

Prieskum švédskej automobilky Volvo: Výroba elektromobilu je v porovnaní s autom so spaľovacím motorom neekologickejšia, „špinavšia“ až o 70 percent

- CZ24 News | 27. listopadu 2021

Existuje mnoho iných štúdií, ktoré tvrdia presný opak, v každom prípade toto nie je prvý výskum, ktorý tvrdí, že pri výrobe klasických áut vzniká oveľa menej emisií.

Zdá sa, že prach si na debatu o tom, či je rozumné, lepšie a ekologickejšie prejsť hromadne na elektromobily, tak skoro nesadne. Do plameňov vášní dúcha teraz naplno Volvo. Pripomeňme si, že to zďaleka nie je značka, ktorá by nebola proekologická, práve naopak. Až úzkostlivo šetriť začali už pred desiatimi rokmi, keď sa rozhodli, že budú robiť len dvojlitrové spaľovacie motory. Medzičasom majú vlastnú čisto elektrickú divíziu Polestar. A dnes tu máme šokujúce odhalenie, ktoré sa iste nebude páčiť ani im samým.

Na vine je akumulátor

Tohtoročný podrobne sledovaný prieskum a prepočty ukazujú, že výroba elektromobilu je v porovnaní s produkciou ekvivalentne veľkého auta so spaľovacím motorom „špinavšia“ až o 70 percent. Existuje mnoho iných štúdií, ktoré tvrdia presný opak, v každom prípade toto nie je prvý výskum, ktorý tvrdí, že pri výrobe klasických áut vzniká oveľa menej emisií.

Volvo porovnávalo množstvo oxidu uhličitého, ktoré vzniká pri výrobe crossoveru XC40 a jeho elektrickej alternatívy. Do celého cyklu započítali okrem iného aj proces získavania kovov pre akumulátory a samozrejme aj ich produkciu. Rozdiel v emisiách je zásadný. Keďže ide z veľkej časti o identické vozidlá, ktoré zdieľajú mnoho komponentov a schádzajú z jednej výrobnéj linky, primárnym dôvodom tak zásadne rozdielnych emisií pri výrobe je jednoznačne batéria.

I nejmenší finanční příspěvek velice pomáhá! Děkujeme!

CHCI PŘISPĚT

EV emisne dorovná spaľovacie auto až po 50 000 km

Pri predaji nového elektrického auta je jeho uhlíková stopa podstatne väčšia než stopa spaľovacieho auta. Keď EV začne jazdiť, vzájomný pomer emisií sa logicky začína postupne meniť. No nejde o žiadne vykúpenie, pretože v prvom rade záleží na spôsobe výroby elektrickej energie v

konkrétnej krajine. Ak by existoval štát, ktorý dokáže vyrobiť 100 percent elektriky len z obnoviteľných zdrojov, stopa CO₂ by sa v prípade porovnávania áut vyrovnala až po 50 tisícoch kilometrov. Až potom začne mať batériové vozidlo výhodu. No ako vieme, nikde na svete sa dnes a ani v najbližších rokoch elektrická energia výhradne z obnoviteľných zdrojov nevyrába. Ako už dlho hlásam, dnes najlepším riešením tohto zapeklitého problému s neustálym nárastom svetovej spotreby energie sú jadrové elektrárne. Z pohľadu emisného zaťaženia sú po vodných elektrárnach druhým najlepším riešením. Nehovoriac o tom, že z pohľadu efektivity a stability prevádzky jednoznačne vedú.

Sú riešením menšie akumulátory? Sotva

Pri výrobe menšej batérie vzniká menej emisií, to však zásadne obmedzuje dojazd elektromobilu a tým pádom aj jeho využiteľnosť. Zatiaľ čo s elektrickým autom s väčším dojazdom (viac ako 350 km) sa dá dosiahnuť spomínaná emisná neutralita po nájazde 50 000 km za štyri až päť rokov, v prípade elektromobilu s dojazdom menej ako 200 km to bude trvať podstatne dlhšie. Nehovoriac o tom, že po automobiloch s limitmi tohto typu asi veľa vodičov nesiahne.

Spôsob výroby elektriny je kľúčový

Zástancovia elektrickej mobility tvrdia, že elektromobily sú pre životné prostredie oveľa šetrnejšie ako autá so spaľovacím motorom. Oponenti tvrdia presný opak – pri niektorých spôsoboch výroby elektriny totiž vzniká poriadne hlboká uhlíková stopa. Emisie takto poháňaných elektromobilov sú potom na podobnej úrovni ako emisie „spaľovákov“.

Podľa holandských vedcov sa predošlé výskumy mýlili vo viacerých konkrétnych bodoch. To znamená, že elektromobily majú na svedomí o niečo menej skleníkových plynov ako sa im podľa predošlých štúdií pripisuje. Za novou štúdiou stoja Auke Hoekstra a profesor Maarten Steinbuch z Technologickej univerzity v Eindhovene.

Aj výroba batérií môže byť ekologickejšia

Holandskí vedci tvrdia, že prvou chybou predošlých výskumov bol prehnaný odhad množstva uhlíka uvoľňovaného do ovzdušia pri výrobe batérií. Prepodkladá sa, že pri výrobe akumulátorov vzniká podľa nových zistení 87 kg CO₂ na jeden kWh batérie. Tiež bolo nutné upraviť ich odhadovanú životnosť. V novej štúdii Holanďania počítajú s 250 000 km a toto číslo má ďalej rásť. Pred rokmi sme o batérii so životnosťou 2 miliónov km snívajú. Dnes už sa pripravuje jej produkcia.

Pravda je niekde uprostred

Podľa vedcov je ďalšou veľkou chybou predošlých štúdií v tom, že považovali výrobu elektrickej energie za rovnako neekologickú ako kedysi. Odborníci ďalej poukazujú na kritiku odporcov elektromobilov, ktorí počítajú množstvo skleníkových plynov uvoľnených pri výrobe elektriny a batérie. V prípade spaľovacích motorov sa táto technika nevyužíva – je to podobné, ako keby chcel niekto vypočítať množstvo skleníkových plynov uvoľnených pri rozklade ropy na jej deriváty.

Emisie áut so spaľovacími motormi by sa tým totiž výrazne zvýšili. Na záver sa dá opäť konštatovať len to, že ohnivá debata v tejto oblasti bude pokračovať ešte veľmi dlho a zlé na tom je, že nedokáže byť jednoznačná a určujúca a jediné, čo nám asi ostane, je to, že si to budeme musieť natvrdo vyskúšať. A menej príjemná je skutočnosť, že tento proces na rozdiel od videohry nemá tlačidlo reštart.

Zdroj: topspeed.sk/Infovojna