

NIO SEGLIVADE MYTER OM ELBILAR

– och varför de inte stämmer



OM INFORMATIONSMATERIALET

Inte funkar det väl att ha elbil på landsbygden? Dessutom är elbilar dåliga för klimatet, dyra, brandfarliga och klena. Eller? Här är informationsmaterialet som slår hål på nio seglivade myter om elbilar.

Detta informationsmaterial är framtaget inom projektet Hållbara elbilar och laddning i landsbygd, som drivs av BioDriv Öst i samverkan med Gröna Mobilister med finansiering från Region Uppsala. Projektet bygger kunskap kring viktiga aspekter i omställningen till elfordon, exempelvis elbilars hållbarhet ur ett livscykelerspektiv samt förutsättningar för att äga och köra elbil i landsbygd. Denna kunskap sprids till beslutsfattare, centrala aktörer och allmänheten. Materialet har tagits fram i samverkan med de kommunala energi- och klimatrådgivarna i östra Mellansverige.



Energi- och
klimatrådgivningen
i Örebro län



ENERGI- OCH
KLIMATRÅDGIVNING



Malardalen Energy Agency
Energikontoret
i Mälardalen



Region Örebro län



Energikontoret
ÖSTERGÖTLAND

Energikontoret
STORSTHLM





Om BioDriv Öst

BioDriv Öst förenklar omställningen till fossilfria transporter och en hållbar regional utveckling. Genom expertstöd och samverkan får offentlig sektor och företag hjälp att nå sina hållbarhetsmål. Organisationen är icke vinstdrivande och arbetar med alla förnybara drivmedel. Verksamheten omfattar allt från strategiska frågor till konkreta insatser.

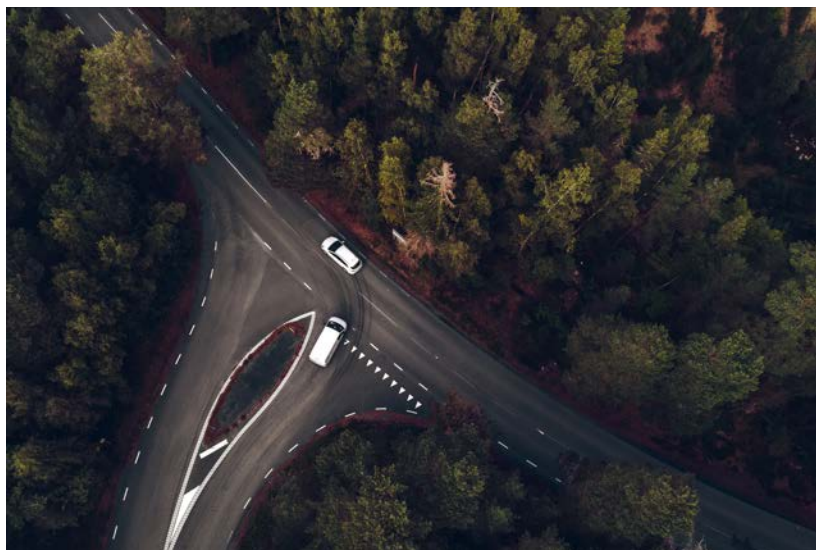
www.biodrivost.se



Om Gröna Mobilister

Gröna Mobilister är en ideell och oberoende konsumentförening som strävar efter att vara en stark röst i debatten om hållbar mobilitet. Deras primära mål är att förbättra miljö och livskvalitet genom att stärka konsumentmakten, engagera människor och påverka beslutsfattare. Detta gör de genom att erbjuda oberoende och kritisk konsumentupplysning, inspiration och spridning av goda exempel.

www.gronamobilister.se



INNEHÅLL

Om informationsmaterialet	2
Myt 1: Det går inte att köra elbil på landet för det finns ingenstans att ladda	5
Myt 2: Bilen har inte tillräcklig räckvidd.....	6
Myt 3: Elbilar kan inte dra släp	7
Myt 4: Det är mycket dyrare att ha elbil	8
Myt 5: Elen i Sverige räcker inte till	9
Myt 6: Elbilar börjar ofta brinna.....	10
Myt 7: Elbilar har större klimatpåverkan på grund av batterierna	12
Myt 8: Batterierna tar slut snabbt och behöver bytas ut	14
Myt 9: Elbilar funkar inte i Sverige på vintern	15
Anna ser bara fördelar med elbil på landet.....	16
Snickaren Ludwigs nya hantverksbil går på el	18
Bra att känna till.....	20
Ordlista	21
Källor	23



Myt 1: Det går inte att köra elbil på landet för det finns ingenstans att ladda



Foto: Zaptec

På landsbygden bor de flesta i villa och då är det enkelt att skaffa en laddare vid garaget eller på husväggen. En genomsnittsbilist laddar till cirka 90 procent hemma och de flesta hinner ladda bilen färdigt under natten. Vid normal körning räcker det att ladda bilen med 3,7 kW nattetid, vilket ger knappt 20 mils räckvidd på 10 timmars laddtid. De flesta hushåll kan dock ladda med upp till 11 kW. Vanligtvis behöver bilen inte ens laddas varje natt, eftersom de allra flesta resor är kortare än batteriets räckvidd.

Är du på långresa finns det gott om laddare längs vägarna på de flesta platser i Sverige – och de blir snabbt fler! Men du behöver planera din körning lite mer och när det är storhelg och många är ute och kör samtidigt kan du få köa en stund för att ladda.

Det skulle dock behövas mer publik laddning på landsbygden, främst för besöksnäringen och näringslivet. Kunder och besökare förväntar sig att kunna passa på att destinationsladda sin elbil medan den står parkerad.





Myt 2: Bilen har inte tillräcklig räckvidd

Nyttillverkade elbilars batterier blir allt bättre och billigare. Det gör att även elbilar i de lägre prisklasserna nu kan ha en räckvidd på 30–40 mil.

Den som är beredd att betala mer kan få ännu längre räckvidd, men det behövs knappast om du bara gör ett par långresor om året. Då kan du i stället snabbbladda längs vägen. Vid en snabbladdare med en effekt på 150 kW får du cirka 25 miles laddning på 20 minuter. Bilar i de lägre prisklasserna tar dock bara som regel emot cirka 100 kW, vilket innebär att 25 miles laddning tar en halvtimme. Under tiden kan du passa på att ta en fika!

Du kan också spara batteri genom att köra mjukt och jämnt och hålla lite lägre hastighet. Det är faktiskt bara åtta procent av alla elbilsägare som ofta oroar sig för bilens räckvidd, enligt Elbilsguiden, Region Örebro län.





Myt 3: Elbilar kan inte dra släp

I dag finns det gott om elbilsmodeller som klarar att dra släp och normalstora husvagnar. De största suvarna får till exempel dra så mycket som 1 800 kilo.

Det finns till och med elbilar som kan köra i 50 mil med 2 250 kilo på släp! Kontrollera om bilen du vill köpa har dragkrok och hur tungt den kan dra.





Myt 4: Det är mycket dyrare att ha elbil

Laddbara bilar är ofta dyrare i inköp, men ju mer de rullar desto billigare blir snittkostnaden per mil. Därför passar det extra bra att äga elbil just på landsbygden, där långa avstånd och begränsad kollektivtrafik innebär att många behöver köra mycket bil!

Jämfört med motsvarande bil med förbränningsmotor blir en elbil normalt kostnadsneutral runt 1 500–2 000 mil per år. Det innebär att den då kostar ungefär lika mycket som en bensin- eller dieselbil, sett till bilens hela livslängd. Om du kör mer än så blir elbilen alltså billigare i längden.

Dessutom förväntas priserna på elbilar sjunka framöver. Det som hittills gjort elbilar dyrare är bland annat kostnader kopplade till framställningen av batterierna och att bilarna tillverkats i mindre serier. Så i takt med att batterier blir billigare och elbilar tillverkas i större skalor förväntas priserna sjunka.



Myt 5: Elen i Sverige räcker inte till



Om alla Sveriges fem miljoner personbilar skulle ställa om till eldrift över en natt, skulle det kräva totalt cirka 12 TWh el per år. Det motsvarar knappt 10 procent av dagens totala elförbrukning, eller ungefär dubbla den mängd el som Sverige i genomsnitt har exporterat årligen de senaste åren.

När det kommer till elförbrukning innebär laddbara fordon alltså inte något större problem för det svenska elsystemet. Det finns dock utmaningar med att få ut tillräckligt mycket elektrisk effekt i elnätet på vissa platser, vilket kan göra det svårt att få till snabb-laddning med hög effekt just där. Men de flesta laddboxar kan ställas in så att laddningen sker när elnätet inte är så belastat, vilket i huvudsak är på natten. Det blir en vinst för både elnätet och elbilsägaren, eftersom det då är som billigast att ladda bilen för den som har ett elhandelsavtal med timpris.





Myt 6: Elbilar börjar ofta brinna

Många tror att brandrisken är större i elbilar än i bilar med förbränningsmotor. Men i själva verket är det precis tvärtom, eftersom bensin och diesel kan läcka och orsaka brand.

År 2020 skedde en markant ökning av antalet elbilsbränder i och med att fler börjat köra laddbara bilar. Men sedan dess har siffran legat på runt 22 om året, trots fortsatt stark ökning av antal laddbara personbilar, enligt statistik från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Totalt brinner drygt 3 400 personbilar i Sverige varje år. I bara drygt 0,6 procent av fallen handlar det om en laddbar bil. Samtidigt var 12 procent av alla personbilar i Sverige laddbara år 2022.

Svårsläckta batterier

Bilbränder startar ofta i kupén och om en elbil brinner är det ovanligt att även batteriet börjar brinna, men det förekommer och då blir branden mer svårsläckt. Då startar nämligen en kemisk process som kallas termisk rusning, där mycket värme utvecklas och i sällsynta fall en explosionsartad värme. Tidigare har det



inte gått att komma in i batteriet för att släcka det. Men nu finns kunskapen att med hjälp av en högtrycksspruta, en så kallad skärsläckare, komma igenom ytterdelen på batteriet och spruta in vatten med en liten stråle med högt tryck och på så sätt släcka batteribranden. En del räddningstjänster har även börjat använda stora brandfilter för att bilbränder generellt inte ska sprida sig.

Risk för gasexplosion

Om en elbil råkar ut för en krock eller ett internt batterifel kan brännbara gaser läcka ut från batteriet, vilket utgör en risk för gasexplosion. Men även detta är ovanligt.

Brand på bilfärjor

En annan spridd farhåga är att elbilar ökar risken för bränder på bilfärjor och biltransportfartyg. Detta har motbevisats i forskningsprojektet LASH FIRE på Research Institute of Sweden, RISE. Till sammans med 25 aktörer från industri, akademi och myndigheter i 13 olika EU-länder har de undersökt hela brandskyddskedjan på bilfärjor och biltransportfartyg, från antändning till evakuering. Den undersökningen kom fram till att brandrisken med elbilar på färjor och transporter till sjöss inte är större än med traditionella bränslefordon. Men när bränder väl bryter ut kan de som sagt vara mer svårsläckta om elbilar är inblandade.





Myt 7: Elbilar har större klimatpå- verkan på grund av batterierna

Utsläppen av växthusgaser från tillverkningen av elbilsbatterier är relativt små jämfört med att köra på fossila drivmedel. För en genomsnittlig personbil tar det drygt 2 000 mil att köra in klimatpåverkan från batteriet om bilen använder svensk eller nordisk elmix som har en hög andel förnybar el.

Teknikutvecklingen går snabbt framåt

Allt mindre material krävs för att tillverka batterier. Och mer klimatsmarta material ersätter de mer skadliga. Att tillverka batterier är energikrävande, men i takt med att andelen förnybar energi ökar i tillverkningen så minskar klimatpåverkan även där. Den här utveckling av både teknik och produktion gör att klimatpåverkan från batteritillverkningen hela tiden minskar. Batterierna som ska produceras på Northvolts fabrik i Skellefteå beräknas exempelvis få cirka 70 procent lägre klimatpåverkan än dagens batterier.

Återanvändning

Numera kan batteriet även återanvändas efter att elbilen skrotats, för att användas som exempelvis stationärt energilagrar.



Du kan påverka!

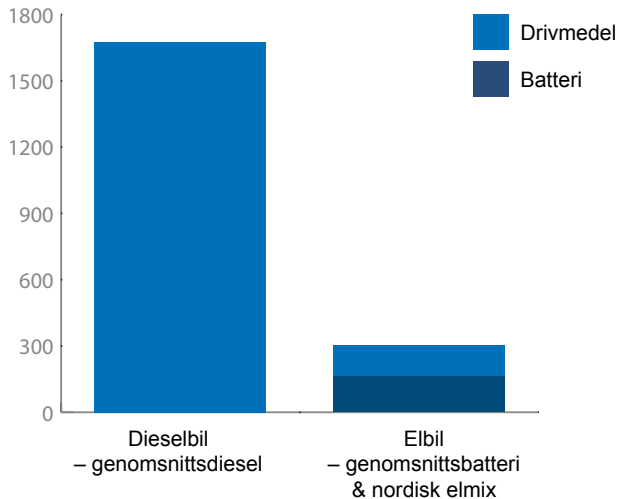
Flertalet elfordon använder idag litium-jonbatterier. I tillverkningen behövs metaller, vanligtvis litium, nickel, mangan och kobolt. All gruvdrift ger miljöpåverkan och kan göras på bättre eller sämre sätt för miljön och gruvarbetarna. EU-lagstiftning med skarpa krav på miljö och arbetsvillkor vid batteritillverkning är på gång, men det dröjer till 2027 innan den träder i kraft. Tills dess kan privatbilister, företag och organisationer göra aktiva val genom att fråga bilförsäljaren hur tillverkarnas batterier tagits fram och sedan välja tillverkare som kan bevisa att de har ansvarsfullt producerade batterier i sina bilar.

Läs gärna mer i Gröna Mobilisters rapport om livscykelanalys och miljöpåverkan, [På väg mot transparent och hållbar bitillverkning?](#)

Ett räkneexempel:

Klimatpåverkan per mil

g CO₂-ekvivalenter
per mil



Staplarna i diagrammet visar klimatpåverkan från en dieselbil och en elbil under bilens livstid. Högre stapel innebär mer klimatpåverkan. Klimatpåverkan från elbilen inklusive batteritillverkningen är betydligt lägre än från en genomsnittlig dieselbil.



Myt 8: Batterier- na tar slut snabbt och behöver bytas ut



Nyttillverkade batterier får allt bättre kapacitet och livslängd för varje år som går. Samtidigt utvecklas tekniker för att byta ut trasiga batteridelar i stället för hela batteriet. Dessutom sjunker batterikostnaden, så i framtiden kommer det att vara betydligt billigare att byta ett batteri än det är idag. Men vanligtvis håller batteriet bilens hela livslängd och de flesta biltillverkare har i dag en batterigaranti på 8 år eller 16 000 mil, som innebär att batteriet får bytas ut om batterikapaciteten minskat med mer än 30 procent inom den ramen.

Du kan också själv påverka batteriets livslängd genom att undvika att batteriet laddas helt fullt. Många av dagens elbilar kan ställas in så att batteriet bara laddas till 80 procent av sin totala kapacitet. Ett annat tips är att minska på snabbbladningen. Det generella rådet gällande batterier är att inte snabbbladda för ofta eftersom det kan slita mer på batteriet än långsamladdning.



Myt 9: Elbilar funkar inte i Sverige på vintern



De flesta elbilar kan starta oavsett hur kallt det är – det är ett av skälen till att elfordon har använts på månen! I riktigt kallt väder startar många elbilar lättare än bilar som kör på andra drivmedel. Dessutom har de flesta elbilar en värmepump som gör att kupén värms upp fort, till skillnad från bilar med förbränningsmotor där kupén värms av överskottsvärme från motorn.

I ett kallare klimat ökar dessutom batteriets livslängd. Dock behöver du ladda elbilen lite oftare på vintern eftersom elförbrukningen ökar då. Riktigt kallt väder (under 20 minusgrader) kan minska räckvidden med cirka en tredjedel. Det beror främst på att batteriet behöver värmas upp. Men även bilar som går på bensin, diesel, etanol eller gas drar mer bränsle och behöver tankas oftare i kallt väder.





Reportage:

Anna ser bara fördelar med elbil på landet



Bo på landet och ha elbil? Fungerar utmärkt enligt Anna Sandhammar. Enda nackdelen är att inte längre kunna rasta på natursköna platser på långresorna.

Det började med att grannen skaffade elbil. Anna Sandhammar och hennes man fick provköra och grannen svarade på deras nyfikna frågor och sa att det funkade jättebra. Då vågade de ta steget och bytte sin etanolbil mot en elbil.

– Det kändes tryggt att prata med någon vi litade på. Då kändes det mindre läskigt, säger Anna.

Miljöskälet vägde tyngst. Sedan visade det sig vara bra ekonomiskt också.

– Jag kan inte förstå argumentet att det är dyrt att ha elbil på landet. Inköpspriset är högt, absolut, men när man väl har bilen så sparar man pengar varje körning jämfört med diesel och bensin.

Precis innan elbilspremien togs bort bytte familjen Sandhammar-Delavaux ut även sin andra bil mot en elbil. De bor i Ydre kommun i södra Östergötland, långt ute på landet med åtta kilometer till närmaste busshållplats med sällantrafik. De två barnen, tio och 13



år gamla, behöver skjuts till kompisar och fotbollsträningar. Anna har sju mil till jobbet som naturinformatör på Länsstyrelsen i Jönköpings län och maken har lika långt till sitt jobb på Skogsstyrelsen. Deras arbetsplatser ligger åt diametralt olika håll, så samåkning är utesluten.

Elbil fungerar speciellt bra på landet tycker Anna. Varje morgon är bilarna fulladdade till en fördelaktig kostnad. Eftersom de bor i hus med solceller på taket kan de sälja överskottsel från solcellerna dagtid. Sedan laddar de med köpt el till timpris nattetid. Bilarna har 40–50 mils räckvidd beroende på hur lugnt de kör och om de behöver ha värmen på. Publik laddning behövs bara på långresor.

– Det enda tråkiga är att vi inte längre kan äta matsäck vid något fint naturområde. Nu behöver vi stanna och äta lunch vid något tråkigt köpcenter där det finns snabbbladdare, säger Anna.

Det har hänt att snabbbladdaren är upptagen. Men idag finns ofta fler laddare vid samma stolpe, det går bara lite långsammare då.

– Du får acceptera att du inte kan tanka på tre minuter. Och du behöver inte alltid ladda fullt för att ta dig fram sista biten.

Den allra största vinsten för Anna är att slippa känna dåligt samvete över att släppa ut avgaser. Hon beklagar bara att batteritillverkningen har negativa aspekter.

– Min stora förhoppning är nya revolutionerande tekniker i batteritillverkningen. Men då måste någon gå före, så att det finns en marknad, säger hon.

Nu är det paret Sandhammar-Delavaux som får nyfikna frågor om räckvidd, laddning och kostnader från vänner och bekanta som gärna får provköra deras elbilar. Annas bästa tips till dem är att räkna och jämföra.

– Lägg in kostnad för inköp och sedan hur långt du kör och vad det skulle kosta per månad med respektive drivmedel. Då får du det ekonomiskt svart på vitt.

Idag har flera av familjens vänner elbil.

– "Vågar ni och är nöjda så kanske vi också vågar." Elbil är smittsamt!





Reportage:

Snickaren Ludwigs nya hantverksbil går på el



Eldrivna hantverksbilar är inte så vanliga ännu, så Ludwig Pihl väcker uppmärksamhet när han kör ut på sina snickeriuppdrag. Självmärker han knappt någon skillnad mot dieselbilen han körde förut.

Ludwig Pihl har haft sin nya firmabil i några månader. Det är en Fiat Doblo skåpbil, precis som hans förra bil, men den här drivs av el i stället för diesel.

– Bilen är identisk, förutom drivmedlet, säger han.

Den kan dra lika tunga släp och frakta alla verktyg han behöver.

Han är anställd på Forkarby snickeri och entreprenad AB och chefen valde ut honom som testpilot för elbilen.

– Vi ska utvärdera hur det går, för att se om vi ska byta till fler eldrivna fordon framöver, säger Ludwig.

Bilen laddar han hemma och eftersom han oftast har nära till jobben så är räckvidden i regel inget problem. Han bor i Vattholma ett par mil norr om Uppsala och många av hans snickerijobb är på lantbruk och hästgårdar i närheten. Det blir sällan mer än 20–30 mil



på en hel vecka. Dessutom kan han ladda bilen med byggström vid arbetsboden om det skulle behövas. Ludwig ser nästan bara fördelar med en eldriven hantverksbil, som att bilen alltid är fulladdad när arbetsdagen börjar.

– För mig är bilen bara ett fraktmedel för mina verktyg så att jag kan utföra mitt jobb. Det är ingen skillnad, mer än att jag slipper åka och tanka och spar mycket tid på det, säger han.

Enda nackdelen är att han ibland drabbas av räckviddsstress. Nyligen hade han ett jobb i Märsta och då behövde han ladda under arbetsdagen.

– Men det är inte så att jag kollar mer på räckvidden än på vägen, säger han.

Med dieselbilen tog han sig 100 mil på en tankning. Nu kommer han 25 mil på en laddning under sommarhalvåret. Med tunga maskiner och verktyg på släp drar bilen mer ström. Om det är kallt ute drar den också mer.

– Vi får se när det är 25 minus ute och jag vill ha rumpvärme och 25 grader i kupén, säger han.

Men egentligen tycker han inte att det finns skäl till oro. För hantverkare med servicejobb, som kan åka ut på åtta olika uppdrag under en och samma arbetsdag, kan det dock vara annorlunda tror han.

– Då är jag tillbaka i fördelen att vi på min firma jobbar mycket på gårdar och kan få stödladda där vid behov.

Ibland när Ludwig kommer körande får han reaktioner från andra i branschen. Folk är nyfikna och intresserade och frågar hur långt han kommer med bilen. Det är inte överdrivet länge som rena hantverksbilar har funnits på elbilsmarknaden.

Vad säger du till företagare och hantverkare som funderar på elbil men är tveksamma?

– Testa, det är mitt råd. Det är bara att kolla ut en bil som du har hört är bra och sedan be att få provköra den.



BRA ATT KÄNNA TILL



Hemmaladdning

- Smidigast är att ladda bilen hemma. De flesta laddboxar är uppkopplade till internet och via en app kan du ställa in när den ska ladda eller när bilen behöver vara färdigladdad. Laddboxar för privatpersoner brukar ha en effekt på 3,7–11 kW och laddar cirka 2–5 körmil i timmen. Läs mer i [Elbilsmagasinet's snabbguide](#).
- Att ladda i ett vanligt vägguttag kan utgöra en brandrisk.
- Det går att installera så kallad lastbalansering som begränsar laddhastigheten ifall mycket el behövs någon annanstans i fastigheten samtidigt.



Ekonomiskt stöd för att installera laddare

Det finns ekonomiskt stöd att söka för att installera laddpunkter:

- Hemmaladdning för privatpersoner – sök efter "Skattereduktion för grön teknik" på [Skatteverkets hemsida](#).
- Laddpunkter för boende i flerfamiljshus och vid arbetsplatser – sök efter "Ladda bilen" på [Naturvårdsverkets hemsida](#).



Laddning utanför hemmet

- Behöver du ladda utanför hemmet finns det många olika laddoperatörer. Hemsidor och appar visar var det går att ladda och om laddplatsen är ledig. Betalningsmetoderna skiljer sig åt och ofta krävs en betalningsapp.
- Det finns digitala tjänster, exempelvis Uppladdning.nu och appen Waze, som visar laddinfrastruktur baserat på information som du som användare uppdaterar kontinuerligt.
- Från 1 januari 2027 blir det obligatoriskt med kortläsare på nya snabbladdare (50 kW eller mer) och på befintliga snabbladdare längs stomvägsnätet och vid säkra lastbilsparkeerangar.





Foto: Zaptec



ORDLISTA

Laddbar bil är samlingsnamn för elbil och laddhybrid, som båda kan laddas från elnätet. Eftersom laddhybrider både har ett uppladdningsbart batteri och en vanlig förbränningsmotor behöver de både laddas med ström och tankas med traditionellt drivmedel. (Hybrider, även kallade elhybrider, är däremot inte laddbara. Hybrider har en liten elmotor och ett litet batteri som stöttar förbränningsmotorn och som enbart laddas från förbränningsmotorn och vid inbromsning.)

Bilar med förbränningsmotor kör på bensin eller diesel, som produceras från olja. Vissa kan köra på biogas eller etanol.

Räckvidd är den sträcka bilen kan ta sig med full laddning. Räckvidden beror på batteriets storlek och påverkas av utomhustemperatur, körhastighet och elförbrukningen i kupén.

Laddbox är hårdvaran för elbilsladdning som monteras på vägg eller stolpe. Är vanligt i icke-publik miljö och kan försörja en eller två elbilar samtidigt.



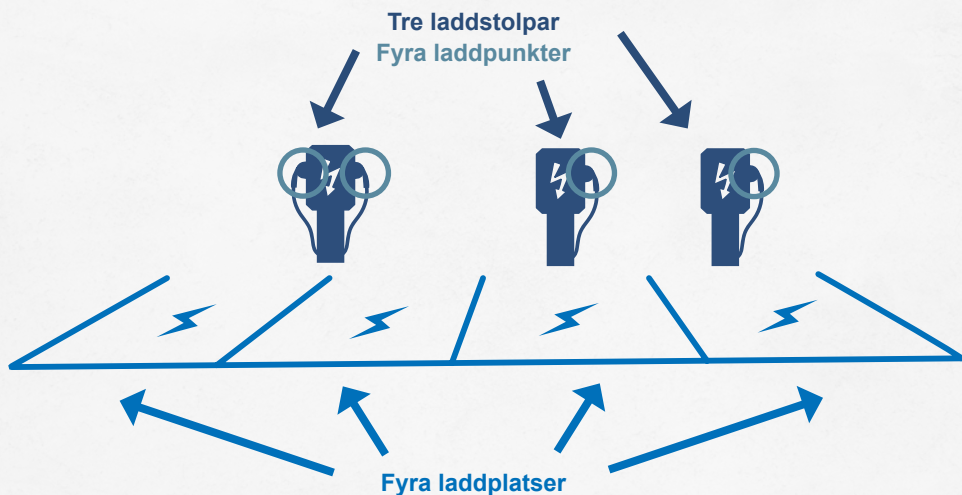
Laddstolpe är en hårdvara för elbilsladdning i form av en stolpe som sitter fast i marken. Vanligt i publik miljö och kan försörja en eller flera elbilar.

Laddpunkt är ett uttag för laddning av en enstaka elbil.

Snabbladdning avser snabb laddning av elbil, främst med likström. En laddeffekt på 50 kW och uppåt räknas normalt som snabbladdning. Beroende på batteristorlek och laddningsgrad tar snabbladdning normalt 20–60 minuter. Kräver ett särskilt uttag på bilen. De flesta elbilar kan snabbladda, men normalt inte laddhybrider.

Laddeffekt anges i kiloWatt (kW) och påverkar laddhastigheten. En halvtimmes laddning med 50 kW ger cirka 10–15 mils räckvidd eller cirka 25 mil per timme.

Destinationsladdning avser laddning vid resans mål, ofta en publik laddstation som ger växelström. Beroende på bil och laddstation laddas 2–11 mil/timme.





KÄLLOR

- *Vilket förnybart drivmedel passar mig bäst?*
Publikation framtagen av BioDriv Öst i samverkan med den kommunala energi- och klimatrådgivningen. Finns på [BioDriv Östs hemsida](#).
- *Elfordon 2023*
Vägledning till dig som funderar på att köpa ett elfordon. Finns på [BioDriv Östs hemsida](#).
- *På väg mot transparent och hållbar biltillverkning?*
Rapport framtagen av Gröna Mobilister. Finns på [Gröna Mobilisters hemsida](#).
- *Myt: "Elbilar är dåligt för klimatet"*
Faktablad och animerad film om klimatpåverkan från elbilsbatterier. Finns på [BioDriv Östs hemsida](#).



- *Myt: "Det går inte att köra långt med elbil"*
Faktablad och animerad film om elbilsladdning. Finns på [BioDriv Östs hemsida](#).
- *Elsäkerhetsverket om elbilsladdning*
Finns på [Elsäkerhetsverkets hemsida](#).
- *Elbilar och brandsäkerhet*
Faktablad på [BioDriv Östs hemsida](#).
- *Sammanställning av bränder i elfordon och eltransportmedel år 2018–2022*
PM framtagen av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Finns på [MSB:s hemsida](#).
- *Elbilsguiden – Till dig som vill börja köra elbil*
Guide framtagen av Region Örebro län. Finns att ladda ner på [Region Örebro läns hemsida](#).
- *8 tips om hur du sköter ditt elbilsbatteri*
Tips på [Recharges hemsida](#).
- *13 vanligaste myterna och frågorna om elbilar*
Information på [2030-sekretariatets hemsida](#).
- *Elbilar ökar inte risken för brand ombord på fartyg*
Information på [RISEs hemsida](#).
- *Elfordon har störst potential att bli hållbara i alla led!*
Artikel från Gröna Mobilister. Finns på [Gröna Mobilisters hemsida](#).



Nio seglivade myter om elbilar – och varför de inte stämmer

November 2023

