

Till: Oskarshamns-Nytt

### **Sol- och batteriparken på Smedmossen skrämmer – här kommer ett bemötande**

Peter Norbergs debattartikel bekräftar att det finns en elefant i rummet: Batteriparken!

Novar Sweden AB:s försöker till och med i sitt samrådsunderlag smyga in planen på en batteripark på Smedmossen då de skriver: "*Bygglov söks för transformatorstationer och eventuellt batterilager*"!

Jag har försökt debattera med Mönsterås lokalpolitiker i nio månader men bemötts av total tystnad. Ingen lokalpolitiker har försvarat solcells- och batteriparken på Smedmossen. Jag upprepar INGEN!

Till slut blev Peter Norberg själv tvungen att försvara Novar Sweden AB:s projekt.

Så låt oss nu titta närmare på argumenten.

#### Frågan om betongpelarna

För att förankra 110 000 solceller i marken finns ett antal metoder; betongpelare, stålpelare, jordborr och betongfundament. Väljer Novar Sweden AB stålpelare kommer det att behövas uppskattningsvis mellan 36 000 och 55 000 stålpelare baserat på att varje stålpelare delas på 2 till 3 solpaneler.

Nu förhåller det sig dock så att val av metod inte kan göras i förväg och heller inte på avstånd. Metoden väljs efter markförhållanden, geotekniska egenskaper, topografi, vind- och snölaster samt krav på återställning. Dessutom är det så att inte endast en metod kommer att användas utan sannolikt en kombination, så låt oss då leka med tanken att betongpelare används i 3% av fallen. Formel:  $(36\,000 + 55\,000)/2 \times 0,03$  ger resultatet 1 350 betongpelare. Således är det sannolikt att uppgiften om antalet betongpelare stämmer.

#### Hårdgjorda ytor

Peter Norberg skriver att marken under solpanelerna inte kommer att hårdgöras och ingen asfaltering är aktuell. Förvisso har det aldrig sagts att marken under solpanelerna kommer att hårdgöras men det kommer ändå att bli aktuellt av två skäl:

- 1) För att transportera ut 40 transformatorer som väger mellan 20 och 40 ton styck krävs säkra vägar. Dessutom väger fordonet själv åtskilliga ton vilket resulterar i en totalvikt på kanske 35 ton. Sådana transporter kräver hårdgjorda ytor.
- 2) Jag rekommenderar Peter Norberg att ta del av Trafikverkets skrift *Utryckningstrafikens framkomlighet i tätort* som torde vara tillämpningsbar i detta sammanhang.

Kraven är följande:

- 1) Minst 3,5 meter bredd, vid kurvor och passager krävs breddökning.
- 2) 0,5 till 2,0 meters marginal på sidorna fri från fasta hinder
- 3) Vägen eller uppställningsplatsen måste vara hårdgjord och dimensionerad för att tåla ett axeltryck på 100 kN (10 ton)
- 4) Om vägen är en återvändsgränd som är längre än 50 meter behöver det finnas en vändplats (t.ex. en cirkelformad vändplan med en diameter på ca 18 meter eller en T-vändplan) så att räddningsfordonet slipper backa.

### Personalbyggnad

Peter Norberg skriver att någon personalbyggnad på området inte kommer att uppföras. Då den tänkta solcells- och batteriparken de facto kommer att vara ett industriområde kommer det att krävas kontinuerliga insatser för drift och underhåll. Jag rekommenderar Peter Norberg att ta del av Arbetsmiljöverkets skrifter om toaletter och pausutrymmen.

### Batteriparken

Som nämnts ovan så finns det ingen politiker i Mönsterås som deltagit i debatten och försvarat Novar Sweden AB:s planer på att placera ut batterier med ett litiuminnehåll på mellan 2 och 4 ton.

Risken att dessa litiumbatterier kan börja brinna är sannolikt liten, men den finns. Dessutom förhåller det sig så branschen är under stark utveckling vilket innebär att gårdagens batterier inte är identiska med dagens och att de planerade batterierna inte är identiska med dagens. Så det kommer inte att finnas någon erfarenhet av de batterier som eventuellt placeras på Smedmossen.

### Om brandrisken

När litiumbränder inträffar, vilket det faktiskt gör, innehåller röken vätefluorid, vätecyanid (en stark andningsgift som blockerar syreupptaget i kroppen), väteklorid, kolmonoxid och koldioxid. Beroende på vindriktning och vindhastighet kommer Nyebo, Tålebo, Ramsås eller naturreservatet på Lovö att drabbas. Marken kommer att kontamineras.

I mitt närområde finns det uppskattningsvis många hundra nötkreatur och kanske lika många får och lamm. Dessa kommer att drabbas liksom betesmarken.

Om räddningstjänsten väljer att bekämpa branden genom att bespruta med vatten, vilket inte är självklart, kommer enorma mängder extremt giftigt släckvatten att förr eller senare rinna ut i Kalmarsund och ta död på djur och växlighet för lång tid framöver.

Lite fakta om hur mycket vatten som behövs för att släcka en litiumbrand.

Ett normalt elbilbatteri innehåller cirka 8 kilo litium. För att släcka en brand i en elbil behövs mellan 1 000 och 17 000 liter vatten, men finns risken för termisk rusning kan behovet uppgå till mellan 30 000 och 45 000 liter vatten. Och detta alltså i fallet elbil.

Igår stod följande att läsa på nätet: *"Forskare kommer med nya råd för att släcka elbilar. 10 000-tals liter vatten på ett brinnande elbilsbatteri är verkningslöst. Brandfiltar på batteriet kan leda till okontrollerade blixtränder med sex meter höga flammor. Och de sågar även den framgångsrika svenska metoden med skärsläckning.*

*– Det är bättre att låta batteriet brinna ut, uppger forskarna"*

Nu pratar vi alltså om en brand med 6 kilo litium. I fallet Smedmossen handlar det alltså om mellan 2 000 och 4 000 kilo!

Ej att förglömma: Det finns vare sig kunskap, utrustning eller resurser i närområdet för att hantera en brand i en batteripark. Ta gärna del av erfarenheterna från branden i Monterey County, Kalifornien, som av en länstjänsteman kallade den enorma branden i litiumbatterilagringen för en "Three Mile Island-händelse för tillväxtindustrin".

Tilläggas kan Mönsterås kommun enligt *vattentjänstlagen* inte har någon skyldighet att förse Novar Sweden AB med vatten för brandskyddet.

För övrigt anser jag

- Beakta: Om 1 hektar skog tar upp 10 ton koldioxid under ett år innebär detta att 133 hektar skog upptar 1 330 ton koldioxid men resultatet att det under 45 år (projekt Smedmossens verksamhetstid) blir 59 850 ton koldioxid.
- Att förekomsten av minst 20 rödlistade arter på Smedmossen omöjliggör projektet.
- Att de lagligt skyddade fladdermössen på Smedmossen omöjliggör projektet.
- Att de lagligt skyddade ekoxarna på Smedmossen omöjliggör projektet.
- Att terrängkörningslagen omöjliggör projektet.
- Att Novar Sweden AB exempelvis borde visa respekt för Agenda 2030, biodiversitetsdirektivet och arts- och habitatsdirektivet.

Om läsarna tycker det är mycket fakta och siffror att ta in så beror det på att jag arbetat 30 år inom svensk processindustri och alltid baserat mitt arbete på fakta.