Fin eller ful etanol engagerar

Lantmännen efterlyser mer nyanserad debatt om spannmål som bilbränsle

Debatten om "fin" och "ful" etanolproduktion hamnar lätt snett, eftersom miljöpåverkan inte bara handlar om råvaran. Det menar Joakim Säll, vd och affärsområdesansvarig för Lantmännen Energi, Sveriges största producent och importör av drivmedelsetanol.

FOTO: LANTMÄNNEN

FOTO: MARTIN LINDGREN

– I Lantmännens biobränsle-eldade etanolfabrik i Norrköping används bland annat vete från årets svenska veteskörd som inte håller livsmedelskvalitet. En av biprodukterna vid all vår produktion är proteinhaltig så kallad drank som används vid framställning av djurfoder, vilket minskar behovet av import av sojamjöl. Biprodukters nytta bör "krediteras" när man gör en miljöpåverkananalys, menar Joakim Säll, vd för Lantmännen Energi.

Etanol framställs genom jäsning av sockerarter som kan komma från en eller flera olika råvaror, bland annat sockerrör, sockerbetor, vete eller majs. Förutom att ingå i dryckessprit och industriella processer kan etanolen även användas för iblandning i drivmedel. Vanlig 95 oktanig bensin innehåller cirka 5 procent etanol, om några år troligen 10 procent, och ”miljöbränslet” E85, som namnet antyder, 85 procent etanol. Det senare är ett vanligt drivmedel i så kallade flexifuel bilar som klarar både E85 och vanlig bensin.

Debatten om det etiska i att framställa drivmedelsetanol utifrån livsmedelsråvaror har varit het. Tidigare i Välden idag Näringsliv talade Bertil Moldén, vd för Bil Sweden, sig varm för elbilen som han beskrev som det enda hållbara alternativet till dagens bensindrivna bilar.

– Vi måste bort från ”ätbara bränslen”, slog Bil Swedens vd fast och hänvisade till miljöjournalisters och miljödebattörers klassificering av ”ful” och ”fin” etanol.

Joakim Säll, på Lantmännen Energi efterlyser en mer nyanserad debatt där man inte per automatik klassificerar etanol framställd på vete- och majsråvara som ”ful” och cellulosa och sockerarter som ”fin”.

– Det finns etanolfabriker som använder fossila bränslen, till exempel brunkol eller naturgas, som processenergi. Då är det ju inte ”fin” etanol även om råvaran skulle vara ”fin”.

Joakim avfärdar inte att användandet av livsmedelsråvara vid etanolframställning i någon mån kan påverka livsmedelspriser, men rekordpriset på spannmål från i vintras har ingen etanolfabrik råd att betala.

– Endast en procent av världens jordbruksmark används för att odla bioenergigrödor. Spannmålspriset påverkas alltså främst av andra faktorer, menar han.

Utöver processenergin vid etanolframställningen och utsläpp av växthusgaser vid tillverkning av den gödsel som används på åkrarna, nämner Joakim en rad andra aspekter som borde tas med i debatten för att göra den relevant och rättvis.

– I Lantmännens biobränsle-eldade etanolfabrik i Norrköping används bland annat vete från årets svenska veteskörd som inte håller livsmedelskvalitet. En av biprodukterna vid all vår produktion är proteinhaltig så kallad drank som används vid framställning av djurfoder, vilket minskar behovet av import av sojamjöl. Biprodukters nytta bör ”krediteras” när man gör en miljöpåverkananalys, menar Joakim.

Den mark som råvaran odlas på har även betydelse i det stora miljöperspektivet. Lantmännen importerar bland annat etanol från den sockerrörsbaserade brasilianska etanolproduktionen för att täcka behovet av drivmedelsetanol i Sverige. Brasilien är ett bra exempel på energi- och miljöeffektiv markanvändning menar Joakim.

Det finns dock sämre exempel där man till exempel odlar ”ettåriga” etanolgrödor på marker som avger höga halter växthusgaser.

– Ibland hamnar debatten snett när det låter som om markanvändningen handlar om mat eller etanol. Markanvändning för tobaksodling är ju högst tveksam, men det glöms bort i debatten.

– Den etanol som framställs av svenska spannmål i Norrköpingsfabriken kan betraktas som ”fin” etanol, säger Joakim och hänvisar till en rapport från Lunds tekniska högskola.

I rapporten, där Lantmännen är en av uppdragsgivarna, konstateras en 80-procentig reduktion av växthusgaser jämfört med bensin, att jämföra med 85 procent för den brasilianska etanolen och 20 procent för den etanol som framställs av majs i USA.

ANDERS EDSTRÖM FREJMAN
naringsliv@varldenidag.se

VÄRLDEN IDAG NÄRINGSLIV • Onsdag 1 september 2008 SVERIGE IDAG 3

Svensk bilindustri satsar på elhybridbilar:

Vi vill komma bort från ätbara bränslen

– Vi måste bort från "ätbara" bränslen, slog Bil Swedens vd Bertil Moldén fast i en intervju den 3 september i Världen idag Näringsliv.