

20)

Etanol en återvändsgränd

Jag har tidigare tagit upp ämnet etanol som motorbränsle men blev då i en insändare kallad oseriös. Dock tar jag risken att fortsätta på den inslagna vägen. Jag påpekade att etanolblandningen inte var helt problemfri. Tyvärr har ordet förnyelsebar blivit en ursäkt för kortsiktiga och delvis ogenomtänkta lösningar av problemen med växthusgaser och globala temperaturhöjningar. Oftast ser man ensidigt på våra fordons utsläpp av koldioxid. Man ser inte hela kedjan från råvara till slutprodukt. Många tycks tro att etanolbehovet kan täckas av vårt spannmålsöverskott. Så är långt ifrån fallet.

Huvuddelen av vårt behov av etanol importeras från främst Brasilien, där majs används som råvara. Detta har i sin tur, bland annat genom export till USA, gjort att priset på majs för den inhemska befolkningen på kort tid mångfaldigats. Och majs är ett baslivsmedel i Brasilien med flera stater. Detta är något som hårt drabbat framför allt den fattigare delen av befolkningen. Och för att öka odlingsarealen har nu börjat en skövling av tropisk regnskog, världens lungor.

Så över till något som det talas beklagligtvis tyst om från miljöhall, nämligen den så kallade energibalansen. Hur stor mängd energi går det åt för att framställa en viss mängd etanol i förhållande till vad som fås ut vid förbränning i en motor. Frågan är intressant. Ännu intressantare är koldioxidbalansen.

Låt oss som exempel ta etanolframställning av svensk spannmål. Vårt jordbruk är helmekaniserat. Dieseldrivna traktorer används för markberedning före sådd, för sådd och motordrivna tröskor för skörd. Framställning och spridning av konstgödning kräver energi. Transporter sker med motordrivna fordon och själva etanolframställningen kräver stora energimängder. Hela denna process med dess stora energibehov och utsläpp negligeras helt i debatten. Slutsatsen måste bli en energi- och utsläppsbalans till etanolens nackdel.

Tyvärr går kortsiktiga, publikfriande lösningar före långsiktiga och genomtänkta. För inte så länge sedan var rapsolja som ersättning för dieselbränsle på tapeten. Man kunde se fordon på vilka man kunde läsa: "Jag kör på rapsolja". Det skulle relativt snart visa sig att rapsoljan gav avsevärt större mängder skadliga utsläpp än dieseloljan. Rapsoljan försvann från marknaden.

Åter till etanolen. Skall man använda fattiga befolkningars och för all del också vår mat till motorbränsle i den heliga miljöpolitikens namn? Skall man inte ta hänsyn till de negativa utsläppsbalanserna. Har vi valt rätt väg?

P-son