

Referat från Caféafton 6 nov 2013 om flytande biogas

Caféaftonen den 6 november om flytande biogas för tunga fordon lockade stort intresse. Framförallt var det en mycket kvalificerad samling deltagare, ca 35 personer, med representanter från bl a biogasdistributörer och gasfordonsleverantörer. Föredragen från de tre mycket initierade experterna från Volvo Lastvagnar, DHL och Göteborg Energi gav en bra helhetsbild, om vad som händer just nu.

Lennart Pilskog från Volvo berättade att världen just nu förbrukar ca 200 ton råolja per sekund till diesel, bensin, brännolja och petrokemisk råvara. Vi fick veta att 80 % av alla godstransporter i Sverige sker med lastbil, 10 % med tåg och 10 % med inlandssjöfart. Volvo jobbar för att få fram fler tunga fordon som är energieffektiva och kan köra på förnybara drivmedel, bl a biogas. Man har tagit fram en lastbil som kan köra på metan/biogas/naturgas (75 %) i en dieselmotor där en mindre mängd diesel (25 %) används som tändvätska. Mycket tack vare ett samarbetsprojekt – BiMeTrucks – som letts av Business Region Göteborg, där många företag samarbetat med myndigheter och andra organisationer. Lastbilen – som är gjord för fjärrtransporter – har en 13 liters dieselmotor med 460 hk och kan köra på flytande biogas i ca 100 mil utan att tanka. Serietillverkning påbörjades 2012 och de första marknaderna är Sverige, Holland och England.

Ulf Hammarberg från DHL – ett av Europas största logistikföretag - gav en bild av företagets ambitiösa miljöarbete. Bl a ska företaget minska sina CO₂-utsläpp med 30 %. DHL Sverige är bäst på miljö inom hela DHL-koncernen, men även Tyskland ligger långt framme. Lastbilarna, eller rättare sagt långtradarna, står för 80 % av DHL:s totala utsläpp i Sverige. DHL:s koncept Gröna Ton liknar ”grön el”. Kunden betalar för gröna transporter, men DHL utför dem i det område och med de fordon, som är mest kostnadseffektivt. Idag är det 11 transportföretag som kör metandieselfordon, varav DHL är ett. DHL har i många år kört lastbilar på biogas med konventionell teknik, dvs med ombyggd Otto-motor.

Eric Zinn från Göteborg Energi frågade hur många som tror att vi klarar det s k 2%-målet när det gäller CO₂-utsläppen globalt. Ingen räckte upp handen. För att därefter skapa en positivare stämning visade Eric sedan en film om biogassatsningen i Lidköping, där tre aktörer medverkar: Göteborg Energi, Swedish Biogas International och Lidköpings kommun. Man tillverkar biogas på konventionellt sätt med restprodukter från livsmedelsindustrin, därefter kyls man ner gasen till minus 163 grader C för att få flytande biogas. Genom detta kan man få 3 ggr mer bränsle i tanken – såväl i bränsletank som i tankbilar för transport av biogas - jämfört med CBG (Compressed Biogas) eller CNG (Compressed Natural Gas). Investeringen är ca 170 Mkr och man producerar 60 GWh biogas. Det räcker till ca 6 000 personbilar eller 60-100 lastbilar. Anläggningen bidrar till en utsläppsminskning på ca 18 000 ton CO₂. I Sverige finns idag ca 40 000 gasdrivna fordon där 60 % av drivmedlet utgörs av biogas och 40 % av naturgas. Antalet tankstationer är 186. Ändå ligger biogasen bara på ca 1 % av hela bränsleanvändningen i Sverige. Men potentialen för biogas ligger på 10 TWh, om vi bara utnyttjar vanligt avfall med konventionell teknik. Tar vi vara på skogsavfall och utnyttjar ny teknik med förgasning, så ökar potentialen med ytterligare 60 TWh. Totala behovet inom transportsektorn är ca 90 TWh. I Oslo har man nyligen tagit en anläggning i drift, som använder ny teknik för att producera flytande biogas. Det händer alltså rätt mycket – men Eric efterlyste betydligt mer styrmedel för att komma vidare. Nästa år är det val – kolla då vad olika partier säger!

Göran Värmbö