



Niklas kör en av grotbilarna. Denna gång finns bilen på en skogsväg 3 mil söder om Linköping. Bilen, en Volvo FH 16, lastar 25 ton grot. Lastvikten läses av på en display i hytten. Den är utrustad med tandem, sandspridare och en rejäl kran, 2 ton på en tiometers arm.

Skogsbränsle



Gabriel Danielsson, vd



Uno Olsson, Gabriel Danielsson, Ulla Borg och Lennart Brandt



Lennart Brandt

Linköpings skogstjänst (LSAB) är ett privatägt företag som startades 1991 av Gabriel Danielsson och Lennart Brandt. Nu består man av 6 personer. Fyra har en bakgrund från Assi Domän och har tillsammans en lång skoglig och teknisk erfarenhet.

Företaget levererar bränsle till Norrköping, Linköping, Motala och Nyköping och omsätter 28 miljoner kronor i skogsbränslet.

En väsentlig del av verksamheten ägnas åt skogsförvaltning.

I företagets lokaler i Linköping finns numer också föreningen Jordägare i Östergötland - Södermanland, bestående av större markägare. LSAB samarbetar med ett stort antal mindre företag under mottot småföretagare i samverkan. Verksamheten bedriver man främst i Östergötland, norra Småland, Södermanland och lite i Uppland.

Positivt intresse

–Från markägarna har vi mött ett positivt intresse. Svårigheten nu ligger snarare på marknadssidan särskilt sedan utbudet av lågpris-satta returbränslena ökat kraftigt säger Gabriel Danielsson.

– Deponiskatterna i Tyskland är ju mycket höga.

– Vi blir alla allt mer beroende av utlandet, säger Lennart Brandt och önskar mer information om bioenergimarknadens utveckling i länderna kring Östersjön.

Det ligger i svenskt intresse att stimulera en ökad bioenergianvändning i Europa, det kan bli en exportmarknad av såväl teknik som kunnande och bränsle.

Lennart Brandt startade tidigt med skogsbränsle i Domänverket. Set på initiativ från Tekniska verken i Linköping, som så många andra fick problem med oljeförsörjningen i slutet av 70-talet.

Utveckling lockar

– En stark drivkraft för oss är utmaningen att ständigt hitta lösningar på nya problem och enträget rationalisera vidare, säger Gabriel Danielsson.

Än så länge har man nästan bara skogsbränsle i sortimentet. Man levererar okrossad grot eller flisad grot. Skogstjänst håller inte på och blandar olika kvaliteter som så många andra gör.

Det har både för och nackdelar eftersom råvarupriset kan sjunka med blandningar men istället kan hanteringskostnaden komma att stiga och kanske kvaliteten att sjunka.

– Vi ser dock över detta och kan väl också komma att öka inblandningen, säger Uno Olsson

– Transportkostnaderna är något som vi kan jobba ytterligare på genom ett bättre bilutnyttjande.

– Huvuddelen av våra transporter sköts av ett åkeri som har



Lennart Brandt, Jörgen Eriksson och Krister Karlsson.

Jörgen och Krister lagar ett trasigt hydraulsystem

i Linköping

fem bilar, varav tre specialfordon för grot. Sedan har vi två åkerier som främst jobbar med container transporter av färdig flis.

Lagring av flis är också något som man diskuterar. Hur bäst klara vintersäsongens stora bränslebehov.

Flishuggarna har inte så mycket att göra under sommaren och det finns pengar att tjäna på ett ökat maskinutnyttjande, men istället tillkommer en extra transport och och hanteringskostnad.

– Vi pratar gärna ett tvåprissystem, sommar-respektive vinterpriser, säger Lennart Brandt.

Val av områden

Det är inga större tveksamheter avseende var och hur mycket skogsbränsle som man kan ta ut från olika marker. Vi följer noga det kartunderlag som vi får.

Markägarna har lite olika inställningar, vissa är mycket ekonomiska och andra vill helst bara bli

av med groten. Vi tycker det är viktigt att markägaren får betalt för bränsleråvaran.

– Vi tar bara ut skogsbränsle i slutavverkningar och vid åkerkanter, ej från gallringar.

Utbildning

Utbildning av maskinförarna är mycket viktig för såväl kvalitetskontroll som för att undvika att skada miljön. Man arrangerar därför regelbundet skotardagar för maskinförarna.

Flera av förarna har också ett grönt kort som visar att de genomgått en miljöutbildning.

På fältet

Företaget har två flishuggar som jobbar enbart åt dem, sedan samarbetar man med Södra om en.

Flishuggen som vi möter i skogen är inte en av de nyaste. Den ägs av två svenskar som relativt nyligen kommit tillbaka från Canada där man arbetat med skogs-

avverkning. Det är deras avsikt att investera i en ny maskin om marknaden finns.

Det är viktigt att utrustningen jobbar ordentligt. Grotbilen som vi träffade arbetar i princip 6 hela dygn i veckan. Just nu är det leveransstopp till Norrköping men då kör man istället till ett upplag.

En fördel med grotbilarna är att de också kan hämta ris från små markägare som inte har tillräckligt med bränsle för att motivera en flishuggskörning.



Rejält med biomassa blir kvar på hygget även efter uttaget av grot. Den liggande stammen är en omkullbläst frötall.



Lastbilen har ett rörligt innandöme. För att undvika att behöva koppla loss släpet för att nå och lasta fyller man först bakdelen. Bakflaket dras då in och glider upp på den främre delen och lastas, sedan skjuts den bak när den är fylld. Det kräver stor skicklighet hos föraren för att se till att få fyllda lass, så att transporterarna blir så effektiva som möjligt.

