

A. Orłowski, Global Research: Pravda o elektromobilech a nebezpečích velkých lithium-iontových baterií

 cz24.news/a-orlowski-global-research-pravda-o-elektromobiloch-a-nebezpecenstvach-velkych-litium-ionovych-baterii

1. dubna 2023

 [Stáhnout PDF](#)

Sledujte nás na Telegramu: [@cz24news](https://t.me/cz24news)

Nákladní loď s názvem Felicity Ace, která vezla 4000 luxusních aut v celkové hodnotě přibližně 438 milionů dolarů, začala hořet minulý měsíc. Naštěstí se členům posádky nic nestalo a podařilo se jim loď rychle opustit. Oheň však hořel týden.

Bylo to proto, že lithium-iontové baterie uvnitř elektrických vozidel (EV) v zásilce udržovaly oheň při životě. Oheň uhynul až po vyčerpání zásob hořlavého materiálu na palubě.

Něco podobného se stalo v červenci loňského roku. V australské Victorii zachvátil požár 13tunový „Megapack“ závod Tesly, který využívá obrovského množství lithium-iontových baterií ke skladování energie generované přerušovanými obnovitelnými zdroji.

Tento požár nakonec po třech dnech sám vyhořel. V té době vytvořil řadu ekologických rizik včetně toxického kouře, který pohltil místní obyvatelé. Hasiči však nemohli udělat nic víc, než jen monitorovat škody na životním prostředí - museli počkat, až oheň sám uhasí.

Nejvýznamnějším nebezpečím lithium-iontové baterie je, že [požár] je téměř nemožné uhasit, když se zapálí

poznává inženýr Robin Mitchell .

„Bez ohledu na to, kolik bezpečnostních systémů je zavedeno,“ říká, „požár způsobený lithium-iontovou baterií je příliš náročný na zvládnutí“.

Mitchell uzavírá, že taková technologie „může být vhodná pouze pro malé systémy, jako jsou chytré telefony a elektromobily“. Přesto nejsou rizika požáru, která představují baterie EV, zanedbatelná.

Většina z nás nosí lithium-iontovou baterii ve svém chytrém telefonu, aniž by o tom přemýšlela, a tyto jsou relativně bezpečné.

Nebezpečí používání větších lithium-iontových baterií ve větších konfiguracích uznaly úřady již od jejich komerčního uvedení v roce 1991 . Například letecké společnosti v USA nepovolují na palubě notebooky s integrovanými bateriemi většími než 100 watthodin.

Pravděpodobnost vznícení baterie je relativně nízká. Ale v případě požáru k jeho uhašení nemůžete použít vodu. Riziko požáru je ještě větší v případě EV, které je poněkud jako pevně zabalený sendvič stovek baterií notebooků.

Co tedy dělají naši ekologičtí aktivisté, aby nás upozornili na toto velké nové nebezpečí? Možná jste si všimli zvláštní absence petic Change.org, hashtagů nebo poplašných zpráv od takových, jako je BBC News.

Ekologické škody

To je ještě překvapivější, když vezmete v úvahu ekologické škody a vykořisťování, které se pojí s výrobou baterií.

| *Těžba lithia je špinavá a využívá obrovského množství podzemní vody.*

V Chile těžba v regionu Salar de Atacama spotřebuje 65 procent vody v této oblasti. Je známo, že toxické chemikálie z procesu těžby unikají do vodních zdrojů. Výzkumníci v Nevadě zjistili, že těžební operace ovlivňovaly ryby až 150 mil po proudu.

Lithium-iontové baterie také potřebují hodně kobaltu – obvykle kolem 14 kg na autobaterii. Extrahování je špinavé a nebezpečné. Podle zprávy Amnesty z roku 2016 v Konžské

demokratické republice, největším světovém dodavateli, děti ve věku 7 let myjí a třídí rudy jako „řemeslní horníci“ .

Toto je tedy environmentální příběh, kterému se nepodařilo udělat obvyklý druhový skok od akademického výzkumníka přes mediálního aktivistu nevládních organizací až po producenta televizních zpráv.

Je to zvláštní, vezmeme-li v úvahu, že zásada předběžné opatrnosti je základem kampaně ochránců životního prostředí již pět desetiletí. Například průzkum břidlicového plynu nemůže pokračovat, argumentují zelení aktivisté, protože frakování může způsobit „zemětřesení“, i když jsou většinou nepostřehnutelné .

Pokud však jde o elektromobily a lithium-iontové baterie, zdá se, že princip předběžné opatrnosti byl na chvíli odložen.

Nebezpečí lithium-iontových baterií je evidentní v počtu vysokoprofilových stažení produktů z trhu. Společnost Dell stáhla čtyři miliony baterií v roce 2006. Společnost HP stáhla v roce 2019 více než 100 000 notebooků z důvodu rizika požáru baterie.

Po způsobení požárů na letech byl smartphone Note 7 od společnosti Samsung stažen – dvakrát – a poté zcela odstaven.

Náklady a rizika se zvyšují pouze s většími výrobky. Odhaduje se, že požáry pocházející z baterie ve vozech Chevrolet Bolt stály General Motors přibližně 2 miliardy dolarů. Ze stejného důvodu muselo Audi odvolat své SUV E-Tron. Zaparkované Tesly neustále hoří – a společnost byla kritizována za to, že nestahuje vozidla z trhu.

Namísto odhalování tohoto velkého nebezpečí pro životní prostředí může BBC najít propagování baterií .

Není pochyb o tom, že baterie jsou základem nízkouhlíkové budoucnosti,“ vysvětlil nedávný film ze série „Ideas“. „Lithium-iontové baterie dokáží uchovávat čistou energii na dobu, kdy nesvíí slunce a nefouká vítr, a posílají ji do šedých dnů se silou a spolehlivostí, která konkuruje fosilním palivům.“ Hurá!

Ještě zajímavější je, že zelené kněžstvo požehnal elektromobily poháněné lithiem jako „ekologického“ nástupce vozidel poháněných spalovacím motorem (ICE). Argumentem je, že jelikož elektrická vozidla nepoužívají ICE, které je poháněno derivátem ropy (benzin nebo nafta), jízda s nimi vede k nižším emisím CO₂.

Přesto minulý týden nejpoblárnější britský automobilový YouTuber Tim Burton (známější jako Shmee) oznámil, že své elektrické Porsche nahradí benzinovým Ferrari V12 – protože je zelenější a čistší. Jeho důvod může překvapit mnohé, kteří věří, že EV jsou vozidla s „nízkými“ nebo „nulovými“ emisemi CO₂.

Studie Volva

Burton citoval studii, kterou Volvo zveřejnilo během klimatického summitu COP26. Této studii, kterou vedla Andrea Egeskog z Centra udržitelnosti společnosti Volvo, se v té době věnovalo pozoruhodně málo pozornosti.

Volvo je neobvyklé v tom, že dokáže přímo porovnat dvě verze téhož modelu auta, SUV XC40. Jeden je elektrický, druhý má ICE. Volvo vypočítalo emise CO₂ během celého životního cyklu těchto dvou produktů: od těžby nerostů, jako je lithium a kobalt, až po konec jejich životnosti včetně likvidace.

Z brány továrny začíná elektrický automobil svůj život na nesprávné straně kolejí - produkuje mnohem více CO₂ než verze, která hltá benzínem. Je to kvůli lithiu a dalším minerálům vzácných zemin, které *jsou potřebné k výrobě EV, které šetří planetu.*

Emise z materiálů a výroby verze ICE modelu Volvo XC40 jsou zhruba o 40 procent nižší než u EV.

Samozřejmě, model ICE nadále spotřebovává fosilní paliva, dokud se používá. Aby se však elektrická verze takřikajíc „vyrovnala“, musí najet mnoho kilometrů. Jeho ekologičnost také enormně závisí na tom, jak se vyrábí elektřina používaná k nabíjení baterií.

Volvo radí, že na základě typického globálního energetického mixu, pokud najedete pod 93 000 mil, způsobíte větší emise tím, že si vyberete elektrický vůz před benzinovou verzí. V EU, která využívá vyšší podíl obnovitelných zdrojů, je hranice rentability stále 52 000 mil.

Přesto všemu hlavní výrobci automobilů investovali miliardy do vývoje elektrických vozidel. EV byly také výrazně dotovány vládami jako prostředek k dosažení svých klimatických cílů. „Co kdyby se ty miliardy dolarů vložily do spalovacího motoru, o kolik by to bylo lepší?“ zamýšlí se Burton.

Mnohé z elektromobilů, které se dnes prodávají, jsou „městská jezdecká auta“ – tedy vozidla, která nikdy nedosáhnou hranice rovnováhy CO₂, a proto budou vypouštět více CO₂ než ekvivalent benzínu.

Jelikož praktická hodnota elektromobilu je dnes při snižování emisí CO₂ nulová, jeho hodnota má jen signalizovat morální nadřazenost a ukázat ostatním, že vám na nich záleží a jim ne.

Je to dobrý stav. Díky tomu se majitel cítí lépe.

Kuriózní morálkou tohoto příběhu je, že ani podle jejich vlastních norem nejsou environmentalisté příliš dobří v praktikování toho, co káží. Pokud, jak tvrdí bojovníci za změnu klimatu, naše auta „zabíjejí planetu“, pak jsou to ctnostní z nás, kteří zabíjejí planetu rychleji. Je pozoruhodné, že takové pokrytectví ze strany zelených elit se tak dlouho nezpochybnilo. Určitě to nevydrží.

AUTOR: Andrew Orłowski

ZDROJ

Překlad: S.S.

CHCI PŘÍSPĚT NA CHOD PORTÁLU

Upozornění: Tento článek je výlučně názorem jeho autora. Články, příspěvky a komentáře pod příspěvky se nemusí shodovat s postoji redakce cz24.news. Medicínské a lékařské texty, názory a studie v žádném případě nemají nahradit konzultace a vyšetření lékaři ve zdravotnickém zařízení nebo jinými odborníky.