

Napról napra egyre több kétség merül fel az energetikai fejlődési irányokat illetően, mondta Kádár Péter

Arról, napra egyre több kétség merül fel az energetikai fejlődési irányokat illetően, így látja az Óbudai Egyetem Villamosenergetikai Tanszékének tanára. Kádár Péter szerint az elektromos autók vagy a napkollektorok nem tudják jelentősen mérsékelni a globális környezetszennyezést, viszont bizonyos csoportok érdekeit igencsak szolgálják. Ércfalvi András Monitor délután című műsorunkban elhangzott interjújában szó esett a hazai szélenergia Bak ugrásban történő fejlesztéséről is. Átküldött nekem egy 8, 10 pontos ilyen gondolatébresztőt, én meg azt mondtam önnek, hogy ezekre a mainstreamben megfogalmazott alapigazságok, amiket azt gondolom, hogy egy átlag energiafelhasználó az általam, hogyha meghallja, akkor bólint rá, Szélerőművek fontosságáról a felesleges energia átmeneti tárolásra akkumulátorban, mint megoldás a villamos autók mindenhatósága. Szereztek Ön. Alapigazságok, amiket nem nagyon kérdőjelezzük meg. Egyelőre úgy tűnik, hogy kicsiben, nagyban olyan világot élünk, amikor a régi paradigmát felborulnak, mindent át értelmeznek, át kell értelmezni, nem is tudjuk, hogy kell értelmezni. Egy biztos, hogy energiára szükségünk lesz a következő évtizedekben, remélhetőleg évszázadokban. A villamos energiáról is, és ezzel kapcsolatban most már nemcsak a szakemberek, hanem mindenki megnyilvánul, és ki nyilatkoztatja, hogy hogyan kell ezt csinálni. Én azt gondolnám, hogy szükségességében egyetértünk, de felhívnam a figyelmet, hogy akkor elfogadni külföldi állításokat, vagy lefordítani azokat, óvatossággal kell ezt tenni, mert valóban kicsit az egész emberiség a veszébe rohan. Éppen melyik az a mondás, ami leginkább körültekintésre adna okot? Néhány évvel ezelőtt éveken keresztül a szén-dioxidra koncentrált a sajtó, hogy ezt kell elkerülni, és minden, ami ezt elkerüli, az jó esetleg, hogyha drágább és esetleg a többet fogyasztunk, esetleg, hogyha többbe kerül és nagyobb környezetterheléssel jár az akkumulátorok előállítás, akkor is vásároljunk villanyautót. Egy érdekes vizsgálatot végeztem, így mondanám egyszerű egyetemi hallgatókkal még 10 évvel ezelőtt, hogy megvizsgáltuk, hogy egy villamosautó illet annak megfelelő fosszilisüzemanyag- útnak mekkora terhelése, és viszonylag kevés képzettséggel azt hozták ki, hogy nagyságrendileg azonos a 2 terhelése. Talán egy picit a villanyautó jobb, ami azt jelenti, hogyha az összes autót lecserélnénk, akkor is körülbelül ugyanolyan lennénk, ahol most vagyunk, és amikor háttére. Nagy meglepéssel töltötte néhány évvel később a Kossuth Rádió német professzorokra hivatkozva, és hatalmas intézményi háttér, hogy gyakorlatilag ugyanezt az eredményt hozták ki. Ez csak egy példát, a robbanómotor és a villanymotor az egál nagyságrendileg az a. Az egész életciklust veszem, pontosabban bánatosan, és én azt gondolom, hogy ez lassan most Márk össze, és hát nagyon sokan foglalkoznak ezzel professzionálisan. Tehát ebből csak azt akarnám vesződni, hogy az az állítás, hogy mindenki vásárolja villanyautót, az egyrészt nem megoldás a környezeti problémáinkra, másrészt valószínűleg bizonyos érdekcsoportnak egy nagyszerű dolog. És a szén-dioxid problémán kívül nem tudom, hogy lassan meghallja-e, a ország. Írta a világ, hogy egy sokkal nagyobb probléma leselkedik itt ránk, és nem a szén-dioxid múltban fogunk először megfulladni, hanem egyszerűen alapvető anyagok el fognak fogyni. Magyarországon is egy Veszprém professzor, Gelencsér úr felhívta erre már a figyelmet, de máshol is, és hogyha nézzük ezt a ritkaföldfém problémát, akkor már úgy érezzük, hogy esetleg sóderből, homokból még Magyarországon van, lesz számos olyan nagyon szükséges, kis mennyiségben szükséges speciális, például föld fémből nemcsak, hogy Európában kevés van vagy Amerikába, hanem pont éppen, hogy ez többségnél meg Kínában van, ami hát egy része a következő technológiai fejlődést is, Mesi térképet átrendezhet, és nagy kérdéseket vet föl. Igen. És ráadásul. hát nem Kína, Kos 3, 4 ország, ugye nem nagyon értek hozzá, de hírekből úgy tudom, hogy ezek a legkritikább filmek, általában 3, - 4 jó távoli országban vannak, és egy olyan hát zsarolási potenciált is jelenthet ez, mint akár most az olaj vagy a földgáz, vagy bármilyen más energiahordozók. És akkor, hogy közelebb érünk a mai magyar folyamatokhoz, igazán nem kellett nagyon mélyre ásni ahhoz, hogy évekkel ezelőtt, amikor még szinte nem volt egyetlen napelem se

Magyarországon, azt megjósoljuk vagy megbecsüljük, hogy körülbelül mennyit érdemes egészségesen telepíteni. Most én nem a gazdasági oldalát, ennek a beruházási vagy megtérülésre oldalát említeném, hanem műszaki szempontból. Amikor van egy 6, 7000 megawattos fogyasztású ország, ebbe bele rakhatunk 10 megawattot. Nyilván a kor nem számít bele, rá lehet rakni egy 2000 megawattot, ezt nyilván akkor már játszik. És most mikor beszéljünk arról, hogy itt még 10, 1000 megawattot, akkor igencsak el kell gondolkodni, ugyanis a mostani 4000 megawatt és előre látható, de jelentős. Mondjuk azt, hogy menedzsment, energiamentedzsment problémákat vet föl ez a rendszer, amit mindig szoktak mondani, hogy nem bírja el a rendszer. Tehát ezért álltak legkülönbözőbb pályázatok és sok minden más, és ugye tulajdonképpen nagyon széles sávban mindig mindent meg lehet oldani, csak hogyha régi környezetre hozott szabályokat alkalmazunk, akkor előbb-utóbb ezek a szabályok, a határok, az érhetnek kinövi őket? Igen. és egyszerűen csak mondjuk azt, hogy rendkívül drága, mert így hozták a szabályrendszert. Mondjuk, hogy ezt le kell fordítani műszaki nyelvre. akkor a szabályozási energia, tehát amikor nem tervezve vagy valami, ehhez képest nagyon-nagyon sok az egyik termelés. Mónika, napenergia-termelést akkorit egyéb trükköket, módokat kell bevetni, ami nagyon költséges. És ezt az csecsebecsék attól, hogy kollegának az egyik előadását, úgy volt most olyan ország, nem tudom már, melyik, amelyek csúcsidőszakban azért fizetett, hogy a Nap energiáját elvigye valaki. fizetett érte, mert nem tudta hova tenni, nem tudta tárolni, és ez gondokat okozott. Tehát ez mind tényleg, valamint egy a ló másik oldalon. De a szélerőművek tenni. Talán ugyanez lehet a helyzet, Nem tudom, Abszolút para la le helyzet. Egy érdekes, hogy egy kicsit ilyen Bak, Ukrán Zsan, történt a hazai megújuló fejlesztés, hogy mondjuk azt, hogy jól vagy lendületesen indult a szélenergia, de hát ez egy igen alacsony szinten megállt, megfagyott, és most már lehet azokat a hangokat hallani, hogy hasonló volumenű szélenergia telepítésre vagy erőmű telepítése. Itt ugyanerről van szó, Vagy a jelenlegi ez az ország fogyasztásának a beépített teljesítmény körülbelül az 5 százalékkal. Jelenlegi szélerőmű-kapacitás ezt lehet növelni. Abszolút jó dolog, műszakilag, egyéb szempontból támogatandó, de itt is érezzük azt, hogy igazán mikor jön, 3-4-5, 1000 megawatt okról beszéljenek, akkor egyszerűen ez egyrészt problémákat okoz, és hát különböző számításokat, műszaki számításokat lehet végezni, hogy mi történik ilyen esetben, nem célszerű. És még arra is felhívnam a figyelmet, hogy általában ezt egyszerűen úgy szokták lezárni ezt a kérdést, tehát amikor nagyon sok napenergia, szélenergia, akkor majd eladjuk is, exportáljuk. de arra is kell gondolni, hogy azért viszonylag hasonló időjárás van a régióban, és az is egy olyan sok van, akkor másnak is sok lehet. Így van. Bácsai időszakok egybeesnek. Ott más-más stratégia alapján fejlesztenek, tehát nem minden országban telepítenek ennyit ebben az időben, de csak azt gondoljuk, hogy Romániában is igen jelentős már a szélenergia-termelés akkor én azt gondolom, hogy ez egy fontos szempont. Az elmúlt percekben a hazai villanyautózás trendjeiről, fejlődési irányairól hallhattak egy beszélgetést. Az Óbudai Egyetem Villamosenergetikai Tanszékének tanárát, Kádár Pétert Érczfalvi András kérdezte Monitor délután című műsorunkban, és az interjúban elhangzott viszonylag szkeptikus hangvétellel kapcsolatban.