

Elbiler kan absolutt

DEBATT

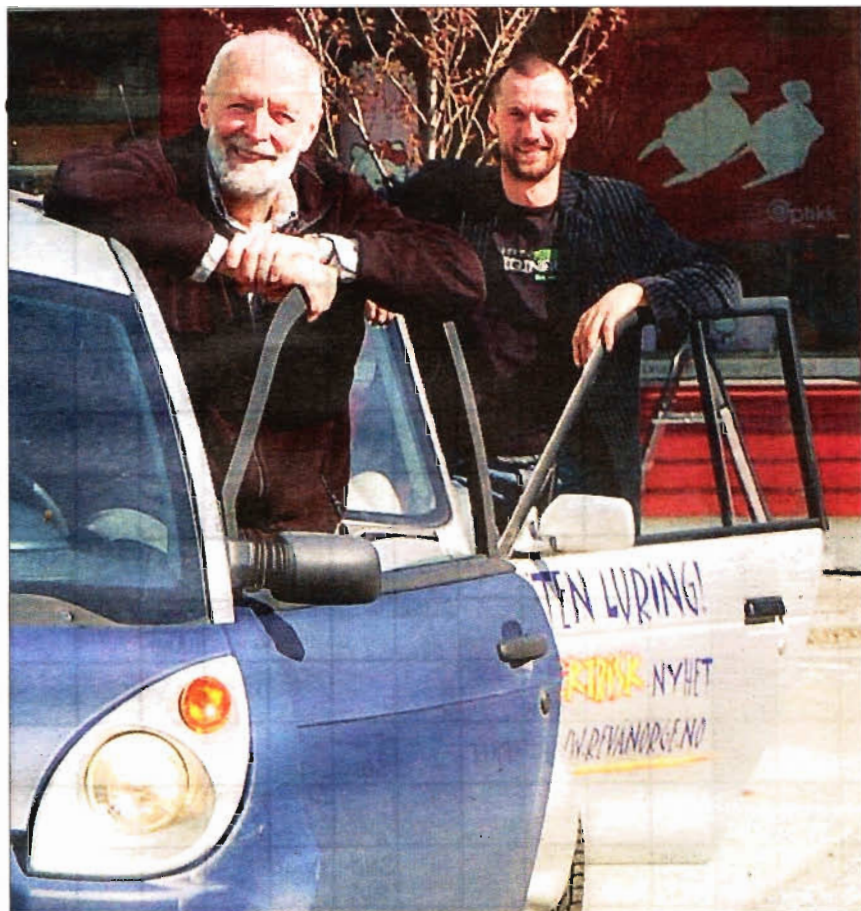
Torfinn Ingeborgrud,
styreleder Rogaland Elbilforening

ELBILER FUNKER faktisk veldig bra, og kan anbefales på det varmeste. Artikkelen «Elbil ikke renest» i Aftenbladet 7. september (oversatt fra Jyllandsposten) inneholdt endel diskutabile påstander. WWF (World Wildlife Fund) i Tyskland fikk i vår en konsulent til å sette opp en sammenligning mellom CO₂-utslipp fra elbiler sammenlignet med VW BlueMotion. Problemet med denne sammenligningen er at den sammenligner epler med bananer. Konsulenten kom fram til at VW BlueMotion er bedre på CO₂-utslipp enn elektriske biler. For å få dette resultatet tok han utgangspunkt i en elbil som får strøm via et overføringsnett med stort tap, og at strømmen kommer fra den eldste og verste type kullkraftverk med laveffektivitet. Dette blir så sammenlignet med de mest moderne diesebilene.

Fossilt drivstoff gir CO₂ ved forbrenningen, men også leting, utvinning og transport gir store CO₂-utslipp. Denne måten å regne CO₂-utslipp på, kalles well-2-wheel. Også kull må utvinnes og har en tilsvarende kostnad.

VI KAN SELVFØLGELIG tenke oss et kontinent hvor all strøm kommer fra kullkraft. Hvis vi da setter opp et well-2-wheel regnestykke med sammenligning av effektivt utvunnet kull forbrent i et moderne effektivt kullkraftverk og så sammenligner dette med mest mulig effektivt produsert diesel, vil en elektrisk Think på kullkraft slippe ut 86 gr CO₂ per km, mens en BlueMotionPolo vil slippe ut 106.4 gr. Gjennomsnitt for nyregistrerte biler (Norge 2008) ville blitt 184 gr. Men det er viktig å tenke på at denne forskjellen vil bli større etterhvert somde greieste oljefeltene nå blir tømt. Oljesand gir vesentlig mer CO₂ ved produksjon sammenlignet med for eksempel Nordsjøolje. Olje produsert fra kull er enda mye verre.

Men dette regnestykket er ikke særlig interessant for oss i Norge. Her er situasjonen at vi har overskudd av strøm basert på fornybar vannkraft, elektrisk transport er dermed ensvært fornuftig bruk av denne strømmen. Vi er også i den heldige situasjonen at vi har et overføringsnett som er robust nok til å takle en innfasing av elbiler, og poten-



ENTUSIASTER: Torfinn Ingeborgrud, til venstre og Tommy Rasmussen i Rogaland Elbilforening fikk i vår ja fra 17. mai-komiteen i Sandnes til å stille med el-biler i folketoget. (Foto: Viktor Klippen)

sialet når det gjelder strømsparing er stort nok til å dekke mye bilkjøring. For å være på den sikre siden kjøper Norstart opprinnelsessertifikater for all strøm som brukes av elbiler i Norge.

MEN TALLENE Aftenbladet gjengir, vil heller ikke gi mening i land som Danmark eller Tyskland. I begge disse landene er det både gamle og nye kullkraftverk, og begge landene har en økende andel fornybar energi. Fossilt drivstoff er en engangsressurs som vi vet går mot slutten. Fornybar-andelen vil derfor måtte øke i alle land. Elektrisk bil er den eneste bilen som kan utnytte energien fra for eksempel vindkraft eller bølgekraft effektivt. Dette er

grunnen til at Obama ønsker seg 1 million elektriske biler på veiene i USA innen 2015.

Aftenbladet skriver i ingressen at WWF (World Wildlife Fund) avslører at elbiler kan være mer skadelige for klimaet enn vanlige biler. Dette er ikke WWF sin holdning verken i Norge, Tyskland eller noe annet land i verden. På den norske nettsiden til WWF finner vi i dag fem artikler om elbiler, alle er positive. WWF kaller det en skandale at vi fortsatt holder oss med så ineffektiv teknologi som det forbrenningsmotoren er. Aftenbladets artikkel blir på denne bakgrunn feilaktig og forvirrende.

ELEKTRISKE BILER I NORGE gir ikke CO₂-utslipp ved bruk, i motsetning til alle fossile biler. Dette kan vi holde fast ved. Eneste reelle argumentet mot elbiler er at de har begrenset rekkevidde. Men ettersom hele 95 prosent av alle kjøreturer er kortere enn 5 mil, bør ganske mange av oss kunne bruke elbil til det meste.

Elektriske biler i Norge gir ikke CO₂-utslipp ved bruk, i motsetning til alle fossile biler. Dette kan vi holde fast ved.
