

Motion

1981/82: 615

Pär Granstedt m. fl.

Produktion och användning av metanol

En intensiv diskussion pågår f. n. i Stockholmsregionen om regionens framtida energiförsörjning. En utredning som behandlar olika alternativa lösningar och som utförts på uppdrag av STOSEB (Storstockholms Energi AB) är föremål för remissbehandling ute i kommunerna.

STOSEB:s intresse har på ett olyckligt sätt kommit att koncentrera sig kring ett alternativ som bygger på hetvattenavtapning från ett av kärnkraftverken i Forsmark. Mot detta projekt kan flera principiellt tunga invändningar resas. Det riskerar att skapa en olycklig bindning till kärnkraften. Det skulle bli ett storskaligt och sårbart system. Det skulle skapa ett uppvärmningssystem där en mycket stor del av kostnaderna var fasta och därmed opåverkbara av hushållningsåtgärder eller insättande av alternativa energikällor. Därmed skulle det också strida mot en grundtanke i riksdagens energipolitiska beslut från våren 1981.

Till dessa principiella invändningar kan fogas de stora tekniska tveksamheter som vidlåder projektet samt dess svaga ekonomi. Dessa ekonomiska problem föranledde också STOSEB:s styrelse att hemställa att regeringen skulle förmä vattenfallsverket att ta ut ett energipris för hetvattnet som väsentligt understiger alternativintäkten vid elproduktion. Forsmarksprojektet kräver således enligt STOSEB en statlig subventionering i inte ringa omfattning. Regeringen beslöt den 14 januari 1982 att lämna STOSEB:s begäran utan åtgärd. Mycket talar därför för att Forsmarksprojektet därmed saknar ekonomiska förutsättningar.

Som ett alternativ till Forsmarksprojektet redovisade Folkampanjen mot kärnkraft och centerpartiet en energiförsörjning baserad bl. a. på stora värmepumpar och det s. k. Nynäskombinatet. Att det är önskvärt att dessa bägge komponenter bör ingå som viktiga led i regionens energisystem börjar nu stå klart för allt fler.

Nynäskombinatet är ett projekt där i första hand kol förgasas och kan nyttiggöras som gas, metanol och hetvatten. Hetvattnet och gasen kan användas för Storstockholms värmeförsörjning. På sikt kan gasen också komma till användning för elproduktion i kombiverk med betydligt högre utbyte än i vanliga kraftvärmeverk. Metanolen kan utnyttjas för att minska oljeberoendet i vår drivmedelsförsörjning.

Hetvattenleveranserna skulle kunna tillföra Stockholmsregionen 3.5 TWh värme varav ca 1 TWh tillvaratas genom värmepumpar som sänker returvattnets temperatur till 20 °C. Ytterligare 2.5 TWh tillförs som el och värme från bränslegas.

Det här systemet ger upphov till minimala miljöbelastningar. Svaveldioxidutsläppen beräknas minska med 10 000 ton/år. Oljebehovet minskar, enbart som följd av detta projekt, med drygt en halv miljon ton.

Dessutom skulle energikombinatet leverera ca 700 000 ton metanol. Detta kan användas antingen direkt som drivmedel eller omvandlas till syntetisk bensin.

Transportsektorn är f. n. till 97 % beroende av olja. Oljeersättningsdelegationen har fastslagit att metanol är det för svenska förhållanden lämpligaste alternativa drivmedlet.

Nynäskombinatet skulle kunna producera metanol som kan täcka 10 % av det svenska drivmedelsbehovet. Det skulle innebära en oljebesparing med ytterligare ca en halv miljon ton. Råvarupriset är fortfarande något högre än bensin, men skillnaden inskränker sig till ca 50 öre/liter.

Flera olika införande-strategier kan tänkas. Upp till 5 % inblandning av metanol i bensin kan ske utan förändring av dagens bensinmotorer. För bilisten uppstår ingen märkbar skillnad. En sådan strategi (M 5) skulle kunna ge avsättning för ungefär hälften av Nynäskombinatets planerade produktion.

En 15-procentig inblandning M 15 kan ske med måttliga förändringar av dagens bensinmotorer. Inblandningen kan ske i helt blyfri bensin eftersom metanolen har samma oktanhöjande effekt som blyet. Därmed uppstår en stor miljöfördel. M 15 förutsätter dock en viss internationell samordning. Försöksprojekt är också i gång både i Sverige och utomlands.

Drift på ren metanol M 100 förutsätter helt anpassade motorer. Fördelen med M 100 är att vi får en fordonspark som är helt oberoende av oljetillförsel. I första hand är M 100 intressant för avgränsade fordonsgrupper som t. ex. försvar, polis, bussbolag etc.

Det kan konstateras att ett införande av M 15 skulle innebära en avsättning för hela Nynäskombinatets tänkta produktion.

Detsamma skulle åstadkommas genom att införa M 100 för vissa fordonsparker och M 5 i övrigt.

Om man väljer att omvandla metanolen till syntetisk bensin kan man använda dagens motorer och distributionssystem oförändrade, men får å andra sidan en högre drivmedelskostnad.

En inhemsk metanolproduktion skulle ha stora fördelar ur energipolitisk synpunkt. Den skulle vara ett verksamt bidrag till att minska vår oljeanvändning, och detta i en sektor där få alternativ står till buds.

Vår försörjningsberedskap skulle kraftigt förbättras. Kolet är mindre känsligt ur försörjningssynpunkt än olja. Det är också möjligt att ställa om produktionen till användning av inhemska bränslen.

Bäst ur beredskapssynpunkt är förmodligen en kombination M 100/M 5. I en bristsituation finns då en fordonspark som är helt anpassad till

metanoldrift. Genom att ställa om andra bilar till 15 % inblandning kan bensinbehovet ytterligare minskas vid behov.

Även M 15 innebär en bättre beredskapssituation. Genom att i en bristsituation utnyttja en del av metanoltillgången för framställning av syntetisk bensin kan en begränsad bilpark hållas i gång, även om vi för en längre tid helt ställs utan oljetillförsel.

Ett genomförande av Nynäsprojektet skulle dels kunna ge ett mycket positivt bidrag till Storstockholmsområdets energiförsörjning, dels skapa möjlighet att lindra vårt extrema oljeberoende på transportsidan.

Ett genomförande av projektet förutsätter dock att de politiska målsättningarna när de gäller introduktion av metanol i Sverige preciseras bättre. Avsikten är att regeringen senast under 1983 skall återkomma till riksdagen med en redovisning av det arbete som bedrivits på metanolområdet och med förslag till fortsatt inriktning. Det är angeläget att regeringen då presenterar en konkretiserad införandeplan för metanol. Den bör klargöra när, och i vilken omfattning ett M 100-projekt kan genomföras liksom vilken roll olika inblandningsalternativ bör få i framtiden. Samtidigt bör planen innehålla förslag om hur en svensk metanolproduktion skall kunna byggas upp. Självfallet bör Nynäshamnsprojektet få en central roll i dessa överväganden.

Givetvis finns det fortfarande vissa osäkerheter som måste påverka den framtida metanolstrategin. Resultatet av det arbete som pågår inom OECD på området och som skall redovisas i sommar, liksom de överläggningar som industridepartementet genomfört med bilindustrin, bör dock göra det lättare att konkretisera introduktionsplanen för metanol nu än vad fallet var våren 1981. Självfallet måste dock planeringen ske på ett sådant sätt att kontinuerliga anpassningar görs vartefter ytterligare erfarenheter vinnes. Det är dock angeläget att de politiska ambitionerna på metanolområdet klargörs, så att en utveckling av marknaden och uppbyggnaden av en svensk produktionskapacitet kan ske parallellt. Det är också viktigt att se till att planeringen på metanolområdet kan samordnas med annan energiplanering, t.ex. Storstockholms värmeförsörjning så att den omfattande biproduktionen i form av gas och hetvatten kan tas till vara på bästa möjliga sätt.

Med hänvisning till vad som anförts föreslår vi

att riksdagen beslutar att hemställa att regeringen senast våren 1983 förelägger riksdagen en konkretiserad plan för introduktion och produktion av metanol i Sverige i enlighet med vad som anförts i motionen.

Stockholm den 19 januari 1982

PÄR GRANSTEDT (c)

STINA ANDERSSON (c)

ELIS ANDERSSON (c)

ANNIKA ÖHRSTROM (c)

ANNA ELIASSON (c)

BENGT SJÖNELL (c)