Íslensk lífolía notuð í vegagerð

● Nánast eina mýkingarefnið sem notað hefur verið við asfaltklæðningu hérlendis í ár ● Árlega falla til um 400-500 tonn af lífolíu hjá Lýsi hf. og fer hún öll í vegagerð ● Ein mesta nýjungin í vegagerð

VIÐTAL
Steinþór Guðbjartsson
steinthor@mbl.is

Lífolía frá Lýsi hf. var nánast eina mýkingarefnið, sem notað var í bundnu slitlagi við asfaltklæðningu vega hérlendis í sumar. Hún kemur í staðinn fyrir innflutta terpentínu eða whitespritt og síðar repju og hefur verið mjög vel tekið.

Árið 2008 hóf Lýsi framleiðslu á Omega-3 þykkni og er svokölluð lífolía aukaafurð úr vinnslunni, að sögn Arnar Halldórssonar, rannsókna- og þróunarstjóra. Fyrsta tilraunin með efnið hafi verið gerð á Skeiðavegi í júlí í fyrra og síðan hafi notkunin verið almenn í sumar.

Rétti farvegurinn

Arnar segir að lífolían komi betur út en fyrri efni. Menn séu ekki eins háðir veðurskilyrðum og áður, þrif á búnaði séu auðveldari auk þess sem terpentínan eða whitespritt sé ekki umhverfisvænt efni eins og lífolían. Whitespritt gufi upp úr bikinu að ákveðnu marki og því verði ákveðin rýrnun en lífolían sitji eftir í bikinu og sé hluti asfaltsins.

„Lífolían hefur ansi marga kosti og mjög mikil ánægja ríkir með hana," segir Arnar. Hann segir að árlega falli til um 400-500 tonn af lífolíu hjá Lýsi og hún fari öll í vegagerð.

Í fyrstu var lífolían brennd og notuð til að bræða til dæmis lifur. Arnar segir að hún geti vel gengið sem eldsneyti en farvegur hennar virðist vera bestur í vegagerð.

„Þetta er nýjung á Íslandi og í raun í heiminum, ein mesta nýjung í vegagerð," segir Arnar. Hann bætir við að whitesprittið hafi verið vandamál og repjan hafi ekki staðið undir eftirvæntingum að þessu leyti. Tilraunin hafi vakið athygli út fyrir landsteinana og til dæmis séu Kanadamenn að kynna sér efnið og árangurinn.

Útsprautun þunnbiks Lífolíu er blandað í bikið og hefur reynst mjög vel sem mýkingarefni í vegagerð hérlendis.

Ekki dropi til spillis

Arnar áréttar að allt efni sem falli til við framleiðsluna hjá Lýsi sé nýtt. Til dæmis verði til 3.000 tonn af sápu. Henni sé breytt í súrolíu sem sé seld til útlanda en hún sé einkum notuð sem eldsneyti og til sementsgerðar. Öllum grút sé breytt í mjöl og hann fluttur út. Fita úr lýsinu sé notuð sem fiskfóður hérlendis sem erlendis. Súrolía sé notuð til bræðslu og m.a. seld til erlendra sementsverkmiðja. „Það er enginn úrgangur hjá okkur, aðeins aukaafurðir, og ekki fer dropi hjá okkur til spillis," segir Arnar og bendir á að verið sé að vinna í því að nýta aukaafurðir frá fyrirtækinu í jarðgasgerð hjá Sorpu.

Tær olía Arnar Halldórsson hjá Lýsi hf. með tæra lífolíu í flösku.

MIKILVÆGT MÝKINGAREFNI

600 þúsund lítrar á ári

Vegagerðin notar um 600 þúsund lítra af mýkingarefni á ári í klæðningar miðað við rúmlega 600 km með 6 metra yfirlögn á veg, að sögn Gunnars H. Guðmundssonar, forstöðumanns árangurs- og eftirlitsdeildar Vegagerðarinnar. Áður var efnið innflutt en í ár hefur lífolían frá Lýsi hf. komið í staðinn.

Asfaltklæðning er notuð á öllum hefðbundnum þjóðvegum utan stofnbrautakerfisins. Fyrir þremur til fjórum árum var whitespirit eingöngu notað sem mýkingarefni og var þá um 9-11% af asfaltblöndunni, en lífolían frá Lýsi er um 7-8% af blöndunni.

Gunnar segir að í gegnum tíðina hafi verið skemmdir á klæðningu, s.s. steinlos, þar sem steinar hverfi hratt úr klæðningunni, og svonefndar blæðingar, þar sem tjaran fljóti upp. Whitespirit hafi verið kennt um og ekki hafi orðið vart við þessar skemmdir eftir að byrjað hafi verið að nota lífolíuna. Hins vegar sé ekki komin full reynsla á endinguna með lífolíunni. Engu að síður sé það samdóma allra sem hlut eiga að máli að olían virðist lofa nokkuð góðu. „Þetta er mjög spennandi kostur," segir Gunnar og bætir við að menn séu mjög opnir fyrir því að nota náttúrulegar afurðir í vegagerð.