

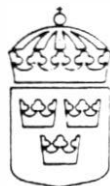
Motion till riksdagen

1989/90:N284

av Karl-Göran Biörsmark och Hugo Bergdahl

(båda fp)

Utvecklingen av elbilen



Mot.
1989/90
N284-291

I den lilla danska staden Randers kör det idag omkring mer än 250 små elektriska bilar på de trånga gatorna. Det hörs bara ett svagt surrande när elbilarna dyker upp och några avgaser lämnar de inte efter sig. Skulle strömmen ta slut kan elbilägarna i Randers rulla in framför järnvägsstationen, till en stormarknad eller ett par andra platser där stora skyltar anger att det finns gratis ström till elektriska bilar.

Schweiz är ett annat land där intresset är stort för den rena och tysta elbilen, liksom i Tyskland och Holland. Förklaringen är helt enkelt att intresset för miljövänlig teknik är stort i dessa länder.

Sverige är minst sagt trögt i starten när det gäller att satsa på alternativbilen. Posten prövar dock en ny variant av den miljövänliga elbilen. Bilen väger drygt ett ton varav hälften är batterivikt. När man har räknat in förarens vikt finns det inte plats för mer än 200 kilo last. Men å andra sidan är bränslekostnaden inte mer än 55 öre milen mot 5 kr. milen för en bensinbil.

Elbilen är förvisso ingen ny uppfinning. Tvärtom. Den har en lång historia. Vi får gå tillbaka till första hälften av 1800-talet för att träffa på det första elfordonet. Alltså långt innan förbränningsmotorn blev ett intressant alternativ som drivkälla.

Här följer några milstolpar ur elbilens historia.

1839 – det första elfordonet byggdes av skotten Robert Davidson. Den drogs av batteri med järn/zinkelektroder. 1881 – i Paris introducerades den första batteridrivna bussen. Vid sekelskiftet gick elbussar i trafik även i London, Berlin och New York. 1988 – världens första mekaniskt drivna taxidroskor började användas i London. De var eldrivna. 1899 – belgaren Jenatzy slog hastighetsrekord med sin elbil, 106 km/tim. 1909 – British Thompson i Houston tillverkade elbilar där motorerna var inbyggda i bakhjulsnaven. En av dessa körde 290 000 km. 1920 – elektrisk självstart för bensinbilar konstruerades. Men oljepriserna dumpades. Detta ledde till elfordonens nästan totala tillbakagång. 1981 – ett svenskt elfordonscentrum invigs i Trollhättan. 1988 – batterier som gör det möjligt att köra 25 mil per uppladdning presenteras.

Trots att det gått 150 år sedan Robert Davidson byggde sitt elfordon har inte så värst mycket hänt vad gäller utvecklingen av elbilen. Den stora mängd

den olja i USA, första världskrigets speciella krav på militära fordon samt massproduktionen enligt löpandebandprincipen av förbränningsmotor-drivna fordon gjorde att elbilen kom att minska drastiskt i antal och betydelse.

En viss elbilsrenässans ägde rum i Europa, bl.a. i Sverige, under andra världskriget då tillgången på olja var mycket begränsad. En del eldrivna fordon har dröjt sig kvar sedan den tiden. Bland annat finns det idag ca. 50 000 eldrivna mjölkdistributionsfordon i England. Man räknar med att det finns över 1 miljon elfordon i världen för närvarande. Av dessa används ca. 650 000 för materialhantering och ca. 250 000 till golf och annan fritidssysselsättning. Elfordonsparken i Sverige består i huvudsak av eldrivna truckar till ett antal av ca. 10 000.

Hög tid att satsa på elbilen

Det finns idag många skäl som talar för att större satsningar måste göras för att göra elbilen till ett slagkraftigt alternativ till förbränningsmotor-drivna bilar. I jämförelse med dagens konventionella bilar är elbilen miljövänligare, billigare vad gäller drivmedelskostnader, billigare i underhåll, tystare, renare och har längre livslängd.

Visst forsknings- och utvecklingsarbete pågår i Sverige kring elbilen. Detta sker bl.a. på Chalmers, Vattenfallsverket, Televerket och STU (Styrelsen för Teknisk Utveckling).

Intresset för att driva på utvecklingen har dock hittills inte varit i Sverige. Att vårt klimat skulle utgöra hinder, vilket framförs ibland, är inte ett hållbart argument, även om det komplicerar något för elbilarna. Introduktion i stor skala av elfordon skulle i mycket liten grad öka de problem som sammanhänger med produktion och distribution av elenergi.

Batterierna är fortfarande den svagaste länken för elfordon. De är dyra och klarar i dag endast relativt korta körsträckor åt gången. Men med tanke på erfarenheter från utlandet borde elfordon ändå kunna användas mer i Sverige. Det finns ovanligt få elbilar i vårt land jämfört med de flesta andra europeiska länder. En elbil betraktas fortfarande som ett ovanligt experimentfordon av de flesta. Självklart fordras det mycket av ytterligare forskning och försök innan elbilen är mogen som ett mer omfattande alternativ och konkurrent till de motorfordon som vi använder i dag.

Enligt vår mening är tiden nu inne för en kraftig satsning på elbilen som ett alternativ till den mer traditionella drivmedelsbilen. Den satsningen borde bestå i ett kraftigt ökat forsknings- och utvecklingsarbete. Utöver STU, Chalmers m.fl. borde den svenska bilindustrin vara självklara samarbetspartner i detta utvecklingsarbete. Konkurrensbevakningen från de olika företagsenheternas sida borde i detta gemensamma arbete underordnas det gemensamma målet. Staten bör ta nödvändiga initiativ i detta syfte.

Hemställan

Mot. 1989/90

N284

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utvecklingen av elbilen.

Stockholm den 23 januari 1990

Karl-Göran Biörsmark (fp)

Hugo Bergdahl (fp)