

Motor**"Fler biltillverkare bör godkänna HVO100"**

Publicerad 06:00



Foto: Foto: Lasse Sward

HVO100 har mycket bra klimatprestanda, säger Trafikverkets miljöexpert Håkan Johansson.**- Fler tillverkare borde godkänna bränslet så vi lättare klarar klimatmålen, säger han.**

Håkan Johansson är nationell samordnare för miljöfrågor på Trafikverket.

Vi frågar honom hur man ska tolka siffran 28 gram/kilometer i utsläpp av klimatgasen koldioxid – är HVO100 verkligen så bra?

– Den HVO som har sålts i Sverige under åren 2014 till 2016 när rapportering har gjorts har haft mycket bra klimatprestanda. I kombination med hög verkningsgrad på dieslbilar så ger det förhållandevis låga utsläpp. Siffran beror på val av bilmodell och kan bli ännu lägre med en nyare diesebil med låg bränslebrukning.

Men dieseln släpper ju ut mer kväveoxider, hur blir bilden om man väger in det?

– Klimatpåverkan från koldioxid och andra växthusgaser är inte helt jämförbart med den hälso- och miljöpåverkan som kväveoxider ger. För kväveoxiderna har det stor betydelse för var utsläppen sker.

– **Sker de på landsbygd** eller i städer som inte har problem med luftkvaliteten är det inte lika allvarligt som om de sker centralt i en tätort med luftkvalitetsproblem.

– Det är också viktigt att påpeka att de problem som varit med höga utsläpp av kväveoxider, framförallt kvävedioxid, är ett övergående problem. Införande av strängare krav och mätmetoder på nya fordon som tar hänsyn till verklig körning var på gång redan när problemen upptäcktes. Dessa håller nu på att föras in för nya fordon.

I dag finns bara några få tillverkare som godkänt HVO100 för personbilar. Tycker du att fler borde göra det?

– Sett till hur drivmedlet fungerar i motorn är det relativt små skillnader mellan den diesel som säljs i Sverige (och övriga Europa) och HVO100. De flesta tillverkare för tunga lastbilar och bussar har också godkänt HVO100 som drivmedel.

– Det skulle vara en fördel om även dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar kan köra på HVO100. Det skulle göra det enklare att klara klimatmålen på sikt.

I dag hörs högljudda krav på att förbjuda äldre dieslar i Stockholm och att på sikt få bort alla dieslar. Även om elbilarna ökar starkt tar det lång tid innan de får effekt. Kan vi klara klimatmålet om 70 procents reduktion till år 2030 om dieslarna fasas ut?

– Vi kan se att andelen dieslbilar har minskat i nybilsförsäljningen både i Sverige och i övriga Europa. Vid en elektrifiering av fordonsparken kommer andelen dieslar och på sikt även bensinmotorer att minska i nybilsförsäljningen och ersättas med elbilar och laddhybrider. Det är en naturlig del i utvecklingen för att nå målet, säger Håkan Johansson.

Lasse Swärd

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt