

Nizozemská elektrická síť už kolabuje, operátor nařídí vypnutí dobíjecích stanic elektromobilů pro miliony lidí od 16 do 21 hod.

[autoforum.cz/zivot-ridice/nizozemska-elektricka-sit-uz-kolabuje-operator-naridi-vypnuti-dobijecich-stanic-elektromobilu-pro-miliony-lidi-od-16-do-21-hod/](https://www.autoforum.cz/zivot-ridice/nizozemska-elektricka-sit-uz-kolabuje-operator-naridi-vypnuti-dobijecich-stanic-elektromobilu-pro-miliony-lidi-od-16-do-21-hod/)

[Home](#) > [Rubriky a sekce](#) > [Život řidiče](#) > [Článek](#)

27.2.2024 | Petr Miler



Foto: Škoda Auto

Už nejde jen o jedno město, rázem se bavíme o největší metropolitní oblasti v zemi. Ani tam už není možné připojovat nové domy či firmy, nejvíc ze všech to ale odskákala elektroauta.



Nerad to zmiňuji pořád dokola, ale protože každý náš článek čte určité množství lidí úplně poprvé, raději zopakuji, že v rámci svých pracovních povinností trávím asi polovinu roku v Nizozemsku. Pokud se tedy o něčem souvisejícím s děním v této zemi zmiňuji, není to „jedna paní povídala“ - s tím, co se v zemi větrných mlýnů odehrává, jsem konfrontován osobně nebo to mám jinak přímo na talíři díky kolegům, se kterými pracuji, známým, s nimiž se stýkám, popř. automobilovým nadšencům, s nimiž jsem v kontaktu.

I tento článek, jakkoli jej někteří zastánci jiných pohledů na elektromobilitu budou mít tendenci znevažovat, tedy plně reflektuje realitu, jak si ostatně můžete ověřit s pomocí řady lokálních médií. I když jde o věc, kterou lidé tlačící elektrická auta označovali za nemožnou, popř. přinejmenším časově

vzdálenou a do té doby snadno řešitelnou postupným posilováním infrastruktury, faktem je, že nizozemská elektrická síť začíná kolabovat. A jedním z důvodů je neustále rostoucí množství dobíjených elektrických aut.

Opakovaně jsme v minulosti zdvihali v souvislosti s tlakem na rozšíření elektrických aut varovný prst, přičemž hlavní důvody nemožnosti jejich široké adopce byly následující (v tomto pořadí): - vysoká cena, - mizerná praktická použitelnost daná omezeným dojezdem a dlouhou dobou dobíjení, - nevyzpytatelné dlouhodobé provozní náklady dané nejasnou životností, a tedy poklesem hodnoty, - nedostačující infrastruktura pro dobíjení většího množství takových aut, - nedostatek elektrické energie pro dobíjení většího množství takových aut.

Co z těchto problémů se podařilo vyřešit? Nic, takhle je to prosté. Postupem času akorát narážíme na další a další potíže, aniž by ty předchozí kamkoli zmizely. A zcela upřímně říkám, že se i jako velký skeptik divím tomu, jak brzy se některé z nich projevují.

Elektromobily jsou přes veškeré přerozdělování a další manipulace s trhem v jejich prospěch pořád velmi drahé. Na jejich (ne)použitelnosti se nic nezměnilo a problémy způsobené zejména extrémními ztrátami hodnoty jen bují. To všechno se dalo čekat, fascinuje mě ale, že se už teď potýkáme se selhávající elektrickou sítí. Neděje se tak v Rumunsku nebo v jiné zemi, kde infrastruktura může být snadno zaostalá, ale právě v Nizozemsku. Nedávno jsme psali o Utrechtu a tamních problémech, ale to je „Zelená pevnost“, která jen narazila na limity svého dogmatismu. Nový problém je mnohem větší.

Nizozemský operátor sítě Stedin, státní firma obsluhující Randstad, největší metropolitní oblast v zemi zahrnující i Amstredam, Rotterdam, Haag a právě Utrecht, totiž vzal ručníc a hodil ho do ringu s tím, že není schopen dále garantovat soustavné dodávky elektrické energie ve špičkách, pakliže nedojde k úplné eliminaci části spotřeby v problematických časech. A uhádli jste, první na ráně jsou elektrická auta, kterých neustále přibývá a síť zatěžují masivními odběry v těch nejnevhodnějších momentech.

Abychom si dali věci do kontextu, podle nejnovějších dat nizozemské RVO (Rijksdienst voor Ondernemend, řekněme Národní agentura pro podnikání) jezdilo v zemi ke konci roku 442 tisíc elektrických aut z asi 10milionové flotily. Bavíme se tedy o chvíli, kdy elektromobily představují okolo 4,5 procenta ze všech vozů v provozu. To je skoro nic, přes 95 procent vozů má pořád jiný pohon. A přesto pokládají síť v zemi, která by na jejich rozmach měla být připravena lépe než kterákoli jiná?

Stedin v celém Randstadu - podobně jako zmíněný Utrecht - omezil připojování nových domů, podniků, škol i nemocnic, v poslední době si také začal pohrávat s tzv. chytrým dobíjením, kdy v Rotterdamu začal omezovat dostupný elektrický výkon pro nabíjecí stanice elektrických aut v problematických dobách. Nic z toho nestačilo a přijdou razantnější kroky.

Stedin tak oznámil, že nařídí vypnutí všech veřejných dobíjecích stanic pro elektromobily v jeho moci mezi 16. a 21. hodinou každý den tak, aby nedošlo k výpadkům sítě. A má tu možnost - koncesní smlouvy s provozovateli veřejných stanic dávají operátorovi možnost nařídít jejich vypnutí ve večerních špičkách (domácích stanic se tato možnost zatím netýká). Pokud by k tomu nepřistoupil, blackout by mohly postihnout jakoukoli část z 1,5 milionu domácností, které v oblasti obsluhuje. Operátor volá po

rozumnějším využití sítě po návratu lidí domů, pracuje s tarify s plovoucími cenami, které mají motivovat zákazníky víc využívat síť v nočních hodinách, nic z toho ale - navzdory vrozené šetřivosti Nizozemců - nestačí a musí přijít drastičtější kroky.

Operátor toto opatření označuje za „dočasné“, ale řešení problémů je v nedohlednu. Elektrických aut stále přibývá a asi polovina lidí má ve zvyku je po návratu z práce připojit k veřejné dobíječce. Řešením přitom má být až položení 105 tisíc kilometrů nových kabelů a postavení 54 tisíc nových transformátorů. Něco nám říká, že elektrická auta „touží“ po elektřině budou přibývat v provozu rychleji. Navíc nejde jen o ně, země preferuje vytápění pomocí tepelných čerpadel apod., to všechno nároky na síť zvyšuje.

Není divu, že příznivci elektromobilů v Nizozemsku bijí na poplach a varují, že takový vývoj jen dál omezí už tak slábnoucí zájem o tyto vozy. Ale diví se někdo? Však kdo by chtěl auto spojené s tolika uživatelskými problémy, které nakonec nemusí jít vůbec - nikoli jen pomalu - nabít? Doplnění palivové nádrže benzinem, naftou nebo plynem rázem znovu získává na atraktivitě...






Z aut jako Škoda Enyaq se s v Nizozemsku zjevně stávají stále atraktivnější nabídky... Foto: Škoda Auto
Zdroje: Stedin, NOS

Petr Miler

Všechny články na Autoforum.cz jsou komentáře vyjadřující stanovisko redakce či autora. Vyjma článků označených jako inzerce není obsah sponzorován ani jinak obdobně ovlivněn třetími stranami.



Bleskovky

-  Škoda Superb Combi se 720koňovým pětiválcovým turbem to rozbalila na německé dálnici, ve 260 km/h se jí zasekl tachometr
včera
-  Model S Plaid od Tesly změřil síly s nejrychlejším kamerovým dronem světa, měl radši zůstat doma
1.3.2024
-  Lamborghini upravené na 1 250 koní se v běžném provozu rozjelo na 363 km/h, něco takového se pořád nevidá
29.2.2024

[zobrazit vše](#)