančioje Viduržemio jūroje būtų galima išsimaudyti“, – pasakojo keliautojas.

Skirtumus tarp šalių galima būtų vardinti ilgai: tai leistinas greitis keliuose, automobilių parko ypatumai ir netgi žmonių požiūris į elektromobilių „degalines“. Su atsainiu požiūriu į elektromobilių vairuotojus V. Milius susidūrė daug kartų ir išskiria vieną patarimą, padėsiantį bet kokioje situacijoje – turėti daug kantrybės.

Stotelių daug, bet kas iš to?

Norvegija, Švedija, Danija – Skandinavijos šalys, kuriose elektromobiliai yra populiarūs ir matomi tiek miestuose, tiek greitkeliuose. Jų įkrovimo vietų taip pat daug, jos tankiai išdėstytos pačiose atšiauriausiose vietose, kuriose gyventojų tankis itin mažas. Tačiau stoteles įrengia skirtingos įmonės ir kiekviena jų turi savo unikalų sprendimą, kaipgi reikėtų perduoti elektros energiją.

„Elektromobilių infrastruktūra žemėlapyje ir programėlėse atrodo plati, stotelių daug. Tačiau nėra jas vienijančios apmokėjimo sistemos kaip degalinėse, kur užsipili benzino ir banko kortele arba grynais pinigais gali susimokėti visame pasaulyje. Norėdamas įkrauti elektromobilį stotelėje, praktiškai kiekvieną kartą turi sukti galvą – kaip man už tą elektrą

V. Miliaus išpūdžiai po 6000 km kelionės: ne kiekviena šalis pritaikyta elektromobiliams

susimokėti“, – sakė žurnalo „Auto Bild Lietuva“ vyriausiasis redaktorius V. Milius.

Vienose stotelėse pakanka susimokėti turima banko kortele, kitose reikia turėti būtent to įkrovimo stotelių tinklo kortelę, trečiose – būtina užsiregistruoti įmonės tinklalapyje ir tik tada tampa įmanoma gauti taip reikiamos elektros. Tad bene kiekvienas sustojimas stotelėje pateikdavo netikėtumų ir vietoje planuoto pusvalandžio energijos papildymui tekdavo sugaišti daug daugiau laiko.

Kartais energijos tiekimas tiesiog nutrūkdavo. Tuomet vėl tekdavo ieškoti ant stotelės parašyto telefono numerio, skambinti, aiškinti situaciją ir laukti, kol sistemos bus perkrautos ar sutvarkytos idant vėl veiktų.

„Mano važiavimo tikslas būtent toks ir buvo – patikrinti, kaip veikia elektromobilių infrastruktūra, ar galima tokiu automobiliu pervažiuoti Europą. Kiekvienas toks nesklaidumas versdavo pasukti galvą ieškant išeities, tačiau keliaujant su šeima atsidurti panašiose situacijose kiekvieną dieną nenorėčiau. Nepaisant to, kad pats elektromobilis „Hyundai Kona EV“ yra puikus tokiose kelionėse ir veikia puikiai bet kokiomis sąlygomis, infrastruktūros trūkumai gali užgožti tokios išvykos malonumus“, – samprotavo keliautojas.

Užsieniečiams nepritaikyta

Skandinavijos šalyse ar Vokietijoje stotelių yra nemažai ir, jeigu neaiškus sumokėjimo už elektrą būdas, ant pačių stotelių paprastai nurodomas telefono numeris – juo paskambinus, dažnai galima anglų kalba pasitarti ir išsiaiškinti, ką reiktų daryti. Tačiau pervažėjęs Vokietijos sieną ir patekęs į Prancūziją, situacija pasikeitė.

„Važiavau didžiausiu leistinu greičiu ir stojau maždaug kas 250 kilometrų – nevažiavodavau „iki nulio“, nes kai kuriose įkrovimo stotelėse, net jeigu jos pažymėtos specialiose programėlėse, elektros gali paprasčiausiai negauti. Jos neveikia“, – prancūziškais ir ispaniškais elektromobilių infrastruktūros niuansais stebėjosi V. Milius.

Šiose šalyse ne kartą teko susidurti su neveikiančiomis stotelėmis, ant kurių nėra nurodytas joks telefono numeris ar kitas būdas gauti pagalbos. Bazinė informacija paprastai surašyta tik vietinėmis kalbomis – prancūzų ar ispanų.

„Pietiečių mentalitetas tokiose situacijose atsiskleidžia maksimaliai. Kartą paklausiau degalinėje dirbusio prancūzo, ką daryti su beveik išsikrovusia elektromobilio baterija, jei jo prižiūrima stotelė neveikia. Jis tik nusistebėjo ir suniurnėjo, jog nežino nei kada ta stotelė veiks, nei kur yra artimiausia veikianti, nei ką daryti man pačiam – ne jo problemos“, –

V. Miliaus išpūdžiai po 6000 km kelionės: ne kiekviena šalis pritaikyta elektromobiliams

prisiminė vairuotojas.

Nereikėtų pasitikėti ir dideliais degalinių tinklais. Pavyzdžiui, daugelyje ispaniškų „Repsol“ degalinių yra elektromobilių įkrovimo stotelės, tačiau veikia ne visos. O pačių degalinių darbuotojai niekuo padėti negali.

V.Milius teigė, kad požiūris į elektromobilių infrastruktūrą gerai matomas atsižvelgiant į transporto parką. Prancūzijoje ar Ispanijoje elektromobilių nėra daug, tad ir stotelės neretai yra neprižiūrimos, o šiaurės Europoje jos administruojamos ir naudojamos efektyviai.

