

Besök på Preemraff Göteborg

Den 10 december (2011) gjorde Industrihistoria i Väst studiebesök på Preems oljeraffinaderi i Göteborg. Trots en lite sen indjudan blev vi elva stycken nyfikna som dök upp ute på Hisingen. Evelyn Eliasson har arbetat som informationsansvarig på företaget sedan starten och gjorde i år sitt sista år innan pensionering. Vi hade förmånen att få henne som guide under vårt studiebesök och hennes entusiasm smittade direkt av sig på oss alla.

Det finns mycket säkerhet kring raffinaderiet eftersom till exempel brandrisken är mycket stor. Vi fick inte fotografera och innan vi gick in fick vi till och med lämna ifrån oss våra mobiler. Ett tappat mobilbatteri kan ge farliga gnistor och dessutom har ju alla mobiler kameror idag. Det finns en liten brandkår på området och om något skulle hända är Göteborgs och Mölndals brandkår på plats med massor av brandmän mycket snabbt. Dessutom hjälps alla raff till vid eventuell brand och i närheten ligger de mindre Koppartrans (Shellraff/ST1) och Nynäs.

Längst ner mot vattnet ligger hamnen där tankbåtarna anländer med sin råolja. Det är framförallt Nordsjöolja som används på Preemraff. Eftersom båtarna är dyra stillastående töms deras stora laster ner i de enorma bergrum som finns under raffinaderiet. Evelyn minns när bergrummen var nyanlagda och innan de lagt igen öppningarna. Att titta ner i öppningen och se lastbilarna som arbetade där längst ner var som att se leksaksbilar så stort var det. Bergrummen rymmer 650 000 liter råolja och en 100 000 tons båt töms på tio timmar. Preemraff lever på de stora volymerna.

All råolja tvättas efter ankomsten ren från salt. Detta innebär att det behövs en stor vattenreningsanläggning. Det som sker på raffinaderiet är att man tar isär oljan i sina beståndsdelar (olika tunga kolväten) och detta sker genom upphettning. Olika tunga kolväten kas ut vid olika temperaturer och leds åt olika håll. Raffinaderiet ser för den oinvigde ut som ett gytter av rör i många våningar nere vid processen och massor av lagringstankar på säkert avstånd därifrån. Dessa olika beståndsdelar förvaras sedan i tankar till dess att ett blandningsrecept kommer från någon av världens beställare. Blandningen till rätt recept pumpas ner i en av de sex ledningarna ner till Skarvikshamnen och blandas på vägen= In-line-blending. På så vis klara man sig med bara 40 tankar med olika beståndsdelar även om man tillverkar 60-70 olika bensinkvaliteter. Att kvaliteterna varierar så mycket får sin förklaring i att det krävs annan bensin i ett 40-gradigt Sahara än på 20 minusgrader på Grönland. Slutprodukten från raffinaderiet är huvudsakligen diesel, men även till exempel bensin och villaolja. Processen sköts huvudsakligen av 20 personer per dygn och dessa arbetar i skift.

Tillsammans med Sunpine i Piteå har man idag utvecklat en ny intressant metod att utveckla diesel från tallsåpa. Den produkt som är råvara i denna process är såpan som alltså är en restprodukt från pappersmassabruken. Till såpan tillsätts svavelsyra och man får då råtalolja enligt Sunpines patenterade metod. Denna råtalolja skickas till Preemraff och raffineras till råtalldiesel, en diesel som kan köras i våra bilar men som dock ännu har mycket dåliga köldgenskaper. Vi fick på vårt besök lukta på både talolja och råtalldiesel. På raffinaderiet kan man i princip köra vilka oljor som helst. Man har provat med rapsolja och även restolja från McDonalds. Men tjockolja klarar man inte av att avsalva. Denna säljer man till Nynäs Petroleum som gör asfalt och liknande av den.

Raffinaderiet invigdes 1967, då av ägaren BP, och kostade 450 milj. Raffinaderiet ägs idag av Preem, med ägare Mohammad al Amodi från Saudiarabien. Till detta hör sedan 2003 även Scanraff i Lysekil. Sedan 1967 har raffinaderiet byggts om och till för att leva upp till nya miljöbestämmelser och skyddsföreskrifter. Preemraffet stoltserar med att vara det minst miljöpåverkande raffinaderiet i världen och anordnar konferenser årligen på ämnet för andra raffinaderier i världen. Evelyn menar att det Preem lagt för miljöanpassning är närmare 2 mdr kronor och att ingen lägger så mycket frivilligt för att göra sina fabriker mer miljövänliga. Därför är lagar och regelverk nödvändiga för stora industrier som denna för att de ska göra vad de kan. Numer kan kylprocessernas överblivna hetvatten från processen värma 32000 villor genom Göteborg energi och dessutom Volvos anläggningar. I Scanraff skulle lika mycket värme kunna tillvaratas om man bara byggde ledningar till Lysekil, något ingen ännu velat bekosta. Samtidigt påpekar Evelyn att de aldrig får kalla sig miljövänliga.

Man har nyligen haft det största underhållsstoppet någonsin, ett stopp som planerats i flera år. Det var på 8 v. och då hade man 1200 inhyrda människor samtidigt. Experter från hela världen hyrs in till ett storstopp och därför kan man inte ha flera sådana samtidigt i världen. Bara byggställningarna som ligger nerpackade nu på området skvallrar om att många byggen i Göteborg måste haft svårt att få tag på ställning samtidigt som storstoppet varade.

Evelyn Eliasson är en fantastisk och kunnig guide och eftersom hon varit med från starten har hon dessutom många roliga anekdoter att berätta. Ett stort tack för engagerad guidning!