

Kör gas med gas

Fordonsgasstationerna blir allt fler i takt med att intresset för det alternativa bränslet ökar. Det ställer också krav på att leveranserna sker när de ska. Ronny Karlsson på Larssons Gräv & Transport på Orust ser till att det finns LNG/LBG-gas för tankning.

Av Bosse Norvinge (text & foto)

På eftermiddagen rullar en Volvo FH460 LNG med tanktrailer in på Gasums välbevakade utlastnings-terminal vid Preems raffinaderi utanför Lysekil i Bohuslän.

Ronny Karlsson från Ytterby, chaufför på Larssons Gräv & Transport på Orust, Hällevikstrand, ska lasta flytande naturgas för vidare transport till Göteborg. Ronny parkerar trailerekipaget på

utlastningsplatsen för LNG där han stått så många gånger tidigare.

Trailern som är Fordonsgas egen, en Cryo från 2011 med 52,5-kubiks tank, ska fyllas med 42,5 kubik.

Ronny gör sig redo för lastningen. Han tar på sig sin overall, skyddsskor, hjälm med visir och handskar. Det är egentligen inte så stor skillnad på vad som krävs jämfört med en konventionell **Vänd!**



Ronny Karlsson från Ytterby valde att komma ut på vägarna efter alla år på kontor. Men livet har alltid kretsats runt tankbilar

Orust

På Gasums terminal vid Preems raffinaderi utanför Lysekil finns utlastningen för LNG. 30.000 kubik lagras i den stora cisternen av stål och betong.





Inne i det stora skåpet är det gott om rör, ventiler och mätare. Men det är inte alla som används. Flera går till reservuttagen på andra sidan och baktill.

Ronny passar självfallet på att fylla gastanken på lastbilen i samband med varje lossning. Gastanken rymmer 205 kg LNG/LBG och brukar räcka 75 mil.



En kall rök sprider sig vid trailern under lossningen. Räddningstjänsten informeras då det har hänt att folk trott att det har brunnit.



Hydraulpumpen på tanken drivs av bilens kraftuttag, så Ronny kopplar slangen till hydrauluttagen som sitter på gångbordet.



Under lastningen på terminalen i Lysekil krävs overall, läderhandskar, hjälm med visir, hörselskydd och nackskydd.

Dragbilen, en Volvo FH460 LNG från 2019 tillhör Larssons Gräv & Transport Orust AB i Hälleviksstrand. Trailern däremot ägs av Fordonsgas Sverige AB.



"Det dröjer inte lång tid innan slangarna täcks av iskristaller."

transport av diesel och bensin. Krav på godkänt ADR Tank är gemensamt.

– Jag skulle egentligen gått en produktutbildning också men corona-pandemin satte stopp för den, säger Ronny när han har ansluter jordkabeln och känner efter så att alla kranar är ordentligt stängda.

Ronny är uppvuxen med tankbilar och började själv köra tankbil som 19-åring. Hans pappa körde lut för Klorbolaget hos Karlstad-åkeriet Edgars och där körde Ronny också ett par år.

1980 började han i stället hos Gösta Johanssons Åkeri i Surte och hamnade så småningom på kontoret.

2004 fick han en tjänst som platschef på ADR-Haanpää, på det nya platskontoret i Kungälv men placerades senare i Helsingborg. Senare blev det Ekbergs Åkeri som under tiden blev uppköpta av Gösta Johanssons Åkeri.

– Det var en rolig tid. Jag var med och konstruerade tankar på Ekbergs och Gösta Johanssons. Det blev många resor till VM Tarm i Danmark.

– Men våren 2020 ville jag förändra mitt liv och kom i kontakt med Andreas Larsson på Larssons Gräv & Transport på Orust, säger Ronny som under våren det året började köra extra där. Sedan i höstas är han fast chaufför på LNG-bilen.

Förutom på Gasums terminal i Lysekil lastar Ronny även på produktionsanläggningen för biogas på Kartåsen utanför Lidköping.

Den drivs av Gasum och Fordonsgas i nära samarbete. Från den och Lysekilsterminalen levererar Ronny LNG/LBG till fem av Fordonsgas tankningsstationer. Dessa finns vid Rasta i Götene, Ljungarum Jönköping, Hjortshögsvägen i Helsingborg, Brahegatan i Mjölby och slutligen Stigs Center i Göteborg dit just kvällens lass ska.

Efter att ha blåst rent kopplingarna ansluter Ronny två slangar till trailern och drar åt anslutningarna. Först körs kväve in i rörsystemet för att rengöra. Han ställer därefter

in det antal kubik som ska lastas och ger klartecken till kontrollrummet.

Ronny öppnar kranar och ventiler och kan sedan trycka på knappen så fyllningen av trailern startar.

Det dröjer inte lång tid innan slangarna täcks av iskristaller. Det låter och tjuter när tanken fylls men när närmare en timma gått och endast 1,5 kubik kvarstår tystnar det då fyllningshastigheten trappas ner. Efter en kort stund tystnar det helt och överpumpningen är klar.

Nu återstår proceduren med att stänga ventiler och, som det kallas – koka av, då gasen i ledningarna ska förångas. Slutligen ska lite kväve i systemet och slangarna kan kopplas loss.

Ronny går ett sista varv runt bilen med en gasvarnare för att kontrollera eventuella läckor. Därefter återstår bara att väga ut de 18 tonnen flytande gas och hämta fraktdokumentet. Efter 1,5 timmar inne på anläggningen kan Ronnys sedan rulla söderut mot Göteborg.

De närmare 13 milen söderut går smärtfritt och mest innebär det motorvägskörning längs E6.

– Jag gillar bilen. Den är komfortabel och går riktigt stabilt, men så är hjulbasen 3,90 också, säger Ronny.

– En gång hade vi lånat en kort Scania med pusher. Den vinter höll det på att gå illa i halkan, minns Ronny.

Klockan hinner bli 18.00 innan ekipaget når sin destination, välkända Stigs Center i Göteborg. Lossningarna där läggs alltid mellan 09.00 och 11.00 på förmiddagen eller efter 18.00 på kvällen för att i största möjliga mån undvika att hindra kunder som vill tanka.

Då de just nu bygger Europas längsta lastbilsvätt alldeles intill tankstationen kan man bara tanka från ena sida. Samma sida som lossningen. Men kunderna har fått SMS om att stationen ska fyllas.

Ronny börjar med att fylla gasbränsletanken på dragbilen när han ändå står på plats. Räckvidden som anges på instrumentet är inte att lita på och att köra bilen i "Limp Mode" på dieseln som **Vänd!**



På legendariska Stigs Center i Göteborg lossas de 42,5 kubiken flytande naturgas som ska förse områdets LNG-fordon med bränsle.



Cryo AB i Göteborg levererade gastanktrailern 2011. 52,5 kubik rymmer den välisolerade tanken och trailern väger strax över 14 ton utan last.



Efter lastning och lossning behöver slangarna kokas av så att gasen kan dunsta bort. Genom att blåsa rent slangarna från iskristaller värms de upp snabbare.

"När tryck och temperatur är rätt kan lasset lossas."

är för att tända gasen är inget vidare kan Ronny intyga.

– Jag har råkat köra slut på gasen vid två tillfällen och vill inte göra det igen.

Att lossa drygt 42 kubik flytande gas tar sin lilla tid. Närmare två timmar får man räkna med att det tar med alla procedurer. Först spärrar Ronny av runt ekipaget med koner och avspärrningsband.

Han ringer också och anmäler lossningen så att FordonsGas kan ha koll i övervakningskamerorna om något skulle hända.

Efter att hydraulslangar till pumpen, anslutningslang, returslang och jordningen anslutits måste pumpen kylas ner till minus 91

grader. Bara det brukar ta åtta minuter. Under tiden ska trycket i tanken byggas upp för att inte ligga alltför långt från trycket i anläggningen.

När tryck och temperatur är rätt kan lasset lossas. Efter en timmas lossning och efterföljande avkoppling och bortkoppling av slangar är Ronny klar för dagen.

Imorgon ska han tillbaka till Lysekil för att lasta ett nytt lass, eller om lagret på fabriken på Kartåsen Lidköping behöver lättas kan det bli lastning där.

I vilket fall som helst ska den flytande gasen levereras till stationen på Ljungarum, Jönköping.

Men det är morgondagens bekymmer. □