

Expressen 30 jan 2007

Tommy Hammarström: Etanol är inte lösningen

<http://expressen.se/index.jsp?a=853109>

Vi ska kanske inte köra bilarna på havre när allt kommer omkring. Och inte på majs heller, särskilt inte majs.

Tanken är fin: vi ska ersätta bensinen med etanol från spannmål och på det sättet dämpa koldioxidökningen. Och som extra bonus får bönderna en ny marknad, priserna går upp och landsbygden blomstrar.

Och detta är inte bara en fin tanke, etanolproduktionen är redan en miljardsatsning och marknaden bokstavligen exploderar.

I Norrköping har Lantmännen en etanolfabrik som tillverkar 70 miljoner liter om året och den ska byggas ut till 210 miljoner liter. Nya fabriker planeras bland annat i Enköping, Karlskoga, Örnsköldsvik, Härnösand, Karlshamn, Skellefteå, Kalmar, Sala, Hov och Laholm.

Investeringarna beräknas till tio, kanske femton miljarder kronor och den totala produktionen kommer att bli 750 miljoner liter om året.

Så det verkar lite sent att börja bromsa nu. Men vi borde göra det.

Det finns nämligen aber.

Det är till exempel inte säkert att oljeförbrukningen minskar när vi går över till etanol, eftersom det kostar rätt mycket olja att tillverka etanolen. Ibland kostar det mer olja än man får ut i etanol.

Professor David Pimentel vid Cornell University i USA ledde en undersökning åt det amerikanska energidepartementet och konstaterade i en rapport från mars 2005 att "för att producera en liter etanol krävs 29 procent mer fossilt bränsle än vad etanolen innehåller".

Utsläppen av koldioxid ökade!

Beräkningen gällde de amerikanska majsodlarna som i allt högre grad satsar på etanolproduktion. Energibalansen innefattade dieselolja till jordbrukstraktorer och frakter, olja till konstgödning och bekämpningsmedel, olja och kol till själva omvandlingsprocessen.

Resultatet blev en förlust, och man frågar genast hur en sådan produktion kan vara möjlig? Svaret är enkelt: subventioner.

Etanol är ett subventionerat bränsle, och utan skattemedel kan det aldrig konkurrera med fossila bränslen. Energiutbytet från en växande gröda kommer inte i närheten av utbytet från de lagrade resurserna.

Man talar om energikvoter: för olja och gas är kvoten mellan 3 och 14, och för etanol, tillverkad av spannmål, är kvoten 0,1. (Detta är också ett matematiskt uttryck för välfärdssamhällets expansion: det bygger på de fossila lagrens överlägset rika och tillgängliga energi.)

Det finns biobränslen med en betydligt gynnsammare balansräkning, energiskog som flisas till pannor och värmeverk till exempel. Men att odla drivmedel på åkern är ren förlustaffär, ekonomiskt och ekologiskt.

Det är dessutom en etisk fråga. Jordbruksminister Eskil Erlandsson har tillsatt en utredning om biobränslen på åkrar och i skog, och han vill nu att den också ska värdera den etiska aspekten.

- Vi har kanske en miljard människor som inte har tillräckligt med mat... och vi närmar oss en brytpunkt där vi får en etisk frågeställning om vi kan fortsätta att nyttja spannmål till etanol, förklarade ministern i en intervju i ATL, lantbrukets affärstidning.

Om vi skulle odla drivmedel så att det täckte hela transportbehovet, då skulle det garanterat inte bli mjöl över till en enda bulle.

Det skulle krävas över 25 miljoner hektar åker, och vi har bara knappt tre miljoner hektar. Det är helt enkelt omöjligt.

Men vad ska vi ta oss till? En snabb och enkel åtgärd är förstås att snåla och spara, dra ner på transporterna, cykla, gå och trimma motorerna. En diesel drar kanske bara 0,3 liter milen. Det är en riktig miljöbil det.

Och på åkern ska vi odla bullar och inget annat.