

Jak rozdýchat elektromobilitu

- CZ24 News | 7. prosince 2023

NORSKO / SVĚT: Obor, který nám začíná ujíždět, potřebuje víc než osvícené vedení automobilek. Neobejde se taky bez osvícených vlád a městských samospráv, jak ukazuje příklad z Norska.

Volkswagen se dostává do potíží kvůli konkurenci čínských elektrických aut a to nutí taky českou Škodu Auto, aby se zamyslela nad svou budoucností realističtěji. Generální ředitel značky Volkswagen Thomas Schäffer mluví velmi otevřeně: „*S mnoha našimi již existujícími strukturami, procesy a vysokými náklady již nejsme jako značka Volkswagen konkurenceschopní.*“ Přesně tak to mělo údajně zaznít během setkání v centrále automobilky.

Také Škoda Auto začíná tušit, že její budoucnost je v elektromobilitě, dokonce oznámila záměr, že do roku 2030 mají elektromobily tvořit 70 procent jejích evropských tržeb. V Česku to prý půjde pomaleji, ale i tak se musí hodně snažit. A nejen ona sama, i ti, kdo pro to musí připravit vhodnou infrastrukturu a další prvky životaschopného ekosystému. Dějiny evropského průmyslu ukazují, jak snadné je padnout celým velkým oborům, nejen ocelářství. Můžeme se odvolávat na českou průmyslovou tradici, ale když zůstane jen u toho, mohla by se taky zachovat jen v učebnicích dějepisu.

Pokud jde o statistiky, v Česku se letos prodá asi 220 000 nových osobních aut a z toho elektromobily tvoří zhruba tři procenta. Obecnější říjnová čísla z maloobchodu ukazují, že auta pořád jdou, přestože celkové tržby meziročně klesaly. Třeba tržby za potraviny klesly o 2,7 procenta a tržby prodejen s oděvy a obuví dokonce o 6,1 procenta, ale prodej aut naopak vzrostl o 6,3 procenta.

Uvedená čísla nás však informují i o něčem jiném. Ukazují, jak se ve společnosti rozevírají nůžky mezi těmi, kdo mají a kdo nemají. Reálné mzdy klesají už dva roky po sobě, což dopadá hlavně na ty chudší. Auta, a zejména elektrická SUV, která teď škodovka nabízí, jsou stále součástí luxusu. Samotná Škoda letos za devět měsíců prodala 55 000 takových elektromobilů Enyaq, a to jde o meziroční nárůst o polovinu. To není moc. Kdyby to takhle pokračovalo, je to opravdu tvrdý chleba.

Škoda už s tím něco dělá, aby přitáhla víc pozornosti. Rozhodla se vyrábět taky nějakého elektrického prcka v nejnižší třídě, jakousi elektrickou nákupní tašku a přibližovadlo do práce (ve třídě A0). Ale vylepší se i Enyaq, který je pro ty prachatější. Dostane motory se zvýšeným výkonem až o 60 kW, lepší baterky, zkrácené nabíjení a delší dojezd. Nabítí z deseti na 80 procent mu má trvat 28 minut a maximální dojezd se má prodloužit na 570 km.

Velilce zajímavou internetovou konferenci o elektromobilitě pod názvem *The Futur is now* připravila Universita Unicorn. Probrala právě ten ekosystém s nejlepšími příklady z Evropy. Pro tento příspěvek jsem vybral výklady o zdrojích pro elektromobilitu a o spolupráci města a státu v tom, aby byla funkční a zároveň přístupnější.

Nejprve něco o nabíječkách. Wulf Schlachter, zakladatel a šéf německého DXBe Management, který začínal s rychlonabíječkami Ionity a nyní dělá pro E-ON, dostal otázku, zda bude v roce 2030 dost energie, aby uživila všechny ty elektromobily, se kterými se počítá.

Schlachter považuje za důležité dvě věci. Zaprvé musíme zvýšit podíl obnovitelných zdrojů energie, tedy z větru, slunce a tak dále. To se E-ON snaží dělat napříč státy. Zároveň se však musíme zaměřit na vodík a další řešení, abychom zvýšili podíl obnovitelných zdrojů v daleko větším rozsahu. To je

jediné možné řešení. Neexistuje alternativa. Nemůžeme postavit další tepelné elektrárny na uhlí, takže se skutečně musíme zaměřit na obnovitelné zdroje.

A zadruhé, musíme mít síť, která bude schopna tuto energii pojmout a přenášet. Takže E-ON investuje v obou směrech, to znamená do obnovitelných zdrojů energie a zároveň investuje miliardy euro do té sítě. Samozřejmě to nedokážou udělat sami. Potřebují daleko víc spolupracovníků z řad vlád a dalších. Jak však Wulf Schlachter zdůrazňuje, pokud v příštích letech něco neuděláme v širokém měřítku, budeme mít velké problémy s přetížením sítě.

Zmínil se také o zajímavém řešení tam, kde není dostatečný příkon ze sítě. Tam mohou posloužit nabíječky s baterií nabíjenou soláry. Uvedl také pár poznámek k cenám nabíjení. Nastupuje dynamická cenotvorba, kdy se ceny mění nejen sezónně, podle poptávky, ale taky třeba po hodinách, podle okamžité nabídky z výroby.

Nakonec se vyjádřil i ke stále se vracející úvaze, zda by místo nabíjení nebylo lepší vyměnit celé baterie – vybité za nabité. Říká, že se to zkouší, ale různé vozy mají různě opotřebené baterie a nikdo nemá zájem dostat ty horší. Vedle toho zatím není dost baterek na trhu, aby nabíječky měly dostatečnou zásobu. Úplně mrtvá myšlenka to však není.

Městský ekosystém pro elektromobilitu

Na celé videokonferenci mě nejvíc zaujali dva hosté z Norska, konkrétně z městské rady Osla. Poradkyně pro mobilitu Sara Teige Kalsåsová, a městský projektový manažer pro elektromobilitu Sture Portvik popisovali integrovaný přístup velkého města.

Domníváme se, že všechno musí být elektrifikováno, říkají, včetně elektrifikace stavení a dalších oborů. Ale největší pozornost se soustřeďuje na elektrifikaci dopravy, protože v Oslu z ní pochází 60 procent celkových emisí skleníkových plynů.

Město Oslo má desetibodový plán pro jejich rychlé snížení, dokonce uvažuje o nulových emisích do roku 2027. Do tohoto plánu především patří budování dobíjecích míst pro elektrická vozidla, a to více pro komerční než pro ta osobní, protože polovina emisí produkovaných automobily pochází právě z těchto komerčních vozů. Lidé nakupují stále více online, a potom jsou jejich objednané zboží a potraviny doručovány až ke dveřím, proto je toto odvětví tolik zaměstnává. Všecko tam musí být elektrifikováno.

V letošním roce už je v Norsku 9 z 10 prodaných aut elektrických. Elektrické vozy vidíte prakticky na každém rohu. Domníváme se, že nikde na světě nenajdete větší hustotu elektrických vozidel než u nás, prohlašují norští mluvčí. Ve skutečnosti to není raketová věda. Musíte mít ekologické daně, aby skutečně fungovaly, a k tomu pomůžete lidem, aby se ta vozidla stala dostupná.

Tohle je norský recept:

Elektrická vozidla musí být levná, to znamená žádnou DPH. Musí mít levný i provoz, to znamená snadný přístup k dobíjení a parkování. Dříve se muselo platit za parking a dobíjení, dnes je to zadarmo, aby lidé viděli, že elektrická vozidla jsou levnější než klasická. Města se musí taky přizpůsobit, aby použití elektrického vozidla bylo příjemné a praktické.

Vedle toho potřebujete politické nástroje, abyste zasáhli velkou část populace. V Norsku proběhla celonárodní motivační kampaň, ze které bylo lidem jasné, že když si koupí elektrické vozidlo, přinese to výhody, a nejen pro ně samotné. Týkalo se to i komerčních vozů. Vedle toho lidé požadovali, aby byla elektrickým vozidlům odpuštěna místní daň, což se skutečně stalo.

Pokud jde o nabíjení, v Oslo mají zhruba 350 rychlonabíječek a 2 300 normálních nabíječek. Spolupracovali se soukromým sektorem, je to společný podnik. Jak však upozorňují, rozhodně potřebujete také dobrý záložní systém. A protože je třeba mít tato zařízení pod kontrolou, používají online systém.

Další důležitý faktor představuje podpora pro bytové spolky a družstva. Město podpořilo také výstavbu nabíječek na ulicích, nejen na parkovištích a zvyšování kapacity nabíjecí sítě v soukromých a veřejných garážích.

Další konsolidační iniciativy mají pro různé typy elektrických vozidel pro převážení nákladů, například vozy využívané poštou a další. Veškerá městská logistika by měla být brzy bezemisní. První čtyři takové systémy už mají hotové. Od příštího roku budou třeba všechny taxíky v Oslu bezemisní. To znamená, že pokud vůz není na baterie nebo hybridní, nedostane licenci. Tento proces byl tedy urychlen, ale patří k tomu i nabíječky a zázemí výlučně pro taxikáře.

Rovněž se zaměřují na velké stavební stroje a autobusy. Všechny užitkové vozy a stroje přijíždějící na staveniště jsou bezemisní. A co se týče autobusů veřejné hromadné dopravy, většina z nich je bezemisní už teď, a na konci roku budou bezemisní všechny.

Pro bytové domy rozvíjejí novou ekologickou variantu. Někde bývaly v budovách staré letecké kryty, tak je předělali na parkoviště s dobíjením. Ale ve městě s takovou vysokou hustotou obyvatel je nezbytné dopravní zátěž snižovat. Ostatně, i autobusové linky jsou přeplněné. Takže je třeba, aby ve špičce byly v každém autě alespoň dvě osoby.

Zaměřují se na inovace. Zkouší indukční, bezdrátové dobíjení, stejně tak výměnu baterií. Zároveň chtějí zlepšit podmínky pro chodce a cyklisty. I když budete používat elektromobily, lidi nepřestanou chodit a jezdit na kole, konstatují norští mluvčí. Statistika už potvrzuje, že lidé začali více chodit pěšky, jezdit na kole, používat hromadnou dopravu. A k tomu jsou i ta auta zelenější.

Otázky účastníků této virtuální konference se vracely ke zvláštnostem norského režimu nabíjení. Dozvěděli jsme se, že nabití auta na městském parkovišti v Oslu patří k ceně parkování. Řekněme, že jdete k doktorovi nebo zubaři a mezitím nabíjíte auto. Cena parkovného je zhruba 2 euro za hodinu, a to včetně té elektřiny. Soukromé společnosti jsou dražší, ty si účtují zpravidla 4 euro za kilowatthodinu. Někteří i více, u rychlodobíjení to bývá 5 až 6 euro.

Na městských parkovištích jsou zatím starší nabíječky, které se právě vyměňují, takže ty novější budou mít výkon 7,2 kilowatt nebo více. Pokud tam budete chtít baterii úplně nabít, musíte tam stát 3 až 4 hodiny.

AUTOR: Zbyněk Fiala

[ZDROJ](#)