

Ny satsningar: Hälsosamtal och tekniska hjälpmedel

KALMAR LÄN. Nästa år kommer länets alla 40, 50 och 60-åringar erbjudas ett hälsosamtal. Det ska vara ett effektivt sätt att upptäcka sjukdomsförlopp i god tid och behandla kroniska sjukdomar på rätt sätt. Länsunionen ska satsa 19 miljoner kronor ur Region Kalmar läns budget på hälsosamtalen.

Länsunionen föreslår också en satsning för tekniska hjälpmedel för att hjälpa patienter med kroniska sjukdomar. Patienter ska utrustas med iPad, blodtrycksmanchett, väg, pulsarmband med mera. Sedan ska de kunna skicka in hälsodata till sjukhuset så att vården snabbare ska kunna fånga upp förändringar. På det här satsas sex miljoner under tre år.

Parkerad bil började brinna

KALMAR. Klockan 09.42 på onsdagen kom larm om brand i en personbil på en parkering vid Runvägen i Kalmar. Räddningstjänsten åkte till platsen och släckte branden.

Enligt trygghets- och larmcentralen ska det ha brunnit baktill på bilen.

– Av informationen jag fick från radion är det höger bak. Antingen från däck eller utrymmet där däck är, säger Tony Nilsson, larmoperatör på TLC.

Ingen person kom till skada.

Bilar krockade i korsning

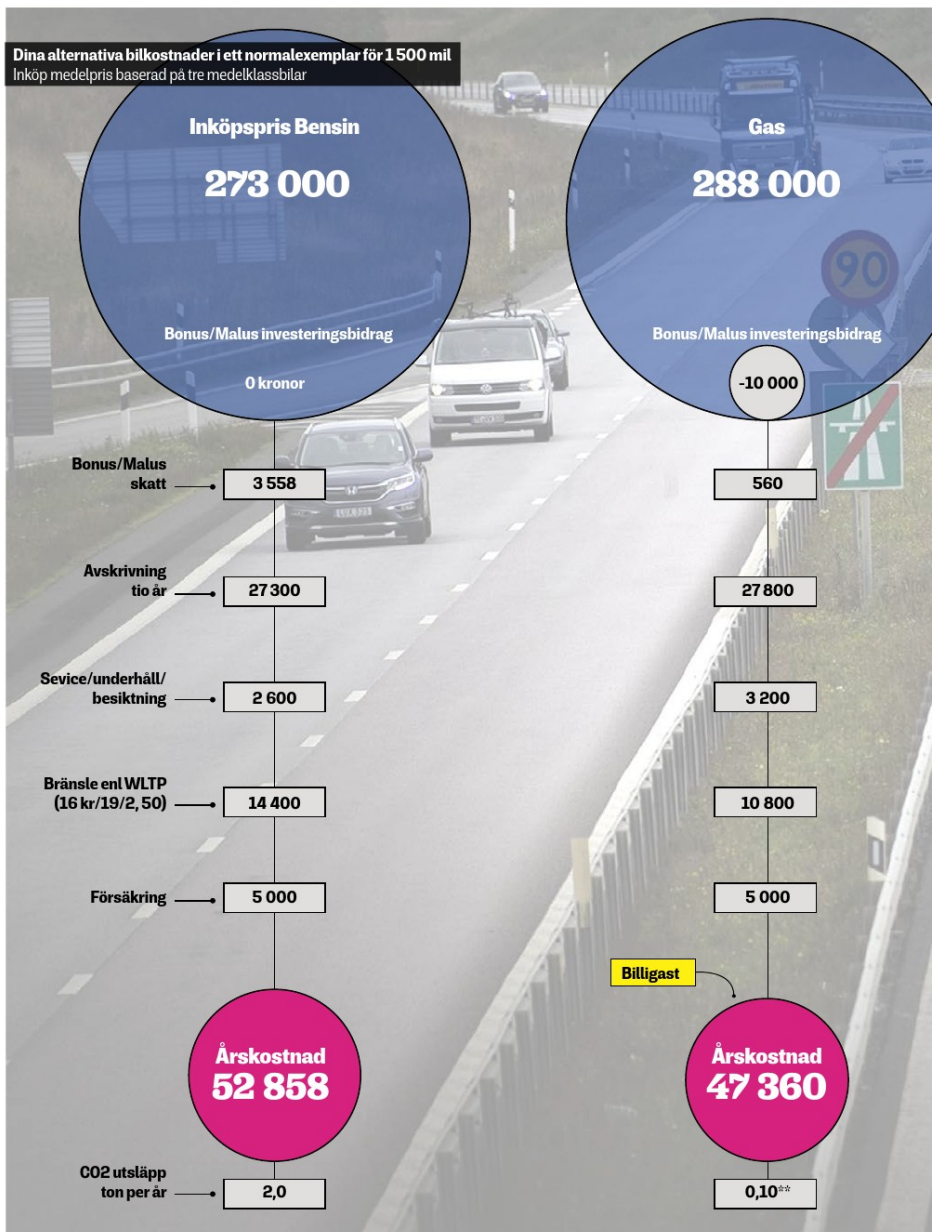
KALMAR. Strax före klockan 11 på onsdagen kom larm om en trafikolycka i korsningen Jägarevägen och Tallhagsvägen. Enligt trygghets- och larmcentralen rörde det sig om en sidokollision mellan två bilar. Det ska emellertid inte ha rört sig om någon högre hastighet och samtliga fyra personer som var inblandade i olyckan klarade sig utan skador.

Sabotage mot tre bilar

KALMAR. Polisen har fått in tre anmälningar om vandaliserade bilar. En eller flera okända gärningsmän har krossat bakrutan på en bil som stod parkerad på Arrheniusgatan. På Stationsgatan hittade ägaren en repa på bilen och repor hittades även på två rutor på en bil på Järnvägs-gatan.

Nyheter

MILJÖDEBATTEN: FRAMTIDENS DRIVMEDEL



”El och gas är framtidens för bilarna”

- Drivmedelsomställningen för bilbranschen är inne i ett intensivt skede. Och kunderna vacklar inför de val man ställs inför.
- Enligt miljönestorn Kjell Axelsson är valet ganska klart. – Jag tror inte på hybrider. El och gas är framtidens för bilarna, säger han.

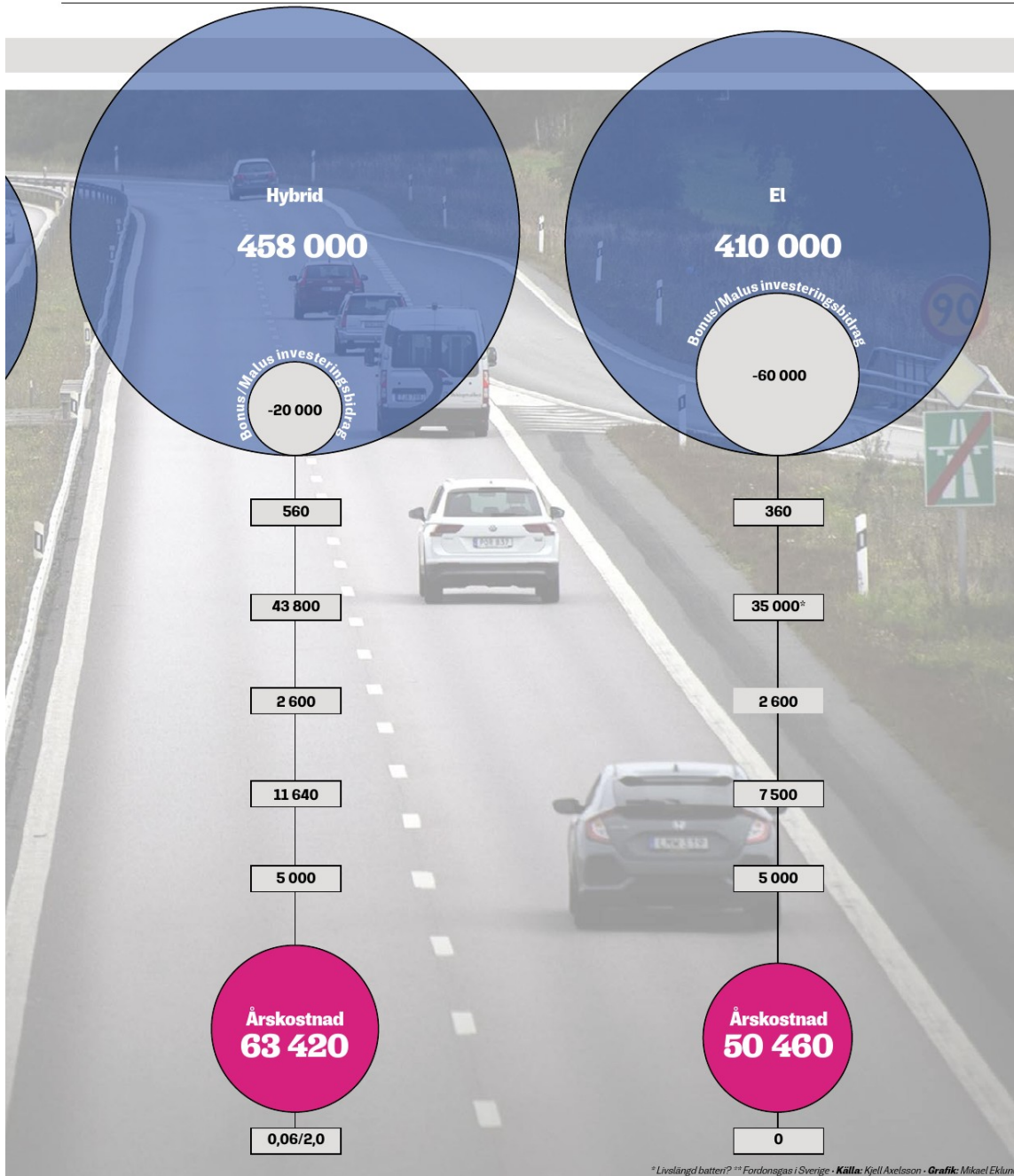
NYHETSCHEFER:
Per Jakobsson
Dan Ahlstedt
Hector Barajas
0480-592 80
nyhetschefen
@barometern.se



TIPSA OSS!
0480-592 44
tips@barometern.se



SENASTE NYTT
Barometern.se
facebook.com/
Barometern
Twitter:
@barran_nyheter



* Livslängd batteri? ** Fordonsgas i Sverige - Källa: Kjell Axelsson - Grafik: Mikael Eklund



”Om alla i ett villaområde eller bostadsområde skulle ladda sina bilar samtidigt och samtidigt köra alla andra hushållsfunktioner skulle det bli problem.”

Anna Karlsson
Vd Kalmar Energi

Elbolaget: ”Gäller att tänka efter”

En dramatisk ökning av antalet elbilar skulle kunna betyda problem för elleverantörerna. ”Om alla i ett villaområde skulle ladda sina bilar samtidigt och samtidigt köra alla andra hushållsfunktioner skulle det bli problem”, säger Kalmar Energis vd Anna Karlsson.

KALMAR. Att ladda sin elbil kräver nätkapacitet och därför är det viktigt att tänka på hur man utnyttjar sina resurser.

– Jag har själv en elhybrid och brukar ladda den på natten när nätet är i princip outnyttjat. Det gäller att tänka efter och använda dygnets timmar förnuftigt, säger Anna Karlsson.

Framför allt skulle det kunna bli problem i tätbefolkade områden.

– Om alla i ett villaområde eller bostadsområde skulle ladda sina bilar samtidigt och samtidigt köra alla andra hushållsfunktioner skulle det bli problem. Men jag tror inte det är någon stor risk. Dessutom tror jag inte att alla bilar kommer köras på el – i vårt län har vi också goda förutsättningar för biogas, säger Anna Karlsson.

Kommer ni att aktivt arbeta för fler offentliga laddplatser?

– Vi är ju en aktör, men det är inget uppdrag vi har och jag tror att branschen själv kommer driva den utvecklingen.

Om nu staten tappar intäkter på bensinskatten kommer energiskatten i stället att höjas?

– Det är väl inte otänkbart att det blir någon form av skatteväxling.

JÖRGEN STRÖM

KALMAR LÄN. Tillsammans med återförsäljare och elbolag har Kjell Axelsson tagit fram en statistik där han räknat ut snittkostnaden för att äga en normalstor bil (se grafik) där han också vägt in kostnader för Bonus/Malus både med bidrag och skatt, service, underhåll, bränsle enligt WLTP och försäkring.

– Det är en snittuträkning där jag valt att göra en avskrivning på tio år. Det är ungefär så länge en bil är i drift. Då ser man att det mest förmånliga är att köpa en ren elbil eller en gasbil – men det finns ju samtidigt ett antal punkter som behöver belysas mer, säger Kjell Axelsson.

Mycket hänger fortfarande i luften. Som exempel-



Miljöentreprenören Kjell Axelsson har räknat på framtidens drivmedel för bilar. Enligt honom kommer renodlade elbilar och renodlade gasbilar vara mest lönsamt i framtiden.

vis livslängden på elbatterier och dess miljöpåverkan vid tillverkning. Det handlar också om elnätets kapacitet för ladd-

ning, om tillgänglighet på grön el eller om statligt stöd för utbyggnad av produktion av miljöbränsle.

”Hybriden tror jag inte på eftersom en hybridbil bara klarar cirka fem mil på el och sedan går den på fossilbränsle. För personer som pendlar lite längre eller kör längre sträckor är det ingen bra lösning.”

Kjell Axelsson

Du är ju delvis part i målet eftersom du driver en biogasanläggning?

– Så är det, men jag har bortsett från det i den här

sammanställningen och gått på branschens och statens uppgifter. **Gasens problem är ju få tankstationer. Hur tänker du där?**

– Det finns i dag 184 stationer för biogas i landet och det byggs ständigt fler. Även i vår region är flera nya stationer på gång. **Så din slutsats är att el eller gas är framtiden?**

– Tveklöst. Hybriden tror jag inte på eftersom en hybridbil bara klarar cirka fem mil på el och sedan går den på fossilbränsle. För personer som pendlar lite längre eller kör längre sträckor är det ingen bra lösning.



TEXT
JÖRGEN STRÖM
jorgen.strom@barometern.se
0480-592 54

● Läs mer på nästa sida.

MILJÖDEBATTEN: FRAMTIDENS DRIVMEDEL



Liljas försäljningschef Håkan Borg menar att elbilen kommer att bli dominerande i framtiden – men att det syntetiska drivmedlet HVO 100 kommer att fungera bra under en övergångsperiod.

FOTO: MATS HOLMERTZ

”Jag delar Kjell Axelssons slutsats om att el och gas är framtiden – men jag tror samtidigt att man måste ha tre eller fyra ben att stå på. Vad konsumenten väljer kommer att bero på hur mycket bilen planeras att användas.”

Johan Eriksson
Säljare på Bilkompani i Kalmar.



Johan Eriksson på Bilkompani menar att det kommer krävas flera ben att stå på för bilbranschen. Kundens behov kommer styra valet av bil.

Kundens behov styr valet

- Utvecklingen inom miljöområdet går snabbt för branschen.
- 2020-talet kommer präglas av omställningen.
- Men Kalmars återförsäljare tror att arbetet kommer ta tid – och att konsumenten måste bli mer medveten om hur man vill använda bilen i framtiden.

KALMAR. I stort sett samtliga stora tillverkare satsar stora belopp på miljöområdet. Franska Renault kommer 2022 kunna erbjuda åtta rena elbilsmodeller och tolv hybridmodeller.

– På den internationella marknaden är el det som leder utvecklingen. Gasutvecklingen är något som sker mest i Sverige. Redan i dag erbjuder Volvo elektrifierade versioner på alla modeller och nästa år kommer en ren elversion på XC40, berättar Håkan Borg som är försäljningschef på Liljas bil.

Tyska Volkswagen fick en stor ekonomisk smäll efter sin utsläppsskandal för ett par år sedan, men enligt Johan Eriksson, försäljare på Bilkompani i

Kalmar, var den skandalen precis vad företaget behövde.

– Frågan lyftes på ett stort internationellt plan och blev startskottet för en enorm satsning på nya drivmedel. I dag sker en snabb utveckling inom Volkswagen och 2021–2022 kommer vi ha ett stort utbud av rena elmodeller. Jag delar Kjell Axelssons slutsats om att el och gas är framtiden – men jag tror samtidigt att man måste ha tre eller fyra ben att stå på. Vad konsumenten väljer kommer att bero på hur mycket bilen planeras att användas, säger han.

Elbilar kommer att ha en ungefärlig körsträcka på mellan 25 och 45 mil på en laddning. För personer



Spanska Seat kommer satsa 46 miljoner kronor i Sverige under fyra år för att utveckla biogas från kommunala avfallsanläggningar. Mats Nilsson, säljare på JL-Bilar, tror på en ljus framtid för gasen.

med vardagliga körningar till och från jobbet och trafik i närområdet kommer det kanske att vara tillräckligt. För långpendlare och de som använder

bilen i jobbet blir det svårare.

– Därför går det aldrig att ge ett rakt svar på frågan om vad man ska välja för bil. Vi brukar alltid frå-

ga kunderna om vilka behov de har. Inom Seat jobbas det oerhört mycket både med el, hybrider och gas. Framför allt på gasidan där flera modeller redan finns och flera är på gång, säger Mats Nilsson som är säljare på JL-Bilar.

Det finns dock flexibla lösningar att ta till för de kunder som önskar det.

– Väldigt många leasar i dag sin bil och hos oss går det att, under avtalet, byta bil för enstaka långresor som exempelvis en fjällsemester eller Stockholmsresa, säger Håkan Borg på Liljas.

Hybridlösningar, alltså en mindre eldrift för max fem mil och sedan fossilbränslekörning, är ett alternativ för dem som söker en övergångsmodell.

Samtliga återförsäljare som Barometern pratat med räknar med att drivmedelsomställningen kommer att ta tid. Sveriges mål är att ha en fossilfri fordonsflotta 2030,

men få tror att det är möjligt.

– Det är svårt att säga när den omställningen är helt genomförd. Jag skulle hellre säga 2035, säger Johan Eriksson.

– Min uppfattning är att det lär dröja upp emot tio år innan elbilen har tagit över för vanliga kunder. Fortfarande är 90 procent av de bilar vi säljer diesel- eller bensinbilar, säger Mats Nilsson.

Håkan Borg är heller inte säker på att dieselbilen behöver fasas ut snabbt.

– HVO 100 är på väg att lanseras på bred front, alltså syntetisk diesel som reducerar utsläppen upp till 90 procent. Det kostar en krona mer litern men ger samtidigt ett bättre samvete och renare natur. De flesta nyare dieselbilar från Volvo och Renault kan köras på det bränslet. Under en övergångsfas tror jag mycket på HVO 100, säger han.

JÖRGEN STRÖM
jorgen.strom@barometern.se
0480-592 54

FAKTA

Plus och minus med framtidens drivmedel

Bensin/diesel

- ➕ Många tankstationer, lång körsträcka.
- ➖ Släpper ut 2,0 ton koldioxid om året vid 1 500 mils körsträcka, ökade skattekostnader enligt Bonus/Malus.

Biogas

- ➕ Miljövänlig, släpper bara ut 0,1 ton koldioxid om året vid 1 500 mils körning, 10 000 kronor i inköpsbidrag.
- ➖ Få tankstationer, dyrare i service/underhåll.

Syntetisk diesel (HVO 100)

- ➕ Reducerar koldioxidutsläppen med 90 procent. Kan användas i moderna dieselmotorer.
- ➖ Dyrare än vanlig diesel. Fungerar inte i bilar äldre än 2015. Inte tillgänglig på alla tankstationer.

Elhybrid

- ➕ Miljövänlig under kortare sträckor, 20 000 kronor i inköpsbidrag.
- ➖ Dyr i inköp, elen räcker i cirka fem mil, sedan kopplas fossilbränslet in.

El

- ➕ Inga utsläpp, 60 000 kronor i inköpsbidrag.
- ➖ Dyr i inköp, krävs laddbox, begränsad körsträcka.