

Elbilen – räddaren eller bara nya problem?

Många har kanske läst nyheten om de stora utsläppen från elbilens batterier. Flertalet medier har rapporterat att en snål dieselbil kan köras 20 000 mil för att komma upp i de utsläppsnivåer som en kraftfull elbil ger upphov till under produktionsfasen.

Jag har de senaste veckorna fått flera frågor och kommentarer om denna nyhet, ”kan det stämma”, ”är elbilen en lika stor bov” eller så vill de bara ha min åsikt i frågan. Jag tycker att det är bra produktionsfasen lyfts upp till ytan och vi måste komma ihåg att det finns alltid både för och nackdelar med allt. Det som utges för *miljövänligt* är oftast bara *miljövänligt* än alternativen.

Elbilsbatteriets miljöpåverkan

Det är IVL Svenska miljöinstitutet som släppt rapporten där de har gjort sitt bästa för att ta reda på elbilsbatteriets miljöpåverkan under produktionsfasen.

De har kommit fram till att produktionen av elbilsbatteriet ger upphov till 150-200 kg koldioxidkvivalenter per kWh som batteriet rymmer. Det är denna siffra som man ska ta fasta på snarare än de 20 000 mil i dieselbil som SVT basunerade ut. Jämförelsen med hur många mil en snål diesel kommer är just bara en siffra för få en uppfattning om koldioxidmängden, beräkningen har inte tagit

hänsyn till utsläppen vid exempelvis produktionen av dieselbilen.

Det är två saker jag tycker är intressant att lyfta i denna debatt. Tillverkningen av elbilar och främst elbilsbatterier är ung, och fokus ligger snarare på att öka kapaciteten än slimma produktionen på det sätt som produktionen av förbränningsmotorer är slimmad. När batteriernas kapacitet ökar, produktionen förbättras och sker med mer andel förnyelsebar energi så kommer siffrorna se annorlunda ut. I rapporten har de räknat på data från åren 2010 till 2016 och mycket har hänt bara under denna korta period.

Onödigt stor och tung plåtlåda

Den andra aspekten som jag tycker är bra att det lyfts, är att storleken har betydelse. Och då menar jag storleken på bilens batteri.

I SVTs skräckexempel så utgår man från Teslas största batteri på 100 kWh. Vi är vana och bortskämda med att resa runt i en bil som är stor nog för bilsemestern när vi sitter själva i bilen till jobbet och vi har motorer som

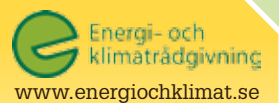


är kraftfulla nog för att köra i 180 km/h trots att vi aldrig behöver köra fortare än 120 km/h. Teslas bilar uppfyller mångas bildrommar men är överdimensionerad för vårt vardagliga transportbehov.

Roten till det onda, att även elbilar är miljöbovar, handlar om att vi vill åka runt i en onödigt stor och tung plåtlåda. Jag tror snarare på att vi behöver ha mindre bilar, kanske klassade som lätt motorcykel? Då går det att köra på landsväg med hyfsad fart och inte bara i staden som en ”moppe-bil”. Då krävs också mindre batterier till samma räckvidd.

Så man kan konstatera att elbilen inte är den ultimata lösningen på den sits vi har försatt moder jord i. Elbilen må vara bättre än de fossildrivna bilar vi idag kör runt på men det viktigaste är att vi reser färre mil i stora, tunga plåtfordon.

FIA JOHANNESSEN,
ENERGI OCH KLIMATRÅDGIVARE
I OVANÅKERS KOMMUN, HÄLSINGLAND



www.energiochklimat.se

Har du frågor kring energi och klimat är du välkommen att kontakta din kommunala energi- och klimatrådgivare:



Anders Tång
Bollnäs kommun
0270-752 28,
070-378 69 30
anders.tang@bollnas.se
Besöksadress: Stadshuset



Fia Johannessen
Ovanåkers kommun
0271-570 26
fia.johannessen@ovanaker.se
Besöksadress:
Kommunhuset,
Långgatan 24, Edsbyn

???????