

2016-12-09 14:30 CET

Del 2: HVO – svaret på klimatfrågan för transportbranschen?

Transporterna står för en tredjedel av Sveriges klimatpåverkan och sektorn är klart sist i processen att lämna fossila bränslen. Nu sker en snabb utveckling av flytande bränslen från förnybar råvara. Vad är potentialen och förändras transportslagens roller i och med detta?

Tillgång

En fråga som inte har ett enkelt svar är hur stor potentialen för flytande biobränsle är. Några saker är säkra: det kommer att vara konkurrens om råvaran, både utifrån en mat/bränsledebatt i vissa fall och generellt så kan råvara alltid användas till olika saker. Är bioplast och viskostyg en smartare användning? Vissa råvaror kanske gör större nytta om de ersätter kol i andra processer? Sveriges utgångsläge är ovanligt, med 60% av landytan täckt av skog och en liten befolkning. I Europa har endast Finland större andel men Sveriges totala skogsareal är störst. Ändå ser utvecklingen av råvaruanvändning ut som nedan.

Även producenter i Sverige säger att det inte är möjligt att påtagligt öka HVO-produktionen de närmaste åren. Idag används huvudsakligen tallolja i Sverige och det är ca 2% av ett träd's massa. Slakterirester är också en bra råvara som dock också är begränsad. På lite längre sikt har svartlut en god potential. Svartlut utgör ca 30% av trädet och används idag för värmeproduktion i skogsindustrin, främst i pappersbrukens sodapannor. Det kommer att ta tid att ställa om industrierna men potentialen är upp mot hälften av dieselförbrukningen i Sverige.

Den förnybara andelen i diesel är ungefär 17% idag. I iveren att snabbt höja

andelen så kan kanske palmolja verka lockande men det är troligen ingen bra väg att gå. I Europa används 46% av den importerade palmoljan till biodiesel. Den europeiska transport och miljöorganisationen T&E säger att om resten av världen gjorde på samma sätt så skulle det vara det definitiva slutet för regnskogarna. I Sverige har vi en stark rörelse mot palmolja och det är bra.

Mer folkrika länder med mindre skogsarealer kan inte kopiera vår modell. **Vår lösning är helt enkelt inte skalbar och klimatfrågan är global.**

Alla lösningar behövs

För att nå klimatmålen behövs många bra lösningar. HVO-bränsle är en fantastisk produkt som bör användas med förstånd. Det kommer att finnas områden där det är som allra svårast att byta ut flytande bränslen och elektrifiera. Kanske flyg, arbetsmaskiner på avlägsna ställen eller tågtrafik längst ut på spåret där elledning saknas. Där ska vi sikta på att använda de bästa förnybara alternativen.

För att nå klimatmålen behövs en smart samverkan mellan alla transportslag. Metodiken för att få ett miljöanpassat system finns redan i till exempel trafikverkets fyrstegsprincip ([länk](#)) och i avfallsbranschens avfallshierarki ([länk](#)) För att klara klimatmålen bör motsvarande tankesätt för transportbranschen ge: transportsnålt samhälle – energieffektiva transporter – förnybara bränslen, i den ordningen. Vi har redan ett energieffektivt transportsystem som kan drivas med 100 % förnybar energi i järnvägen. Framtidens klimatanpassade transportsystem bör byggas med vår järnväg som bas, det är den enklaste och bästa lösningen.

Johan Sandström, miljöchef Green Cargo

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com