

# Motion till riksdagen

1989/90:N409

av Stina Eliasson och Gunhild Bolander

(båda c)

## Gengas som alternativt drivmedel

---

Gengasen som begrepp är för många förknippad med beredskapsårens gengasdrivna bilar och traktorer. Även efter andra världskriget har gengasen varit en betydelsefull del i landets beredskapsåtgärder. Under 70-talet genomfördes exempelvis ett mycket omfattande utvecklingsarbete i skuggan av den oljekris som högst påtagligt påminde om beroendet av importerade drivmedel. Så inleds en skrift utgiven av Statens Maskinprovningar (sept 1989), där utvecklingen på området gengasdrift av motorfordon beskrivs. I skriften ges en intressant historisk beskrivning av gengas. Den ger läsaren kunskap om att gengas som motorbränsle tekniskt sett inte är någon nyhet. Så tidigt som vid 1900-talets början fanns praktiskt användbara konstruktioner utvecklade i Storbritannien, Tyskland och Frankrike. I Sverige gjordes banbrytande utvecklingsarbete av bl a Axel Svedlund. Han konstruerade gengasverk för stationärt bruk redan vid tiden för första världskriget. Svedlunds vidareutvecklade konstruktioner under beteckningen "system Svedlund" användes i betydande utsträckning praktiskt under andra världskriget. Den handelsavspärrning som vi i vårt land då upplevde innebar uppsving för praktisk tillämpning av gengastekniken. Vid krigsslutet 1945 uppgick antalet aggregat till ca 75 000.

Efter andra världskriget försvann gengasaggregaten lika snabbt som de kommit. Vid en fri tillgång till billig olja var gengasen inte längre aktuell. Gengasens viktigaste betydelse hade alltså varit som ersättningsbränsle i en bristsituation. Som sådan kom gengasen även lång tid efter andra världskrigets slut att ingå i beredskapsplaneringen. Forskning och utvecklingsarbete på gengasdrift av dieselmotorer i bilar, bussar och traktorer har Statens Maskinprovningar svarat för sedan 1950-talet. Idag är verksamheten förlagd till Maskinprovningarnas anläggningar i Umeå.

"Vid omfattande och långvariga kriser i fråga om importerade flytande motorbränslen är gengas alltjämt det enda inhemska ersättningsbränslet med tillräcklig uthållighet, som vi för närvarande har," säger Maskinprovningarna i sin broschyr om gengas.

Transportrådet, Energiverket och ÖCB anser att det är viktigt att ha alternativ till de importerade drivmedlen. Dessa tre myndigheter har därför uppdragit åt Statens Maskinprovningar att utveckla en teknik för dieselmotorer med turboladdning.

Enligt vår mening borde gengasutvecklingen inte enbart inrikta sig på be-

redskapsändamål i händelse av krig eller avspärning. Gengasdrift borde var ett intressant drivmedel för motorfordon även under "normala" tider. Därför bör den treåriga projektperioden som löper ut 1990/91 redan nu förlängas och nödvändiga resurser för en utvidgad forskning och utveckling av gengasdrift för motorfordon avsättas. Detta bör ges regeringen till känna.

Mot. 1989/90  
N409

Eftersom det i Sverige finns ett unikt kunnande om gengas bör vårt kunnande bli föremål för planerad och kontinuerlig export till u-länder. En sådan export har redan i viss mån ägt rum via SIDA, men bör kunna bli mer utnyttjat i vårt biståndsarbete.

Detta bör ges regeringen till känna.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förlängd projektperiod för utvecklingsarbete på området gengasdrift av motorfordon.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om export av svenskt kunnande på gengasområdet.

Stockholm den 19 januari 1990

*Stina Eliasson (c)*

*Gunhild Bolander (c)*