

Bruselské pohádky o elektromobilech. Nejen že jsou zcela neekologické a technicky podprůměrné, expert navíc strhal plán EU pro elektroauta jako nereálný i z dalších důvodů

- CZ24 News | 19. července 2021



EU: Elektrické plány Bruselu připomínají jednu velkou pohádku, ať už se na ně podíváme jakkoli. Nezdají se být uskutečnitelné už z pohledu samotných aut, dle Thomase Pulse by navíc vyžadovaly 30krát zrychlit tempo výstavby infrastruktury. I to se zdá být nereálné.

Tento týden Evropská unie ozřejmila, o čem sní, když náhodou spí. Starý kontinent by se dle jejích představ během několika málo let měl stát elektrickým rájem. Aby toho bylo dosaženo, má stát na každé hlavní silnici co 60 kilometrů alespoň jedna dobíjecí stanice, a to v každém směru. Její součástí pak musí být minimálně dva vysokorychlostní stojany. Sami si vzhledem k tomu, jak často a jak dlouho je nutné doplňovat energii elektrických aut, dokážete představit, jak nedostatečné něco takového pro miliony aut v provozu je. Ten pravý vtíp je ale v tom, že i tohle vybudovat je extrémně náročné.

V tomto ohledu můžeme zamířit do Německa, jehož síť Autobahnů je s celkovou délkou 13 190 kilometrů čtvrtou nejhustější na světě. K dálnicím se přidává ještě 231 000 km silnic nejvyšších tříd. Aby byl splněn jen výše zmíněný požadavek, muselo by na ní během relativně krátké doby být v provozu 8 139 dobíjecích stanic. K zajištění energie pro více jak 2 triliony najetých km po nich každý rok, které německá silniční síť podle dat IRAP obslouží, je to plivnutí do vody, přesto přijde na obrovské peníze. Náklady na vybudování jedné takové stanice se odhadují na 1,1 až 2,4 milionu korun. Vezmeme-li průměrnou hodnotu (1,75 milionu Kč), rázem jsme na 14,2 miliardách Kč jen na mnoho neřešící, mandatorní síť stanic v jediné zemi EU.

Stavba je nicméně jednou záležitostí, tou druhou je pak provoz, který vlastně nevychází o moc levněji. Pro rozšíření infrastruktury budou potřeba enormní výdaje, i proto se ostatně do nich soukromé subjekty příliš nehrnou. Návratnost takových investic je totiž v současné době značně nejistá, pokud vůbec je nějaká. Vše tak zůstává na jednotlivých státech, z nichž většina selhává, ať již jde o jakoukoliv zemi z evropské sedmadvacítky včetně Německa, Francie či Nizozemska.

„Stěžejní otázkou není to, kdy dojde na výrobu posledního spalovacího motoru, ale zda přechod na elektromobilitu bude úspěšný. Rychlost, s jakou jsou budovány vysokorychlostní dobíjecí stanice, se

musí oproti současnosti 30krát zvýšit," uvádí Thomas Puls, expert na dopravu a infrastrukturu z Kolínského institutu pro ekonomický průzkum. Ten pak dodává, že loni bylo po celé EU 225 tisíc dobíjecích bodů, což sice zní jako velké množství, ovšem 75 procent z nich je alokováno ve výše zmíněných třech státech a pouze 25 tisíc z nich disponuje dobíjecím výkonem vyšším než 22 kW.

Pro srovnání s konvenčními auty – když 60litrovou nádrž dieselového auta natankujete za 3 minuty, „dobíjíte je“ asi 4 100 kilowatty, a to i pokud velmi konzervativně předpokládáme, že dotankovanou energii [využije vůz s 35% účinností](#), reálné to může být i o 10 procent více. Pokud bychom brali ryzí energii (protože ani elektromobil nedobíjíte se 100% účinností a elektromotor nepracuje se 100% účinností), bavíme se o cca 11 750 kW, skoro 12 megawattech. To jen pro představu, jak „rychlé dobíjení“ je 150 nebo 250 kW, je to pořád zlomek rychlosti tankování.

Naprostou většinu dobíječek tedy představují hlavně domácí a firemní wallboxy, které jsou povětšinou veřejnosti nedostupné a lepší elektrická auta nedobijí za méně než 10 hodin. To je všechno zoufale málo, však jen za rok 2019 bylo v rámci celé Evropy včetně Islandu, Norska a Velké Británie prodáno 341 267 elektrických aut. Loni jich pak díky zvýšeným dotacím bylo ještě více, nepoměr se tak jen umocňuje. Právě proto mluví Puls o nutnosti 30násobného navýšení tempa výstavby, které se jeví být zcela nereálným.

To ovšem naznačujeme již delší dobu v souvislosti s veškerými elektrickými cíli a evidentně to platí i o infrastruktuře. Proč je nutné jít jedním jediným směrem a nenechat prostor třeba pro rozvoj syntetického paliva, kdy by náklady na infrastrukturu by byly pomalu nulové a auta zůstala prakticky použitelná stejně jako dnes, nám stále uniká. Bateriová elektrická mobilita zkrátka není tak efektivní cestou, jak se jeví z omezeného pohledu na efektivitu elektromotorů či dobíjení akumulátorů – rozhodně ne tak, aby měla být jediným legálně možným řešením. Nemluvě o tom, že i teoretický přínos je vzhledem k nutným investicím do samotných aut i dnes probírané infrastruktury kdesi v dále.

Autor: PETR PROKOPEC