

Mindre och flyttbara tankstationer ska ge ett lyft för vätgas i Sverige

I Europa och på många andra håll i runt om i världen satsas det stort på vätgas och en snabb utbyggnad av tankstationer. Men inte i Sverige, vilket förvånar. Något som Umeåföretaget Oazer vill vara med att förändra.

Alla är överens om att Sverige ska vara ett helt och hållet fossilfritt samhälle i framtiden. Goda initiativ har tagits, flera är på gång, men fortfarande återstår mycket.

– Medan många andra länder satsar stort på vätgas som drivmedel inom transportsektorn har Sverige helt klart hamnat på efterkälken, vilket är både synd och helt obegripligt, säger Boh Westerlund som är grundare och VD för Oazer.

Företaget, som finns i Umeå, har utvecklat en modell som gör det möjligt att på i sammanhanget relativt kort tid bygga ut ett nätverk av tankstationer i hela landet, där man tankar vätgas i stället för bensin och diesel. Framtidens transporter – såväl kommersiella som privata – kommer att vara

helt fossilfri. Teknikerna finns redan i dag och att det kommersiella genombrottet kommer att ske inom de närmaste åren, det är alla bedömare överens om.

– Branschens bedömning är att bilar som drivs med hjälp av vätgasdrivna bränsleceller kommer att vara billigare i inköp än vad dagens bilar med traditionella förbränningsmotorer är, redan om ca fem år, förklarar Boh Westerlund.

Därför hastar det att bygga ut den infrastruktur av tankstationer för vätgas som kommer att behövas.

– Vi kommer att behöva både laddstolpar och vätgas. Fordon som drivs med hjälp av laddbara batterier är mest effektiva i samband med korta och lätta transporter, exempelvis inom städer. Men när det kommer till fordon som ska köra längre sträckor och/eller transportera tungt gods av olika slag är vätgasdrift helt överlägset. Vätgas är ju dessutom en oändlig resurs och det som blir kvar när den förbrukas är bara vatten.

Många tillverkare av fordon ligger

redan långt framme när det gäller att utveckla såväl bilar som lastbilar och bussar med bränsleceller. I många länder runt om i världen pågår en snabb utbyggnad av den infrastruktur av tankstationer för vätgas, som krävs.

– I Tyskland har man redan byggt över 70 stationer. Om några år ska det finnas 400 och redan 2030 ska hela landet vara täckt av ca tusen tankstationer för vätgas.

I Danmark finns redan ett nätverk. Hälften av satsningarna finansieras med hjälp av medel från EU. En liknande utveckling sker i exempelvis Frankrike, Nederländerna, Japan och Sydkorea, berättar Boh Westerlund. Men i Sverige sker nästan ingenting. Visserligen initierades ett projekt för några år sedan – Nordic Hydrogen Corridor – som skulle binda samman Stockholm, Oslo och Köpenhamn i en triangel med åtta vätgasstationer.

– Det projektet har gått trögt men har nyligen blivit förlängt i två år. Som jag ser det råder det från politiskt håll brist på insikt om vätgasens potential, och in-



Oazers demonstration finns på Svevias vägstation i Umeå. På bilden syns Vincenzo Ortisi från leverantören PEC, Boh Westerlund och Mikael Lindblad, OAZER AB, samt Mattias Persson och Mats Granberg från Svevia.

ternationella utbyggnad. Kanske man brände sig på den satsning på etanol som gjordes i Sverige och som blev mindre lyckosam. Boh Westerlund är ändå optimistisk om vätgasens framtid. Något som han konkretiserat genom att ta fram en prototyp på mindre tankstationer. Den är i drift i Umeå och Hyundai premiärvisade sin nya bränslecellsbil NEXO i Sverige i vid invigningen av stationen den 11/6.

– Konceptet bygger på några containrar som kan placeras i princip varsomhelst. I den ena produceras vätgasen och i den andra komprimeras och lagras den. Det enda som behövs för driften är vatten och el som helst

ska produceras med hjälp av sol-, vind- eller vattenkraft. Då blir det NOLL utsläpp i alla led.

Modultänkandet gör att initialkostnaderna kan hållas låga samtidigt som anläggningen enkelt kan skalas upp när efterfrågan ökar, men också flyttas till en ny plats när behovet av en större och större tankstation behövs, förklarar Boh Westerlund.

– För att kunna ta nästa steg, som innebär en kommersialisering av vårt koncept, arbetar vi nu med att ta in mer extern finansiering. Intresset är stort, både i Sverige och från utlandet, men det går för sakt, avslutar Boh Westerlund.