

# HVO – bränsle på frammarsch



**Så sent som för några år sedan var det enkelt att välja bränsle till sitt tunga fordon. Det fanns i stort sett bara diesel. Men under senare år har det kommit flera alternativ. Det (än så länge) senaste tillskottet är HVO.**

HVO marknadsförs idag av de flesta drivmedelsföretag. En aktör på området är TRB Sverige AB, som ägs av 12 transportföretag och finns lokaliserade även i vår del av landet.

- TRB har över 100 tankstationer för tung trafik, varav f.n. 12 erbjuder HVO100, berättar Peter Hildingsson, Miljö- och Trafiksäkerhetsansvarig på företaget.

## 100 % förnyelsebart

HVO står för Hydrerade Vegetabiliska Oljor, vilket kan tillverkas av en mängd råvaror. Den HVO som används som 100%-ig produkt i Sverige tillverkas av Neste och grunden i den är huvudsakligen slakteriavfall och fiskrens.

Bränslet har väldigt dieselliknande egenskaper och kan i regel användas i tyngre fordon utan några tekniska modifieringar eller ändringar av serviceintervaller. Respektive fordonsleverantör måste godkänna användning av HVO100 bl.a. för att garantier och service skall vara oförändrat.

- HVO används både i sin rena form och kallas då HVO100, fortsätter Peter Hildingsson, men det förekommer också sedan flera år tillbaka som inblandning i vanlig diesel. Andelen HVO i dieselmix-produkter beror på resp. stationsnät samt var i landet tankstationen finns. Idag kan "vanlig diesel" bestå av upp till mer än 40% HVO som tillsammans med 5-7% RME ger 50% förnybar andel.

- Inblandning av förnybara råvaror i standarddiesel står för de stora förnybara volymerna där andelen ökat allt eftersom.

## Finns inga nackdelar

Kaj Johansson, ägare till Kaj Inrikes i Älmhult är en pionjär inom området HVO. Sista januari 2015 gick företagets 25 bilar helt över till det nya bränslet. Innan Scania hade hunnit godkänna användningen.

- Det har fungerat alldeles utmärkt, säger Kaj. Det finns egentligen bara en nackdel, och det är begränsad tillgång på råvara. Men vi har en tapp alldeles intill åkeriet och på våra rutter finns också tillgång till HVO. Så vi har aldrig behövt tanka diesel sedan början på 2015.

- Priset är ju ungefär detsamma som på diesel, men HVO har gett ett par procents minskad bränsleförbrukning.

De fyra första HVO-drivna Euro6-orna ingår i ett specialprojekt på Scania, och där har man konstaterat att utrustningen för avgasrening fungerar bättre med HVO än med diesel, och antagligen aldrig kommer att behöva bytas.

- Bra för miljön. Bra för ekonomin.

## Undviker fossilt bränsle

C.G. Erikssons Åkeri i Växjö med ett 20-tal tunga fordon kör idag till c:a 75 % på HVO. Med bara positivt resultat.

- Vi började med RME 2013 av både miljö- och kostnadsmässiga skäl, säger Peter Eriksson, verksamhets-

## Passar infrastrukturen

En fördel med HVO är att den passar i befintlig infrastruktur. Modifieringen av fordon och tankställen är liten eller ingen. Diesel med inblandning av HVO klassificeras som vanlig diesel, medan det för HVO100 ännu inte finns någon antagen drivmedelsstandard, men det kommer inom kort.

- Den mest begränsande faktorn idag är tillgången på rätt råvara.

Vissa råvaror bör inte användas för drivmedelsproduktion, t.ex. palmoljorelaterad råvara. Viktigt är att man inte ersätter ett miljöproblem med ett annat.

- Allt fler vill köra på HVO, men skulle alla göra det skulle det inte räcka på långa vägar.

- HVO100 är på frammarsch och antalet tankställen ökar snabbt. Men vi behöver en bredd av biodrivmedel för att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta 2030, såsom exempelvis dieselmix-produkter, RME100, ED95, fordonsgas och el/hybrid.



Peter Hildingsson, Miljö- och Trafiksäkerhetsansvarig på TRB



ansvarig på företaget.

- Det fungerade i stort sett bra, bortsett från några igensatta filter och ökade serviceintervaller.

HVO började man använda 2015 och har efter hand gått över mer och mer på det.

- Vi har konstaterat att bilarna drar mindre med HVO än med RME och att de går bättre.

- Inom Alwex har vi tagit beslut att undvika fossilt bränsle i den mån det går. Förmodligen kommer vi framöver att behöva en mix av olika bränslen för olika bilar och transporter. Nu är det HVO som gäller, men det kommer säkert nya bränslen inom en snar framtid.



Kaj Johansson, ägare till Kaj Inrikes



Peter Eriksson, Verksamhetsansvarig C.G. Erikssons Åkeri