

Klimakrisen set fra Gentofte 5:5

- Strøm til bilen

Kursiv - speak

Fed: Maria

Sort: Søren Jakobsen

Blå kursiv: cleansound

(El-bil kører forbi)

Søren Jakobsen: Man snakker nogle gange om det der hønen eller ægget, hvad skal komme først: Ladestanderen eller elbilerne? Og det er bare ladestanderne, der skal komme først.

Maria Maarbjerg: Det her er Søren Jakobsen fra dansk e-mobilitet. Jeg hedder Maria Maarbjerg, og du lytter til sidste afsnit af "Klimakrisen set fra Gentofte" - en podcast om vores lokale klimaindsats.

Klimakrisen er et globalt problem, der i høj grad både bliver skabt og løst lokalt. Derfor har vi lagt et forslag til en ny plan frem for klimaet i Gentofte. Den hedder Klimaplan 2050, og den sætter retningen for, hvordan vi i Gentofte skal nå et mål om 90% reduktion af CO2-udledningen i 2030 og CO2-neutralitet allersenenest i 2050.

Klimaplanen er en fælles plan for hele Gentofte. Den kommer til at kræve en stor indsats fra både borgere, foreninger og virksomheder - og fra lokalpolitikere og medarbejderne i kommunen. Både når det gælder om at skabe løsninger og lokal klimahandling sammen, og når det handler om de klimavenlige valg, vi alle sammen står over for i dagligdagen.

Gentofte Kommune er en af landets tættest befolkede kommuner, bygningerne er af ældre dato, og der er trængsel på vejene. Til gengæld er der ikke noget landbrug og kun en lille smule industri. Derfor kommer Gentoftes CO2-udledning fra energiforbruget i bygninger og fra transport, fra produktion af el og varme og fra forbrug af mad og ting.

26% af CO2-udledningen i Gentofte kommer fra transportsektoren og især fra personbiler. Det er forventningen, at der kommer mere og mere trafik på vejene frem mod 2030, så det er ikke helt enkelt at få den udledning banket i bund. Men elbiler er en afgørende del af løsningen, og i Gentofte har vi sat et mål om at mindst 40% af de private biler skal køre på el i 2030.

Her i foråret 2022 var 6% af personbilerne i Gentofte elbiler. Så der er et stykke vej endnu. Derfor er jeg i det her afsnit taget på besøg hos Dansk e-Mobilitet for at blive klogere på omstillingen til elbiler.

Søren Jakobsen tager imod mig i receptionen i Energiens Hus på Frederiksberg.

(Søren jakobsen: Hej, Marie?

Maria Maarbjerg: Maria

Søren Jakobsen: Maria. Kom indenfor.

Maria Maarbjerg: Tak skal du have)

Søren Jakobsen: Jeg hedder Søren Jakobsen, og jeg arbejder i Dansk E-mobilitet, som er brancheforeningen for de virksomheder, der sætter ladestandere op rundt omkring i Danmark, og

som importerer elbiler, og som laver komponenter eller leverer el til elbiler, så virksomheder, der på en eller anden måde arbejder med omstilling af transporten til elektricitet.

Maria Maarbjerg: Hvorfor er elbiler så central en del af den grønne omstilling?

Søren Jakobsen: Jamen det er jo fordi, det er den eneste transportform, som tilbyder, at man kan komme ned på nul gram Co2 per kilometer. Man kan godt forbedre benzin-motoren eller dieselmotoren, men man kommer aldrig ned på nul. Og det er det, man kan med el, at man kan lave en fuldstændig omstilling og lave en helt grøn transport på den måde.

Maria Maarbjerg: Når vi ser på udledningen fra Gentofte og fremskriver den frem mod 2030, så kan vi se, at noget der er nødvendigt at håndtere, det er trafikken, men også, at med de muligheder, vi har og de beregninger, der ligger, jamen så er det også en af de hårdeste nødder at knække.

Søren Jakobsen: Ja

Maria Maarbjerg: Hvorfor er det så svært?

Søren Jakobsen: Jamen, for det første tager det bare lang tid. Man kører jo i en bil i femten år, tyve år måske. Så selvom vi starter nu, så går der jo femten år eller tyve år, før de allesammen er udskiftet. Og så er der også bare en lang indfasningsperiode, man får ikke alle overbevist om, at de skal købe en elbil nu. Der er nogen, der går først og køber en elbil, men der er jo mange, der siger: "Vi har lige købt en benzinbil, men næste gang, der er det en elbil". De ved godt, at de skal den vej, men denne her gang, der blev det lige en benzinbil.

Maria Maarbjerg: Hvad bunder den forsigtighed i?

Søren Jakobsen: Jamen det er jo bare noget nyt, ikke? Det der med at lade op, kan den trække en campingvogn eller en hestetrailer, eller, kan man køre ned til Sydeuropa på sommerferie og skiferie og sådan noget. Altså der er jo mange spørgsmål, som man kan være bekymret for. Meget af det er måske ikke rigtigt, men man kan være bekymret for det, og så er det nemmere bare at gøre det som man plejer og det man ved, virker.

Maria: Men så synes jeg da, vi skal finde ud af det med det samme, altså kan den trække en campingvogn, hvad med hestetraileren og ferien til Sydeuropa?

Søren Jakobsen: Jamen det kan man godt. Det er klart, hvis man skal til Sydeuropa med en campingvogn bagpå, så bliver det en lang tur, fordi så skal man ind og lade op rigtig mange gange. Så på den måde er der en begrænsning. Men man kan sagtens køre til Sydeuropa *uden* en campingvogn, stort set uden, at det tager længere tid end med en benzin-bil. Man kan også køre en campingvogn rundt i Danmark. Man kan også trække en hestetrailer, men måske ikke til Sydeuropa vel, så mange ting kan lade sig gøre, men det er klart, der er nogle ting, man skal gøre anderledes, hvis man får en elbil.

Maria Maarbjerg: Hvad for nogle ting, man skal gøre anderledes, hvis man får en elbil?

Søren: For det første, så skal man jo planlægge lidt mere. Hvis man skal på skiferie i Østrig, så skal man jo tænke over, hvordan har man tænkt sig at lade op på vej derned af. Og det kan man så indtaste i en app, som så foreslår, hvor man kører ind og lader op, så på den måde er det ikke svært, men det kræver alligevel, at man har tænkt over sin rute lidt mere, end hvis man er i en benzin-bil, hvor man jo bare tanker dernede af.

(el-bil kører forbi)

Maria Maarbjerg: Her på det seneste der har priserne på el jo sådan eksploderet en lille smule, kan man vidst godt sige. Er det stadigvæk økonomisk en god idé at købe en elbil på nuværende tidspunkt?

Søren Jakobsen: Ja, så der er jo dét... på benzin der kan prisen jo så ændre sig fra dag til dag eller hen over en uge måske nogle gange, men på el, der ændrer prisen sig jo hver time. Så hvis man sørger for at få ladet sin bil op om natten, så vil man som regel få billig strøm, og hvis man lader sin bil op lige når, man kommer hjem fra arbejde, så får man dyr strøm. Man kan sætte bilen til at den skal lade op fra kl. 23 fx, så man slutter den til, når man kommer hjem, og så starter den selv med at lad op klokken elleve eller tolv eller hvad man nu har sat den til.

Maria Maarbjerg: De mennesker der har skiftet til elbil, hvad fortæller de, har været den største forandring eller udfordring i skiftet der?

Søren Jakobsen: De fleste de siger jo, at det var meget nemmere end de troede, altså man har en masse bekymringer om, at skulle lade op ude i det offentlige rum, men hvis man har en ladestander derhjemme, så er det jo ret sjældent, at man har brug for at lade op ude i det offentlige rum. Så lader man bare op derhjemme og så en gang imellem, når man har kørt over 400 km, så har man brug for noget mere. Og så er det jo bare, at det er sjovt at køre elbil, de fleste fortæller jo bare om, at de er glade for deres bil.

Maria Maarbjerg: Hvorfor er det sjovt at køre elbil?

Søren Jakobsen: Ja, fordi de accelererer hurtigt, ikke? Der er lidt mere radio-bil over det, end når man kører med benzin og gear, ikke?

(Elbil kører forbi)

(VOXPOP)

Marie Plum: Vi har på et tidspunkt haft en leaset eller en vi lånte i halvandet år, og efter vi har prøvet det, synes jeg, at det er virkelig svært at gå tilbage til en almindelig bil. Altså jeg syntes, det var den fedeste køreoplevelse, altså den kører virkelig smooth i forhold til en almindelig bil. Plus at man blev fri for at bruge penge på benzin og svine miljøet til med det.

Jais Koch: Jeg ejer en elbil, og det er min første elbil, og jeg har haft den i et lille års tid. Den største forandring ved at køre elbil er selvfølgelig opladningen. Det skal planlægges i lidt højere grad, hvor det før bare var ind på benzintanken og få det klaret, men vi har fået installeret en ladeboks i vores indkørsel, og det er på mange måder nemmere nu, fordi nu får vi fyldt den op derhjemme. Det kan også ske om natten, hvor el er billigst.

Maria Maarbjerg: I Gentofte ligger 40% af boligerne i etageejendomme eller andre steder, hvor man ikke har mulighed for at sætte en ladestander op på sin egen grund. Derfor er der mange, der er afhængige af at kunne lade i det offentlige rum.

Der er her i juni 2022 35 ladestandere på offentlige parkeringspladser i Gentofte Kommune, der er 52 flere på vej i løbet af det næste år og endnu flere på sigt. Der er blandt andet et stort ladepunkt med 13 ladestandere på vej ved Gentofte Sportspark, så det bliver let at lade bilen op, mens man dyrker sport.

Søren Jakobsen: man snakker nogle gange om det der hønen eller ægget, hvad skal komme først: Ladestanderen eller elbilerne? Og det er bare ladestanderen, der skal komme først. Hvis man bor i sådan en boligforening, så køber man ikke en elbil, før ladestanderen er nede på p-pladsen. Og derfor er de nødt til, selvom der ikke er nogle elbiler, at tage beslutningen om at sætte ladestandere op.

(elbil kører forbi)

Maria Maarbjerg: Er elbiler reelt så grønne, som de bliver solgt som?

Søren Jakobsen: Ja, det er de. Man diskuterer jo mange ting med fx batteriet, ikke? Når man producerer sådan et batteri, så bruger man en masse energi. Og hvis det så bliver lavet i Kina, så

er det jo typisk el fra et kulfyret kraftværk, der bliver brugt til at lave batteriet. Men selv da, der bliver sådan en elbil grøn efter 50-70.000 km. Det er jo så to-tre års kørsel, og derefter så er den så grønnere end en benzinbil.

Maria Maarbjerg: Batterierne består af litium, kobber og kobolt. Dem er der begrænsede mængder af i naturen, så genanvendelse er et must, hvis vi skal have noget at lave batterier af i fremtiden.

EU-regler sikrer, at metallerne bliver brugt igen, når batteriet er udtjent, men faktisk holder batteriet ofte længere end den bil, de sidder i. Kapaciteten på batteriet er måske faldet, så det ikke duer at putte det i en ny bil, men det kan bruges andre steder.

Måske, fortæller Søren, kommer vi til at bruge gamle bilbatterier til at lagre vindmøllestrøm.

Søren Jakobsen: Så der er et ret langt liv for de her batterier, også længere end bilen, formentlig.

Maria Maarbjerg: Hybridbilen har været et populært valg de seneste år, men har også fået på puklen for ikke at være så grøn, som den giver sig ud for at være. Jeg spørger Søren, hvad der er op og ned med hybridene:

Søren Jakobsen: Fordelen er jo, at man kan lave et lille batteri og køre på el til daglig, og så på de lange ture, kan man køre benzin, og det er jo sådan set en fin idé, og hvis man bruger plug-ind, så man kører de 50-60% på el, så er den sådan set også grønnere end benzin eller dieselbil. Problemet er, hvis man ikke lader den op. Vi plejer at sige, at plug-in hybridene er en god overgangsløsning, men overgangen er ved at være slut. Nu er elbilerne så gode og priserne også så langt ned, at der er sådan set ikke er nogen grund til at købe en plug-in, man kan ligeså godt gå på ren el.

Maria Maarbjerg: Hvis nu man er lidt i tvivl om, hvilken bil, man skal vælge, kunne du så ikke komme med nogle gode råd til nogle overvejelser, man kan gøre sig for at finde ud af om en elbil kunne være ens næste bil?

Søren Jakobsen: Jo, man skal jo selvfølgelig finde ud af, hvad for et prisleje, man er i. Når man køber elbil kan man godt ligge lidt højere, end man måske ville have gjort med en benzin eller dieselbil, fordi den er billigere at køre i. Så er der det her med rækkevidden. Man skal tænke på sit behov, og hvis man ikke har brug for at køre 500 km ret ofte, så er det måske fint at tage den model, med det mindre batteri, bare den så kan lade hurtigt op. Så køb en bil, der passer til rækkevidden.

Det er lidt ligesom fladskærmsfjernsyn. I starten så var det jo utroligt vigtigt at vælge de rigtige, fordi der var nogle, der var rigtigt dårlige, men når det når en eller anden modenhed, så er de jo allesammen nærmest lige gode, og så er det jo lige meget, hvad man vælger. Og det er også der, vi er på vej hen med elbiler, at der er opnået en eller anden modenhed på markedet, som gør, at de alle sammen lader rimelig hurtigt op og kører ret godt, så: Kør en tur i den, og hvis du kan lide den, så er det nok det rigtige valg.

Maria Maarbjerg: Hvad for en bil har du selv?

Søren Jakobsen: Jeg har faktisk en plug-in hybrid. Jeg har kørt i elbil i mange år, i nogle små elbiler. Og så blev familien for stor til dem, og så købte vi en plug-in hybrid for et par år siden. Men næste gang bliver det en elbil. Som alle de andre også siger.

Maria Maarbjerg: Er du god til at få sat den i stik så, den hybrid-bil, du har?

Søren Jakobsen: Det lover jeg, hver dag.

Maria Maarbjerg: Du har lyttet til sidste afsnit af 'Klimakrisen set fra Gentofte' - en podcast om Gentofte Kommunes klimaindsats.

Du kan finde forslaget til Klimaplan 2050 på gentofte.dk/klimaplan. Her kan du også se handleplanerne med tiltag for de næste to år.

Podcasten er blevet til med hjælp fra LYDPOL, musikken var komponeret af Lil Lacy og Jim Molyneux.

Mit navn er Maria Maarbjerg. Tak fordi du lyttede med.