

Onsdagsföreläsningen på Ekocentrum 2011-12-07

Arrangör: Ekocentrum och Ingenjörer för Miljön (IfM)

Biogas i västra Sverige

Talare: Leif Blomkvist, Västra Götalandsregionen
Ronnie Ljungh, Göteborgs kommun
Anneli Permer, Västra Götalandsregionen
Tula Ekengren, FordonsGas Sverige AB
Göran Värmbly, Initiativtagare till Biogas i Väst

Moderator: Christer Owe, Ekocentrum

Referatskribent: Emilie Åkerblom

Titt som tätt kommer det olika larm om att de fossila bränslena någon gång, inom en relativt snar framtid, kommer ta slut. Mycket av dagens trafik drivs på fossila bränslen som bensin och diesel men om dessa drivmedel tar slut - hur ska vi då driva våra bilar, bussar, lastbilar och fartyg?

Kvällens föreläsning hölls på temat ”Biogas i västra Sverige” och inleddes av att **Göran Värmbly**. Han började med att ge lite bakgrundsinformation om biogas och dess potential.

Biogas bildas när organiskt material, ofta avfall, bryts ner syrefritt genom rötning. Biogas produceras även utan att människan initierat någon process, i naturen t.ex. i mossar och vid förmultning. Ytterligare en möjligt att framställa biogas är från energigrödor, skog (bark och flis), samt att tillvara ta den gas som produceras naturligt på lantbruk (i gödselstackar). Detta helt utan att odlingsbar mark används. Vilket såklart är en stor fördel med tanke på den matbrist som råder. Värmbly framhöll biogasens många fördelar ur miljö- och klimatsynpunkt. Användning av biogas bidrar till att många miljömål nås och växthusgaserna minskar eftersom oljeberoendet avtar, luftkvalitén förbättras, avfallssystemet utvecklas i linje med ”hållbar utveckling” och den biogas som produceras naturligt i jordbruket kan tillvaratas. Hållbar utveckling måste innefatta en mängd olika aspekter såsom privat nytta, samhällsnytta, ekonomisk nytta och företagsnytta för att utvecklingen ska bli just hållbar.

Värmbly lade stor vikt vid biogasens potential och breda användningsområde. Det är också en förutsättning att denna insikt finns förankrad bland företag, industrier och politiker för att utvecklingen ska fortsätta drivas framåt. För att få riktigt genomslag krävs enligt Värmbly att det offentliga sätter ner foten och därmed markerar vilken väg som ska väljas. Incitament i form av statligt stöd är önskvärt och skulle gynna utvecklingen inom biogasområdet. Stödet skulle förslagsvis kunna gå till jordbruket eller till biogasanläggningarna eftersom dessa ännu inte är redo att stå på egna ben ekonomiskt.

Slutligen betonade han att Europa är redo för att använda biogas, distributionsnät att transportera runt gasen i finns på kontinenten.

Leif Blomkvist talade om ambitioner och resultat, inom regionen Västra Götaland och Västtrafik. Han betonade vikten av engagemang i frågan vilket leder till att användningen av biogas ökar. Utifrån engagemanget refererade han till Västtrafik som har målet att år 2020 använda 90 % icke-fossila bränslen. Idag används 30 % icke-fossila bränslen som drivmedel i stadsbussar. Dessa finns främst i Göteborg, Trollhättan, Skövde och Borås. Anledningen till att det är vanligast att köra bussar på icke-fossilt bränsle i stadstrafik är att lagringskapaciteten av t.ex. gas i bränsletanken är mindre än för diesel och passar därför inte för regiontrafik. För att biogas ska få ett riktigt genomslag tror han att bussarna som används i regionbusstrafiken måste utvecklas.

Idag står lastbilmotorerna för 90 % av den motorutvecklingen inom kategorin tunga fordon. Det gör att det finns mindre pengar till att utveckla bussmotorer med. En lösning på problemet vore att samordna lastbils- och bussmotorutvecklingen bättre.

Blomkvist tyckte sig se en positiv utveckling bland producenter och distributörer av biogas, numer finns flera. Marknaden är under uppbyggnad och en del nysatsningar behöver ha ett basunderlag för att kunna genomföras. Det finns en inbyggd svårighet med LOU, lagen om offentlig upphandling, Lag (2007:1091) som gör det svårt att garantera att kommunala investeringar vid nyetablering ger en säker intäkt från fordonsdriftens användning av biogasen. Detta trots att ingen betvivlar samhällsnyttan.

Ronnie Ljungh pratade om kretsloppsfrågorna, om vad som egentligen tas omhand. I Göteborg utsorteras 12 600 ton biologiskt matavfall, vilket är 19 % av beräknad potential. Den relativt låga procentsatsen beror enligt Ljungh på att ca 80 % av invånarna i Göteborg bor i lägenhet. För dessa finns inget incitament för att sortera soporna. Trots detta ligger Göteborg i framkant vid en jämförelse med Stockholm och Malmö, men en bit efter mindre städer som t.ex. Västerås.

Ljungh berättade vidare om den regionala avfallsplan som finns. Avfallsplanens syfte är att matavfall ska sorteras ut från övriga sopor så att det kan bli biogas av matavfallet. Tanken är att få med alla kommuner i Göteborgsregionen. Målet till år 2020 är att 50 % av allt matavfall ska sorteras ut och kunna bli biogas. För att det ska bli verklighet efterlyses incitament som gör biogas mer attraktivt än det är idag. Informationen till invånarna i kommunerna borde ökas för att belysa problemet. Även ekonomisk stimulans till biogasanläggningar skulle vara en god hjälp eftersom det är tufft för anläggningarna att få ekonomin att gå ihop. För att öka biogasproduktionen så behövs även statligt stöd. Möjlighet finns även att politiskt reglera frågan om sopsortering.

Ljungh berörde dessutom frågan om framtida efterfrågan. År 2015 införs nya utsläppskrav för fartyg vilket kommer öka efterfrågan av biogas inom fartygsbranschen. Den framtida efterfrågan efter biogas ser alltså god ut enligt Ljungh, efterfrågan och användandet bör tillta.

Tula Ekengren pratade om att bygga och driva tankstationer som tillhandlahåller biogas, hur företaget FordonsGas jobbar både med att påverka biltillverkare och köpare. Ekengren berättade att två tredjedelar av den biogas som säljs idag används i personbilar. Motorer och bränslesystem för lastbilar har utvecklats så att flytande biogas kan användas tillsammans med diesel. I flytande form blir gasen mer kompakt vilket gör att det går att få mer i tanken. Således behöver bilarna inte tanka lika ofta. Den nya tekniken testas nu i ett antal lastbilar under verkliga förhållanden.

Tula Ekengren berörde två viktiga lärdomar:

- Hon framhöll att för att lösa den problematik av typen ”hönan och ägget”, som finns i branschen, det vill säga inga tankstationer utan bilar som drivs av biogas och tvärt om, så är *samarbete en nyckel till framgång*.
- Dessutom sa hon att många sanningar ändras med tiden och det är viktigt att vara *ödmjuk inför den tekniska utvecklingen*.

På frågan om vilka hinder Ekengren ser för biogasen så svarar hon att dagens samhälle är så tätt ihopkopplat med fossila bränslen så att det kommer bli svårt - men inte omöjligt(!) - att ställa om hela samhället från olja till biogas. Vårt fokus måste ligga på att förbättra miljön utan att suboptimera. Luftkvalité var tidigare en lokal fråga men man har upptäckt att numer är det ett regionalt problem eftersom luft förflyttar sig oberoende av kommun- eller landsgränser. Vi måste alltså även jobba på lokal nivå för att komma tillrätta med regionala miljöproblem.

Anneli Permer från Västra Götalandsregionen arbetar med att skapa en arena för samverkan för att driva på utvecklingen inom biogasområdet. Fokus ligger på biogas som bränsle i fordon. Målet fram till år 2020 är att 2,4 TWh/år ska produceras. För att nå målet - som är ambitiöst ställt - krävs en behovsanalys för att kunna kartlägga behov och vidare utveckling.

Problemet idag, som Permer ser det, är att frågan är otydlig. Om det gick att enas, på nationell nivå, om ett tydligt budskap så kunde fler ställa sig bakom det och därmed sträva mot samma mål. Nationell påverkan i form av stöd till biogas behövs för att påskynda utvecklingen. Tydliga mål skulle också underlätta att nå målet. Även allmänheten har ett visst ansvar för att föra utvecklingen kring biogas framåt av den orsaken att efterfrågan från allmänheten skapar en marknad för biogas vilket i sin tur påskyndar utvecklingen.

Föreläsningen avslutades med en diskussion om bl.a. verkningar av LOU. Syftet med LOU är att säkerställa att det inte slösas med skattemedel och föreskriver bl.a. att upphandling skall ske på en öppen marknad och att det skall finnas transparens i upphandlingsförfarandet. Några av talarna framhöll att lagen även borde ta hänsyn till långsiktiga samhällsinvesteringar, som till exempel biogas skulle kunna utgöra.