

Ledare | Allt är inte el som rullar. Inte än i alla fall.

Ska hela Dalarna gå på el? Nej, säger näringslivet...



Politisk redaktör
Gabriel Ehrling Perers
gep@falukuriren.se

Falu-Kuriren

Växel: 010-709 70 00
Adress: Box 265, 791 26 Falun

**CHEFREDAKTÖR
OCH ANSVARIG UTGIVARE**

Helena Nyman
helena.nyman@falukuriren.se

STF ANSVARIG UTGIVARE

Jan Svensson
jan.svensson@falukuriren.se

ANNONSERING

Tel: 010-709 70 00

SÄLJCHEFER

Joakim Mårtensson
joakim.martensson@dt.se

Joakim Gustavsson
joakim.gustavsson@dt.se

KUNDSERVICE

Tel: 010-709 79 00
Mån-tor 8-17, fre 8-16

dt.se/kundservice

PRENUMERATION

Prenumerationspriser 2021
Gäller vid tillsvidareprenumeration

Total: Papperstidning, e-tidning och allt digitalt innehåll 408 kr/mån

Helg: Papperstidning fre-lör, e-tidning och allt digitalt innehåll 308 kr/mån.

Digital Premium: E-tidning och allt digitalt innehåll 199 kr/mån.

Företag Total: Papperstidning, e-tidning och allt digitalt innehåll 612 kr/mån.

Företag Digital Premium: E-tidning och allt digitalt innehåll 299 kr/mån.

För mer information gå in på kund.bonniernewslocal.se/paket/dt

ARKIVERING

Det redaktionella innehållet lagras i vårt elektroniska arkiv. Vi utgår från att den som skickar material till tidningen medger elektronisk lagring/publicering.

ANONYM

Den som vänder sig till tidningen med ett tips är garanterad absolut anonymitet.

RÄTTELSE

När det blir fel i en publicering ska tidningen skyndsamt rätta till felet. Den som känner sig illa behandlad i en text kan också vända sig till Mediombudsmannen, MO.

Utebliven tidning

Anmäl på dt.se/kundservice

Eller ring 023-79 49 00

Tel: mån-tor 8-17, fre 8-16

Läs e-tidningen på dt.se

Falu-Kurirens gamla fossildrivna redaktionsbilar har nyss ersatts av en lång rad sprillans nya elbilar som står parkerade utanför tidningshuset.

Framme i Tällberg har Green hotell skyltat en del av parkeringen med "Endast elbilar". Det är fullt så när som på sista plats längst bort.

Nästan alla bilar på parkeringen är mindre än ett år gamla. Jag känner igen de flesta från tidningens bilannonser, där man numer måste leta ordentligt för att hitta en som *inte* kommer med el-sladd.

Bland blanka bilar och färgglada annonser tycks vägen till framtiden rak och given. Men är det så? Ska förbränningsmotorn dö och hela Dalarna rulla på el?

När frågan ställs till de företrädare för näringsliv, organisationer och kommuner som ingår i BiodrivMitt, som samlats i Tällberg, hamnar svaren någonstans på skalan från ett försiktigt *nja*, *inte riktigt...* till ett bestört *absolut inte*.

Med dagens bensin- och dieselpriiser har de familjer som har råd med investeringen starka incitament att köpa en elbil. Men för jord- och skogsbrukare som räknar sina dieselinköp i *kubik* (1000 liter) finns ännu inga realistiska el-alternativ. Något lantbrukarna Ann och Janne Eriksson från Dala-Järna vittnar om vid konferensen.

Dagens batterier är tunga, det är också fordonen som de i sådant fall måste monteras på. För traktorer och skogsmaskiner stavas i stället det möjliga alternativet biodrivmedel.

– Men det måste gå ihop sig också, inskärper lantbrukare Janne Eriksson och berättar om en redan pressad ekonomisk tillvaro, där varje krona i dieselpriis gör stor skillnad.

Oavsett om fordonet har el- eller förbränningsmotor är den "bästa" milen – ur både klimat- och plånboksynpunkt – den som aldrig körs. Och går det inte att effektivisera mycket av dagens transporter, eller?

Antti Vainio är vice vd för Mellansvenska handelskammaren, som bevakar frågan om infrastruktur,



Antti Vainio från Mellansvenska handelskammaren menar att transporter är avgörande för framtidens näringsliv. FOTO: GEP



Bultande naturmiljöer, och gott om bilar, så ser det ut i Dalarna – och när BiodrivMitt hade konferens 11/11. FOTO: GEP



Här på industriområdet Ingarvet vill Nordic Gas Solutions bygga en biogasmack. De får de inte (än). FOTO: LINDA MANKEFORS

export och energi åt företag och industrier i Dalarna och Gävleborg. Han varnar för förhoppningar om att det ska gå att rationalisera bort stora delar av Dalarnas transporter genom smartare planeringsverktyg, eller genom att helt enkelt köra runt färre grejer.

– Just nu investeras 1100 miljoner i industrin i Norrland. Det finns ingen anledning att vi inte kan se samma utveckling här i Dalarna. Vi har samma förutsättningar, bland annat tillgången till skogsråvara, säger Vainio och fortsätter.

– Det finns inga onödiga transporter. Det finns ingen som vill köra lastbil i onödan. Det finns framför allt ingen som vill betala någon för att köra en lastbil i onödan.

Sett ur näringslivets perspektiv behöver Dalarna i stället planera för ett *ökad* behov av transporter, och inte minst hållbara sådana. Vainio beskriver omställningen som "en överlevnadsfråga" för industrin.

– När vi tillverkar fossilt stål kommer kunderna inte vilja att det transporteras fossilt.

Men även om riktningen är klar – *full fart mot det fossilfria!* – så varnar Vainio för ett alltför snävt fokus på elektrifiering.

– Vi kommer att behöva alla lösningar. Vi kommer inte att kunna ställa olika lösningar mot varandra. Vi har inte råd att ställa elektrifiering mot biodrivmedel.

Redan nu kan dessutom en stor del av Dalarnas lastmaskiner, och även många vanliga dieslbilar, tankas med biodrivmedlen RME respektive HVO.

Något som dock bekymrar många deltagare vid konferensen är svårigheten att få tillstånd för nya pumpar. Inte minst retar det som igår föranledde en artikel i Falu-Kuriren: de tre år långa försöken att få till en biogasmack på Ingarvet i Falun. Där har företaget bakom både bygglov och statligt stöd via "klimatkivet", men fick nej från räddningstjänsten.

Antti Vainio från Mellansvenska handelskammaren ser ett allmänt problem när det gäller den gröna energiomställningen.



Medan Falun ännu står utan gaspump har Borlänge sedan i fjol en lösning på plats. 2023 väntas den nya anläggningen för biogasproduktion tas i bruk.

– Vår tekniska innovationskraft måste pareras med byråkratisk innovationskraft. Alla är överens om vad som behövs, men man vågar inte riktigt ta tag i de konflikter som finns. Inte minst konflikten mellan påverkan i närmiljön och klimat vad gäller infrastruktur.

Han lyfter exemplet med att regeringen ännu inte fattat de beslut som skulle möjliggöra längre lastbilar på vägarna, något som redan är verklighet i Finland. Detta trots att Trafikverket för två år sedan lämnade sådan rekommendation. (Myndigheten uppskattade samhällsvinsten till någon-

stans mellan 9,5 och 14 miljarder kronor, och bedömde dessutom att trafiksäkerheten skulle öka då färre lastbilar behövs på vägarna...)

Så kommer hela Dalarna att rulla på el? Ska man tro Antti Vainio bör frågan i stället formuleras om:

– Vad är det vi inte kan elektrifiera, och hur ser vi till att det finns biodrivmedel för de transporterna?

Medan Falun ännu står utan gaspump har Borlänge sedan i fjol en lösning på plats. 2023 väntas den nya 355-miljonersanläggningen för biogasproduktion tas i bruk i grannkommunen.

I både Forsbacka och Gävle går det att tanka gas. I Hofors genomförs en enorm satsning på vätgas, en lösning som även den kan möta behovet av tunga och fossilfria transporter. Grannkommunen Sandviken har flest vätgasbilar per invånare i Sverige.

Gabriel Ehrling Perers

gep@falukuriren.se