

Motion till riksdagen

1989/90:N461

av Birger Andersson (c)

En etanolfabrik i Västmanland

Petroleum är den helt dominerande råvaran för drivmedelsframställning – bensin och diesel – för dagens motorfordon som baseras på Otto- och Diesel-motorer. I förbränningsmotorns barndom var det annorlunda. Då var det inte bensin man fyllde i tanken utan motoralkohol dvs. etanol eller metanol. Allteftersom den billiga oljan började flöda trängdes motoralkoholerna undan.

Fordonsbränslen som kan utgöra alternativ till bensin och dieselolja producerat av råolja är förutom motoralkoholen gasformiga ämnen samt syntetisk bensin och diesel. Även elektricitet är en alternativ energibärare.

De flytande bränslena, t.ex. etanol och metanol är lämpliga för generell användning medan de gasformiga kan betraktas som lokala bränslen, som kräver helt separata distributionssystem.

I flera länder spelar motoralkoholer en viktig och växande roll. I Brasilien går t.ex. mer än var tredje bil på ren etanol i tanken. Etanolen framställs från sockerrör/sodlingar. I USA framställs etanol från majs.

I Sverige har den huvudsakliga forsknings- och utvecklingsaktiviteten utgått från statliga insatser, som inte på något sätt burit långsiktighetens prägel. Från oljebolag och bilindustri har intresset för utveckling av nya och till bensin och dieselolja alternativa fordonbränslen varit svagt. Därmed har insatserna varit minimala. Den svenska bilindustrin har ej heller visat något större intresse för utveckling av motorer till de nya bränslena. För en stadigvarande förändring krävs dels en nyutveckling av motorn, dels en något förändrad transportorganisation.

Motoralkoholkommittén redovisade år 1986 i sitt slutbetänkande de samhälleliga förutsättningarna för introduktion av motoralkoholer i Sverige. Enligt kommittén saknades för tillfället förutsättningar för beslut om en allmän introduktion av alternativa drivmedel. Kommittén konstaterade också att varken etanol eller metanol kunde produceras inom landet med företagsekonomisk lönsamhet.

Sedan motoralkoholkommittén avlämnade sitt betänkande har förutsättningarna starkt förändrats. Råoljepriset är i stigande, bensinpriset rusar i höjden genom bl.a. momsbeslut, livsmedelspolitiska arbetsgruppens majoritetsförslag innebär att stora åkerarealer friställs och kan användas för annan produktion osv. Det allra viktigaste är att miljömedvetandet både hos den

stora allmänheten och bland politiker är i starkt stigande. Det är dags att gå från ord till handling och ta krafttag för att förbättra miljön.

Centerpartiet har länge krävt att etanol som drivmedel producerad på inhemska biobränslen skall vara skattebefriad.

Mot. 1989/90
N461

Miljömässiga skillnader

Bilavgasernas skadlighet för hälsa och miljö varierar med drivmedelsvalet. Även om användningen av katalysatorer reducerar utsläppens storlek föreligger stora skillnader mellan t.ex. etanol å ena sidan och bensin eller diesel å den andra. Bensin eller diesel ger ett bidrag till uppbyggnaden av den ökande halten av klimatpåverkande gaser; "växthuseffekten". Etanol från biomassa undviker denna miljöpåverkan, eftersom råvaran ingår i en sluten biologisk kedja.

Även eventuella utsläpp av drivmedel i samband med hantering och frakt skulle vara mindre riskfyllda om det var fråga om etanol än om dieselolja. Naturens organismer har svårare att ta hand om kolvätena i dieseloljan.

Dieselbränsle ger till skillnad från etanol svaveldioxid i omgivningsluften. Det totala utsläppet av svaveldioxid från dieselfordon är ca 5% i Sverige. De i storstadsregionerna särskilt allvarliga svaveldioxidutsläppen från diesel-drivna fordon skulle alltså försvinna helt vid en övergång till etanol.

En övergång till motorer för motoralkohol som ersättning för bensinmotorer skulle medföra en i det närmaste total eliminering av utsläppen av den cancerogena föreningen bensen. Även den mutagena aktiviteten minskar om motoralkoholen användes som drivmedel i stället för petroleumprodukter. Eftersom både etanol och metanol består av en enda förening i motsats till bensin och diesel, som består av många olika kolväteföreningar, kan man utgå ifrån att utsläppen också är lägre av komponenter som inte analyseras idag och som kan ha en negativ påverkan på både hälsa och miljö.

Fullskaleanläggning för etanolproduktion

Här har lämnats en ganska utförlig bakgrund för att belysa problematiken och samtidigt peka på ändrade förutsättningar sedan motoralkoholkommissionen lämnade sitt betänkande.

Miljömedvetandet har ökat starkt under senare år. Det gäller nu att visa politisk vilja genom att gå från ord till handling. Tiden är mogen för att satsa på en fullskaleanläggning för etanolproduktion.

I en produktionsanläggning för etanol produceras förutom etanol även stärkelse, kolsyra och proteinrikt fodermedel.

Flera skäl talar för att en fullskaleanläggning för etanolproduktion bör förläggas till Västmanland

- länet har ett centralt geografiskt läge i en stor mellansvensk jordbruksregion med tanke på råvarutransporter
- länet har en stor överskottsproduktion av spannmål
- länet har ett bra geografiskt läge för avsättning av färdiga produkter
- länet har haft en negativ sysselsättnings- och befolkningsutveckling alltsedan början på 1970-talet och behöver resursförstärkningar
- länet har Mellansveriges största foderfabrik i Västerås

- länet har ett stort kunnande genom SUPRA-fabriken i Köping
 - livsmedelspolitiska arbetsgruppens majoritetsförslag, om det genomförs, kommer att drabba Västmanland mycket hårt.
- Mot. 1989/90
N461

De orter i länet som är mest lämpade för en fullskaleanläggning för etanolproduktion är Västerås och Köping. I båda orterna finns tillgång till hamn, tillgång till järnväg, god tillgång på industrimark, fjärrvärme m m.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förläggning av en etanolfabrik till Västmanland.

Stockholm den 25 januari 1990

Birger Andersson (c)