

Alternativa bränslen

Gas

Fordonsgas är ett samlingsnamn på de bränslen som kan användas för gasfordon. Fordonsgas är metangas, antingen fossil CNG ("Compressed Natural Gas"), biogas, eller en blandning av dessa två.

I Sverige utgörs större delen av den fordonsgas som säljs av biogas. Fordon som drivs med fordonsgas har lägre utsläpp av miljö- och hälsofarliga avgaser och partiklar än de som drivs med bensin. Användning av naturgas som drivmedel innebär 30% lägre utsläpp av koldioxid jämfört med diesel. Användning av biogas är i princip koldioxid-neutralt.



"Vi kör på det vi samlar in"

Jönköpings kommun är ett av kommunens största lastbilsägare med inte mindre än 60 bilar i drift. 25 av dessa finns inom enheten Avfallshandling där Ulf Persson är enhetschef.



företag och hämtar restavfall för förbränning på Torsvik.

Politiskt beslut

- Anledningen till att vi nu köpte en gasbil är ett politiskt beslut som togs för några år sedan om att sopbilarna så långt möjligt skulle köras på gas.

- Beslutet var miljöpolitiskt betingat och naturligtvis helt rätt. Beroende på vilken blandning av naturgas och biogas vi använder så släpper vi ut 30-60% mindre fossil koldioxid än om vi kör på diesel.

- Tidigare har vi upplevt att motorerna varit lite för svaga, men med den här Scania på 310 hk har chaufförerna varit mycket nöjda. Den känns mer som en vanlig lastbil. Fast det beror också lite på kvaliteten på gasen.

Naturgasen är lite effektivare medan biogasen är mer miljövänlig. Den blandning man kör på måste hålla en biogasandel på minst 50%, men vanligtvis ligger man på c:a 60%.

Det skulle gå att köra på 100%



biogas, men än finns inte kapacitet att producera så mycket i kommunens rötningsanläggningar.

- Det är ju rätt praktiskt att vi kör på det vi samlar in, kommenterar Ulf. Ett smart kretslopp.

- Enda nackdelen med gas är tiden det tar att tanka. Gör vi det här på vår egen anläggning får bilen stå och tanka över natten. Ute på stan går det på en kvart eller så.

En stor del av verksamheten är förstås att ta hand om hushållens sopor, men det finns betydligt fler områden än så. Containerhantering, insamling av trädgårdsavfall och insamling av brännbart material till fjärrvärmeverket på Torsvik är några exempel.

Många verksamhetsgrenar

Ett stort projekt just nu är en satsning på FNI (FastighetsNära Insamling) där containers för sortering av förpackningar kommer att ställas ut i villaområden så att man kan lämna till återvinning på nära håll istället för att bege sig till t.ex. sortergården. Man har tidigare testat detta i Huskvarna med bra resultat.

35 chaufförer finns på avdelningen och många olika typer av lastbilar - t.ex. kranbilar, containerbilar, komprimatorbilar och faktiskt fem reservbilar.

- Det händer ju titt som tätt att något går sönder, säger Ulf Persson, och då gäller det att kunna sätta in en reserv så att inte verksamheten blir lidande.

Men det är förstås inte reservbilarna vi ska berätta om här utan den nya Scania Gasbilen som levererades i juni och som nu huvudsakligen går på



RME / Biodiesel

Det idag mest använda alternativet till vanlig diesel är RME / Biodiesel. RME står för Rapsmetylester och är ett drivmedel framställt huvudsakligen på pressad rapsolja.

Det finns idag diesel med olika inblandningar av RME, där t.ex. RME 20 anger att bränslet består av 20% RME och 80% vanlig diesel.

RME100 består endast av biodiesel och ger inget utsläpp av fossilt koldioxid. Den mängd koldioxid som avgas tas upp

av de växande rapsplantorna.

Oljan är biologiskt nedbrytbar och klarar i sin rena form temperaturer ner till drygt -10° utan tillsatser. Vid lägre temperatur kan den blandas med t.ex. vanlig diesel för att bli tillräckligt flytande.

RME har en avsevärt bättre rengörande effekt än vanlig diesel. Vid byte från vanlig diesel till RME rekommenderas därför att tanken rengörs ordentligt. RME:n kommer annars att lösa upp avlagringar från den fossila dieseln med följd att bränslefilter kan tappas till.



De flesta någorlunda nya Scaniabilar kan köras på RME utan ytterligare åtgärder.

CG Erikssons Åkeri



CG Erikssons åkeri i Växjö jobbar med både tyngre transporter och budbilar. På den tyngre sidan har man idag 18 bilar varav tre sedan i maj

går på RME.

- Anledningen till att vi börjat satsa på RME är kostnadssidan. Vi måste jaga kostnader för att vara konkurrenskraftiga, säger Peter Eriksson, en av ägarna till företaget.

- Än så länge har det fungerat utmärkt fortsätter han.

För att få en jämförelse har man

även under en period kört dessa bilar på vanlig diesel och konstaterat att bränslekostnaden var c:a 5:50 lägre per mil med RME än med diesel.

Ytterligare en bil kommer inom kort att köras på RME.

- Vi fortsätter att köra på RME i vinter också. Skulle vi se några problem så är fördelen att det lätt går att byta till diesel.

Södra



- Prognosen är att alla våra egna bilar ska köra på RME inom några år, säger Åsa Forss på Södra. - Vi började 2009/2010 med att testa RME på

tre bilar och det föll väldigt bra ut.

Satsningen på RME har man gjort av både miljöskäl - att använda så mycket förnyelsebart som möjligt inom företagets verksamheter - och ekonomiska skäl, där man konstaterat en väsentlig kostnadsbesparing även med hänsyn tagen till de något tätare serviceintervallen.

- Tidigare kunde det vara vissa prob-

lem vintertid, men de verkar lösta genom en förbättrad tillverkningsprocess.

Idag går 40% av företagets bilar på RME. Man har egna tankstationer vid massbruken där även andra åkare kan tanka.

- Även där har vi märkt ett klart uppsving under senare tid, så intresset verkar öka över lag, avslutar Åsa Forss.

Smålands Logistik



- Vi har testat RME i ett och ett halvt år nu, säger Morgan Jönsson på Smålands Logistik, och inte haft några som helst problem med det.

Fyra bilar köptes samtidigt. Två fick gå på diesel och två på RME, och bränsleförbrukningen är samma på alla.

- Den svenska RME:n har riktigt bra kvalitet och ger en hög verkningsgrad så därför klara vi hålla ner bränsleförbrukningen jämfört med diesel.

- Vi körde hela förra vintern med RME utan problem, även när det var riktigt kallt.

Smålands Logistik har totalt 100 bilar och RME-satsningen kommer att fortsätta på alla nya bilar.

- Vi har köpt 10 nya Scaniabilar nu som samtliga kommer att köras på RME. Däremot byter vi inte bränsle på de gamla.

- Enda nackdelen som vi har märkt är att infrastrukturen inte är riktigt utbyggd ännu. Men det kanske kommer.

Christer L Samuelsson AB



Samuelssons Åkeri i Växjö började köra på RME redan 2012. Idag går 14 av deras totalt 60 bilar på RME, och fler lär det bli inom kort.

- De bilar vi i första hand försöker få över på RME är de som går riktigt långt - 20.000 mil om året och uppåt, säger Johan Samuelsson.

En viktig orsak till bränslebytet är miljöaspekten, där många kunder kräver så miljövänliga transporter som möjligt.

- Men även ekonomin är förstås viktig. Bilarna går ju något billigare på RME.

När temperaturen går under -20° går vi över på diesel, men jag vet att RME-tillverkarna håller på att lösa "köldproblemet".

- Vid något enstaka fall har vi varit ute för ett stopp vid sträng kyla, beroende på att vi var för sena med ett filterbyte.

- Men i huvudsak har det fungerat väldigt bra, avslutar Johan.