

Bytter til biodrivstoff

Økningen i dieselvgiften i statbudsjettet får transportselskapet Schenker til å bytte til biodrivstoff på 1000 lastebiler.

20 øre pr. liter økning i dieselvgiften betyr 50 millioner kroner i økte årlige utgifter for Schenker AS (tidligere Linjegods). Derfor har de bestemt at innen 2010 skal 1000 lastebiler over på biodrivstoff.

I Drammen og omegn er det SH Transport som kjører for Schenker, med terminal på Gulskogen. SH Transport har i alt 86 lastebiler og sysselsetter 125 ansatte.

20 PROSENT. - I dag kan vi kjøre med inntil 20 prosent biodiesel i dieselen, det er hva bilfabrikanten anbefaler, sier Jens Fredriksen, daglig leder i SH Transport.

I utgangspunktet er han litt tilbakeholden med å gå fullt over til biodiesel. SH Transport kjører bare Renault, og fra fabrikken er det ikke tilrådd å kjøre med større blandingsforhold. Schenkers mål om bare biodrivstoff blir derfor en nøtt å knekke.

- Det er i dag veldig ujevn kvalitet på biodieselen, som lages på mye forskjellig, som blant annet fiskeavfall, sier Fredriksen

FÅ PUMPER. I høst har Schenker satt i gang forsøk med 40 biler på biodrivstoff, men de har underrettet alle sine transportører om målet for 2010.

- Problemet i dag er at det er veldig få pumper med biodiesel, sier regionsjef i Schenker, Ove Harald Pedersen.

Trond Edvardsen har vært lastebilsjåfør for SH Transport i over 11 år. Han ser flere betenkeligheter ved å gå over til biodrivstoff.

- Vi får oftere tilfetting av filtre, noe som reduserer effekten på motoren. Dermed

vil vi måtte bruke mye mer drivstoff i for eksempel oppoverbakker, sier Edvardsen.

Han viser til at det må settes inn nye typer filtre, samt at filterne må renses og skiftes oftere. Dessuten viser

han til at dagens fininnstilte innsprøytingsmotorer kan få tekniske problemer

Problemet i dag er at det er veldig få pumper med biodiesel.

Ove Harald Pedersen, regionsjef i Schenker,

med drivstoffet.

Allerede i dag har lastebilførerne problemer med et annet miljøtiltak som er påbudt på lastebilene. Nye biler bruker stoffet AdBlue - i realiteten urin - som sprøytes inn i eksosrøret for å redusere NOx-utslippene. Tanken med AdBlue må fylles når de også fyller diesel, men ingen bensinstasjoner i Drammens-området fører dette i dag.

- Jeg har ikke selv prøvd biodrivstoff, men en jeg kjenner som prøvde det ut, måtte bytte ut filterne bare etter et par dager, sier Edvardsen.

Som tross tekniske innvendinger ikke er negativt til å kjøre på mer miljøvennlig drivstoff.

LARS JOHNSEN
lars.johnsen@dt.no

FAKTA

Biodrivstoff

- ▶ De viktigste typene er biodiesel, bioetanol, biogass og biohydrogen.
- ▶ Mest benyttet til kjøretøy er biodiesel og bioetanol.
- ▶ Produsert av planteolje eller annet biologisk basert fett.
- ▶ Biodiesel gir en nettoreduksjon på ca. 2,8 kilo CO₂/l.
- ▶ Bioetanol gir en nettoreduksjon på ca. 2 kilo CO₂/l.
- ▶ Betydelig reduksjon i utslipp av svovel, støv og partikler.



UTFORDRING. Når transportselskapet Schenker AS skal ha 1000 biler over på biodrivstoff, blir det en utfordring for Trond Edvardsen, sjåfør i SH Transport som i alt kjører 86 lastebiler for Schenker.

FOTO: LARS JOHNSEN

Trenger nye skinner, kjøper nye tog

Jernbanesatsingen de siste årene har handlet om å kjøpe nye tog. Skinner og teknisk utstyr er gammelt og forårsaker nå over halvparten av forsinkelsene.

- Togene våre kan kjøre langt raskere i dag, med bedre skin-

negang. Det hjelper ikke å kjøpe ny bil hvis veien er dårlig. Halvparten av gangene togene står, så skyldes det problemer med infrastrukturen, forteller Anne Rygg, kommunikasjonsjef i NSB person-tog.

Kilder avisen har snakket med kritiserer politikernes jernbanesatsing de siste

årene, og advarer om at samme feil er i ferd med å skje igjen: Når politikerne har sagt de vil ha mer tog, har det som oftest betydning flere tog, altså flere togsett. Få har vist interesse for om det har vært plass til disse nye togene, eller om skinnegangen som ligger der, har gitt muligheter til å bruke fartsegenskapene. Frem til år

2000 har så godt som all kapasitetsøkning i jernbanen handlet om flere tog, sier kildene.

De neste sju årene kan NSB komme til å fornye togparken for mange milliarder kroner, ifølge de samme kildene. Samtidig blir det i Jernbanelovverket innspill til ny Nasjonal transportplan for 2010 -

2019 understreket at det kreves langt høyere investeringer til skinner enn tilfallet er i dag.

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete (Sp) sier til Aftenposten at regjeringen har det nødvendige engasjementet med tanke på jernbanesatsing. (NTB)