





Alfredssons har flytande biogas i tankarna

Att köra på flytande biogas kan vara ett sätt för den tyngsta vägtrafiken att minska sin miljö- och klimatpåverkan. Alfredsson Transport i Norrköping är bland de första åkerierna i Sverige som kör lastbilar som drivs med flytande gas. Man har även byggt ett nytt kyl- och frysrum som drivs med solceller.

Text & Foto: Marita Andersson



Gaslastbilarna är väldigt lättkörda, berättar Sharbel Mangarsson.



Den eldrivna vagnsdragaren Ergothruster underlättar lagerarbetet. På bilden Jabel Isa.



Våra biogaslastbilar har kostat mycket pengar. Men jag ser det långsiktigt och räknar in miljön, säger Erik

Alfredsson som är vd i familjeföretaget som grundades 1937 av farfar Ingvar Alfredsson. Nu drivs företaget av tredje generationen Alfredsson, där Eriks bror Magnus sköter de 30 lastbilarna som utför transporter för DHL.

Erik berättar att han alltid har haft ett stort miljö- och teknikintresse. Företagets miljötank började redan 2005/2006 när man i samtliga lastbilar installerade fordonsdatorer, som registrerade körsättet genom att mäta gas, broms, hastighet, tomgång och utrullning.

– Det sparade mycket på miljön, samtidigt som vi sparade pengar. Dieselförbrukningen minskade med 19 procent och vi sänkte även kostnaderna för däck.

I DAG HAR FÖRETAGET 60 bilar och 30 släp. Det är allt från små budbilar till stora lastbilar och modulekipage. Tre av dem är biogaslastbilar och de resterande 57 diesellastbilar, som alla kör förnybart. Erik berättar att 40 procent av dieseln är helt fossilfri.

– Vi vill göra vad vi kan för att minimera påverkan på miljön. Vi jobbar också mycket med aerodynamiken på våra fordon, samt logistiken för att minimera miljöpåverkan, säger han.

Långa avtal

Företagets tre ledstjärnor är miljö, kvalitet och personligt engagemang.

– Vi är inte intresserade av att få kunder till vilket pris som helst. Vi vill växa sunt med våra kunder. På samma sätt

som vårt miljöarbete är långsiktigt, vill vi ha långa avtal. Vi försöker också hitta kunder som tänker grönt.

UNDER DE SENASTE årens högkonjunktur har man valt att växa och investera.

– Vi har haft en tillväxt på 100 procent de senaste tio åren med en genomsnittlig tillväxt av 10 procent om året, berättar Erik Alfredsson.

I DAG HAR ALFREDSSON TRANSPORT ett 60-tal kunder. Man kör i Sverige, Norge och även en del i norra Tyskland. Men där är det svårare att få ekonomin att gå ihop, eftersom konkurrensen är större där med utländsk arbetskraft. Till de största kunderna hör DHL, Norrköpings kommun och Rusta. De senaste fyra åren har man också börjat utföra tjänster inom tredjepartslogistik genom dotterbolaget Agna Logistik.

– Vi erbjuder ett helhetskoncept inom transport, lagring och logistik. Det är en verksamhet som växer. Nu har vi ett 15-tal kunder, berättar Erik Alfredsson.

För fyra månader sedan fick man också uppdraget att köra ut Norrköpings kommuns matleveranser.

– Vi kör ut råvaror till 25 000 måltider om dygnet till bland annat skolor, förskolor och äldreboenden.

Fossilfri diesel

För tre år sedan övergick Alfredssons till att driva hela fordonsflottan på HVO, fossilfri diesel. Men HVO-bränslet, som är hydrerad vegetabilisk olja som bland annat görs av organiskt material som brödrester och slaktavfall, har inte räckt för marknadens behov. Bränslet har också gått upp i pris. Bland

annat på grund av reduktionsplikten, som tvingar oljebolagen till en högre inblandning av biodrivmedel, och som då använder HVO:n till detta.

– Nu har vi tagit nästa steg i vårt miljöarbete med de här gaslastbilarna, säger Erik Alfredsson.

TRE GASDRIVNA Volvo FH LNG lastbilar har köpts in från Volvo Lastvagnar. Alfredsson Transport är bland de första i världen som kör med den här typen av lastbilar. Istället för ottomotorer med tändstift, som Scania och Iveco har valt att använda sig av, har Volvo valt lösningen att konvertera dieselmotorer för gasdrift. Deras LNG-motorer drivs med flytande naturgas eller biogas.

– Vi valde de här lastbilarna eftersom motorerna har samma styrka som en dieselmotor. Man upplever heller ingen skillnad när man kör dem, säger Erik Alfredsson.

ALFREDSSONS TRE BIOGASLASTBILAR tillhör de största som nu finns på marknaden. Längden för lastbilarna ligger på tio meter, med släp kommer man upp 24 eller 25,25 meter. Och de kan lasta upp till 41 ton.

KOSTNADEN FÖR VARJE LASTBIL ligger på 2,5 miljoner kronor styck. En del av merkostnaden för lastbilarna, 240 000 kr per bil, har betalats av länsstyrelsen inom det så kallade "Klimatklivet". Klimatklivet har varit ett regeringsstöd till lokala investeringar som kan bidra till att minska utsläpp som påverkar klimatet. Med den nya budgeten är ansökningar till Klimatklivet för 2019 nu stängd.

ERIK ALFREDSSON

GÖR: Vd för Alfredsson transport AB.

ÅLDER: 48 år.

FAMILJ: Fru och två barn, 19 och 16 år gamla.

FRITID: Skidåkning och alpvandring i kombination med renovering av gamla trähus.

PÅ NATTDUKSBRDET: Fakta- och branschtidningar.



FÅ TANKSTÄLLEN

Biogasen är lite dyrare än dieseln. Men gasbilarna kommer att bli lite billigare i drift, menar Erik Alfredsson.

– Men hur mycket vill jag avvakta några månader till, innan jag kan säga helt säkert. Det vanligaste är att våra dieselbilar drar 3,4 liter diesel per mil. Medan gasbilarna kommer att dra 2,4 kilo gas per mil.

TILL NACKDELARNA HÖR även att biogasbilarna kräver en högre serviceintervall. Infrastrukturen för tankning är också väldigt dåligt utbyggd. Det finns exempelvis inget tankställe för flytande biogas i Norrköping. I framtiden kommer flytande biogas bland annat att produceras av Tekniska verken i Linköping, som även de har fått stöd från Klimatklivet för att uppföra en anläggning för flytande biogas.

Men eftersom metangasen är nedkyld till -160 grader, fryspunkten ligger på 260 minusgrader, rymmer tankarna mer bränsle. Erik Alfredsson berättar

” Vi vill göra vad vi kan för att minimera påverkan på miljön.





Totalt har Alfredsson transport 60 bilar och 30 släp.

att de kan köra 80 till 100 mil per tank.

– Nu tankar vi i Järna eller i Örebro. På dagtid använder vi biogasbilarna till att köra ut mat till Norrköpings skolor och institutioner. Och på nätterna kör vi varor till Stockholm med dem. Hade vi enbart fått köra till Stockholm för att tanka hade det varit en vansinnig idé och miljövinsten inte något vidare.

Nu tankas bilarna med flytande naturgas LNG, vilket sänker koldioxidutsläppen med 30–35 procent.



På instrumentbrädan finns en LNG-mätare, dieselmätare och Adblue-mätare.

Men förhoppningen är att inom ett år kunna tanka bilarna med LBG-gas, flytande biogas som sänker koldioxidhalten med 99 procent, säger Erik Alfredsson.

– På lång sikt tror jag att fördelen med biogasbilarna blir en lägre driftskostnad. Men framförallt att de sparar på miljön.

SOLCELLSANLÄGGNING

Alfredssons har också byggt ett nytt kyl/fryshus som drivs av en solcellsanläggning på 120 kilowatt. 500 kvadratmeter är kyl och sval och 100 kvadratmeter fryser. Företaget har även slagit sig in i en ny bransch eftersom man har kombinerade kyl- och frysutrymmen i gasbilarna.

– I stället för att hyra en kylanläggning, byggde vi en själva. Vinsten med solelen blir förhoppningsvis över året sett, att våra driftskostnader kommer vara desamma som innan vi byggde den, säger Erik Alfredsson.

Målet, om solenergin visar sig fungera bra, är att även bygga en 360 kilowattsanläggning som ska kunna ladda framtida ellastbilar.

– Jag tror att det är gas eller andra fossilfria drivmedel för fjärrtrafiken och el för distributionstrafiken, som gäller för framtiden. Vätgas är ett annat intressant alternativ, men där är vi inte än på ett tag.

EN KOMMANDE LÅGKONJUNKTUR möter han genom att försöka vara rustad och ha en bra balansräkning.

– Det gäller att se om sitt hus och se till att det finns pengar i ladan att leva på. Vi äger också alla av våra bilar och har inte en massa leasingavtal. 🟡



ALFREDSSON TRANSPORT AB

VERKSAMHET: Transport, lagring, kyl och frys och tredjepartslogistik.

ÄGARE: Erik och Magnus Alfredsson.

ANSTÄLLDA: 105 i koncernen, varav 95 chaufförer. Fem personer är anställda i Norge.

OMSÄTTNING: 120 miljoner kronor.

RÖRELSEMARGINAL: 7–8 procent.

INVESTERINGAR: Tre lastbilar som drivs med flytande biogas. Sammanlagd kostnad med bidrag, 6,8 miljoner kronor. Ett kyl- och fryshus som drivs med solceller för 8–9 miljoner kronor.