

Möguleikar og tækifæri

Nú eru rúmlega 10 ár síðan fyrst var dælt metani á ökutæki hér á landi. Metani er unnið úr urðunarstað höfuðborgarbúa í Álfsnesi. Fyrst voru flutt inn um 20 ökutæki og gerðu áætlanir ráð fyrir rífandi gangi í sölu á metanökutækjum. Raunin varð þó önnur. Annað stóra skrefið í metanvæðingunni var þegar Reykjavíkurborg ákvað að hefja metanvæðingu sorpbílaflotans og síðan þegar Strætó bs. hóf metanvæðingu með kaupum á tveimur strætisvögnum. Síðustu misseri hefur síðan þróunin verið hraðari.

Vinnsluferill metans er þannig að hauggasi er safnað á urðunarstaðnum í Álfsnesi, það hreinsað með s.k. vatnspvotti svo úr verður 95-98% hreint metan og er það þá tilbúið til notkunar á ökutæki. Metanið er síðan leitt um leiðslu Orkuveitu Reykjavíkur sem liggur frá Álfsnesi og á afgreiðslustöð N1 á Bíldshöfða þar sem síðan er hægt að deila því á ökutæki. Önnur afgreiðslustöð N1 fyrir metan er við Tinhellu í Hafnarfirði. Áætlað hefur verið að magn þess metans sem megi vinna úr urðunarstaðnum í Álfsnesi dugi á um 3.000 – 4.000 smærri ökutæki. Alls eru um 250 þús ökutæki í landinu og því ljóst að Álfsnesið eitt og sér dugar skammt. Mun meira má framleiða og vinna á annan hátt. Með framleiðslu hauggass úr lífrænum úrgangi á höfuðborgarsvæðinu mætti framleiða metan fyrir um 10.000 ökutæki (t.d. úr seyru, hrossataði, matarleyfum, svínaskít, hænsnadríti, sláturúrgangi o.s.frv.). Höfuðborgarsvæðið er ekki eini staðurinn þar sem framleiða má metan, t.d. hefur verið sýnt fram á að í Eyja-



Björn H. Halldórsson.

firði megi nýta landbúnaðarúrgang til framleiðslu metans á um 2.000 ökutæki. Fyrst þegar hafin verður framleiðsla út um land má gera ráð fyrir að dreifing metans verði almenn á landsvísu. Metanið í Álfsnesi er ætlað höfuðborgarbum til notkunar, enda nærtækast. Því er nauðsynlegt að skoða möguleika á metangerð út um land.

Svo kallaðar orkuþlöntur má rækta á uppgræðslusvæðum og nýta til metanframleiðslu á allan ökutækjafloða Íslands. Við framleiðsluna verður að auki til lífrænn áburður sem nota má til uppgræðslu. Margir kostir fylgja vinslunni því með þessu má skapa störf til sveita, flytja tækniþekkingu út á land, auka uppgræðslu örfoka lands og tryggja orkusjálftæði landsins. Stærsti kosturinn í ljósi þeirra erfiðleika sem við blasa er sá gjaldeyrissparnaður sem næst með þessu móti. Tækifærin eru allsstaðar, það er bara spurning um að koma auga á þau.

• **SPARNAÐUR** Metanvæðing í samgöngum sparar gjaldeyri og skapar græn störf í landinu. Í hvert sinn sem greitt er fyrir bensín eða díslilólú má gera ráð fyrir að yfir 30% af dæluverðinu fari í gjaldeyriskostnað vegna meiri innflutnings á sama eldsneyti. Með akstri á íslensku metani sparast þessi gjaldeyri og fleiri krónu skipta um hendur í samfélaginu. Aukin velta í íslensku samfélagi eykur atvinnusköpun í landinu.

Gjaldeyrissparnaður og aukin framleiðsla er forsenda hagsældar á Íslandi. Framleiðsla á íslensku metan eldsneyti er möguleg víða um land og getur lagt grunn að fjölbreyttri atvinnusköpun í landinu. Aukin notkun á íslensku metani, í stað annarra orkugjafa eða orkukerfa, til að knýja núverandi bílaflota skapar mesta hlutfallslega ávinning til minnkunar á losun gróðurhúsalofttegunda sem völ er á.



Hermann segist finna fyrir miklum áhuga á að byggja upp metansamfélag á Keili.

FRÉTTABLAÐIÐ/STEFÁN

Frumkvæði sveitarfélaga

N1 stefnir á að gera metan aðgengilegt á svæðum þar sem flestar bifreiðar er að finna, til dæmis á höfuðborgarsvæðinu, Reykjanesi og Suðurlandi.

„Metan er ekki fáanlegt í sama mæli og annað eldsneyti. Magnið er takmarkað,“ segir Hermann Guðmundsson, forstjóri N1. „Þar af leiðandi þarf að einbeita sér að þeim stöðum þar sem mesti fjöldi bifreiða er samankominn.“

Hermann segir að N1 hafi áhuga á að styðja við þau sveitarfélög sem ætla að stíga skref í að metanvæða sinn bílaflota. Hann segir frumkvæðið að metanvæðingu sveitarfélaga komi oftast frá sveitarfélögum sjálfum. „Við höfum átt samtöl við sveitarfélög sem sýna því áhuga. Uppbygging

á dreifingu á metani mun til að byrja með vera fyrst og fremst á höfuðborgarsvæðinu, Reykjanesi og Suðurlandi.“

En hvað með Akureyri? „Akureyri er eitt sveitarfélag sem hefur sýnt metanvæðingu áhuga. Við höfum átt samskipti við yfirvöld þar og erum tilbúnir til að koma með metanstöð norður ef fyrir því er einhver grundvöllur,“ segir Hermann og bætir við að samskiptin hafi átt sér stað við fyrri meirihluta Akureyrar. „Þau samtöl höfust skömmu fyrir hrún þannig að allar forsendur hafa breyst varðandi það hvaða fjármagn þau hafa til að endurnýja sinn bílaflota. Hrunið hefur tafið metanvæðingu sveitarfélaga. Þetta er langtímaverkefni og boltinn er hjá sveitarfélögum.“

Hugmyndir hafa kviknað um

að hafa metanáfyllibíl á ferð um landið sem kemur við á mismunandi stöðum hvern dag. Þær hugmyndir eru þó ekki komnar á framkvæmdastig.

„Næstu skref núna eru þau að við finnum fyrir talsverðum áhuga á Reykjanesi að byggja þar upp smá metansamfélag. Við munum fylgjast grannt með því og vera í viðræðum við aðila á Suðurnesjum,“ segir Hermann en helsti áhuginn kemur frá háskólasamfélagi Keilis.

„Þannig að næstu skref hjá okkur eru þessi að reyna að fylgja eftir þeirri metanvæðingu sem er hér á höfuðborgarsvæðinu,“ upplýsir Hermann en nú þegar eru tvær stöðvar þar, á Ártúnshöfða og í Hellnahrauni í Hafnarfirði. „Við erum tilbúnir í fleiri ef eftirspurn er til staðar.“

Auðvelt að fjölga dælum

Gríðarleg aukning er í metanvæddum bílaflota höfuðborgarsvæðisins. Áætlanir benda til þess að allt að þreföldun verði í metanbílum á árinu.

„Fólk er að leita leiða til að hagræða í sínum fyrirtækja- og heimilisrekstri,“ segir Kristján Gunnarsson, deildarstjóri N1 og stjórnarmaður í Metan hf., en mikil aukning er í metanvæddum bílum á höfuðborgarsvæðinu. „Þegar kreppir að koma ný tækifæri.“

Kristján segir að verðmunur á metani og öðru eldsneyti sé í kringum sjötíu krónur í dag en hefur orðið um og yfir hundrað krónur þegar verðmunurinn var mestur. „Hann er óvenju lágur í dag þar sem ákveðin verðsamkeppni á bensíni er í gangi.“

Að sögn Kristjáns fjölga metanbílum um tuttugu eða svo á mánuði og þýðir það að metanvæddur bílafloti mun tvö- til þre-



Kristján segir mikinn verðmunur á metani og öðrum eldsneytum.

FRÉTTABLAÐIÐ/VILHELM

faldast á árinu. „Það er pláss fyrir miklu fleiri miðað við afgreiðslugetu okkar hjá N1. Það er lítið mál að bæta við dælu.“

Kristján segir að í Álfsnesi sé hægt að framleiða metan fyrir um fjögur þúsund einkabíla. „Það

er ekki skortur á metani í bili og auðvitað bregðast menn við því ef það verður,“ segir Kristján og bætir við að ýmsar rannsóknir séu í gangi varðandi vinnslu metans. „Til dæmis að vinna það úr skolpi og búa til fleiri ruslahauga.“