



## BAFF - BioAlcohol Fuel Foundation

Redaktör: Jan Lindstedt, Tel: 0660-751 93, Fax: 0660-549 03  
e-post jan.lindstedt@baff.info, hemsida www.baff.info

### Svenskt kunnande om bioetanol till Europa

**S**weduletes, i Budapest genomfördes i mitten av oktober. Exportrådet har initierat ett utbyte mellan Sverige och Ungern med utställning och konferens. Nivån angavs till viss del av att näringsministern Leif Pagrotsky och Kronprinsessan Viktoria deltog i invigningen. Den i särklass populäraste konferensen var seminariet om förnybar energi, med 340 bokade på 300 stolar. Med trix och god vilja fungerade det och intresset för bioenergi hos ungrarna var mycket stort. Frågorna efter mitt föredrag om biodrivmedel och då speciellt etanolintroduktionen i Sverige ville inte ta slut. Ett erbjudande att delta i ett planerat EU projekt "EtanolCities" väckte Budapestborna.

**Samarbete för europeisk introduktion**  
Genom att samla en handfull intresserade städer i Europa skall

vi utveckla den introduktion av bussar och flexifuelbilar som vi lyckats med i Sverige. Genom draghjälpen från Europa kommer vi att kunna utveckla den svenska marknaden ytterligare. Bussmarknaden som stagnerat kan med hjälp av behovet i London, Rotterdam, Madrid m.fl. städer få Scania och andra bussföretag att satsa. Ansökan som koordineras av Miljöförvaltningen i Stockholm med teknisk support av BAFF skall vara inne till den 8 december så det är bråda tider att "knyta ihop säcken".

#### Hållbar nivå

En "bild" som väcker intresse är FN:s klimatpanel IPCC konstaterande att om vi skall nå ett långsiktigt hållbart samhälle kan vi släppa ut ca 2 Gton (Gigaton) fossilt kol per år. Vad innebär detta för gemene man? 2 Gton kol fördelat på de ca 10 miljarder människor som vi beräknas vara

om ett antal tiotal år blir 200 kg per person. Dagens utsläpp i USA är ca 5 000 kg och inom EU ca 2 000 kg. Med fördelningen som idag - en tredjedel inom transporten - och multiplicerat med tre för att få det som koldioxid blir det 200 kg CO<sub>2</sub> per person. Det motsvarar ca 40 liter bensin per år. Det innebär en tank i bilen per år eller en liter per vecka per person. Redan idag ligger utvecklingsländerna högre och vill inget hellre än att nå de industriella ländernas nivå. Här har vi ett ansvar att utveckla och introducera hållbar teknik.

#### Efter SAAB följer Volvo

SAAB kommer inom ett antal veckor att introducera sin flexifuel-modell. Du lär snart se det i media. Vi har från tillförlitliga källor inom Volvo hört att man är på gång även där så vi hoppas att man snart kan gå ut med det

officiellt. Toyota Prius går enligt en ägare utmärkt att köra på e85 så även där kan man hoppas att Toyota ser marknadsmöjligheten att komma först. Japan har valt att satsa på etanol och startar nu inblandning i bensin.

Station one, ST1, presenterade sin Sverigesatsning med hundra stationer i Sverige och alla med etanol e85. Vi har idag ca 125 stationer en ökning med 25 % sedan i maj. Det går undan nu. Det kan ju vara så att bedömningen att oljepriset kommer att ligga på runt 50 USD fat även fortsättningen ligger bakom intresset.

#### Etanolpiloten

Jobbet i etanolpiloten går vidare med att lösa många små tekniska utmaningar och hitta bra processparametrar. Det är inte för inte som det är en forskningsanläggning!

*Jan Lindstedt*

*Kommentar till Rapportinslag den 9 oktober.*

### Etanol i tanken, med gott samvete!

**G**enom att i inslaget fokusera på en av många frågor när det gäller att ersätta de fossila drivmedlen bensin och diesel skapar man osäkerhet hos allmänhet och de som beslutar om bilinköp. I inslaget intervjuas Ragnar Rylander Professor i Miljömedicin vid Göteborgs universitet om aldehyder i avgaser från bilar där man konstaterar att bensin och etanol är ganska lika medan gasformiga bränslen ger lägre halter. Helt riktiga fakta som varit kända i snart 10 år. Att formaldehyd och acetaldehyd sedan snabbt omvandlas till myrsyra och ättika när det kommer ut i luften nämnde man inte. Båda dessa syror använder vi som konser-

veringsmedel för gräs och livsmedel.

Varför då inte helt gå över till gas? Biogasen har en mycket begränsad potential i volymer och kostar som Per Andersson, Biogasansvarig AGA-gas nämnde stora pengar, 2-3 miljoner per tankställe och ca 30 000 kr mera per bil än etanol, vars kostnader är jämförbara med bensin. Naturgasen eller "jordgas" som tyskar säger, har en kortsiktigt större potential men är och förblir ett fossilt drivmedel även om det lokalt ger något lägre utsläpp än bensin. Med någon procents läckage av metan i ledningssystemen ger naturgas lika stor växthusgaspåverkan som bensin.

Per Andersson visar vad man i bästa fall kan tolka som stor

okunskap när det gäller etanol som drivmedel. Brasilien är störst och USA är tvåa båda med volymer som ligger i nivå med hela den svenska bensin och diesel förbrukningen. Kina startade för nära ett år sedan världens största etanolanläggning för drivmedelssektorn och Tyskland bygger nu Europas största etanolanläggning. Japan, Canada, Colombia, Thailand, Mexico... listan kan göras lång på länder som beslutat att satsa på att introducera stora volymer etanol inom transportsektorn. Etanolen är utan konkurrens störst i världen som förnybart drivmedel inom transportsektorn.

Vi inom BioAlcohol Fuel Foundation vill att alla förnybara

alternativ skall utvecklas. Vi har stor förståelse att biogas nyttjas där man kan producera den till rimliga priser som väger upp merkostnaden initialt. Vad vi inte kan acceptera som miljömedveten organisation är att biogasen används som "Trojansk häst" för att lansera fossil gas. Skall den utnyttjas inom transportsektorn bör det göras i mellanuropa där ledningsnät finns och tillgången på biomassa är mera begränsad än i Sverige.

Uppmaningen i inslaget från Per-Martin Roos Teknisk chef på OKQ8, till etanolbilförare och intresserade att ni kan med gott samvete fortsätta att köra på etanol stryker vi under på.

*Jan Lindstedt*