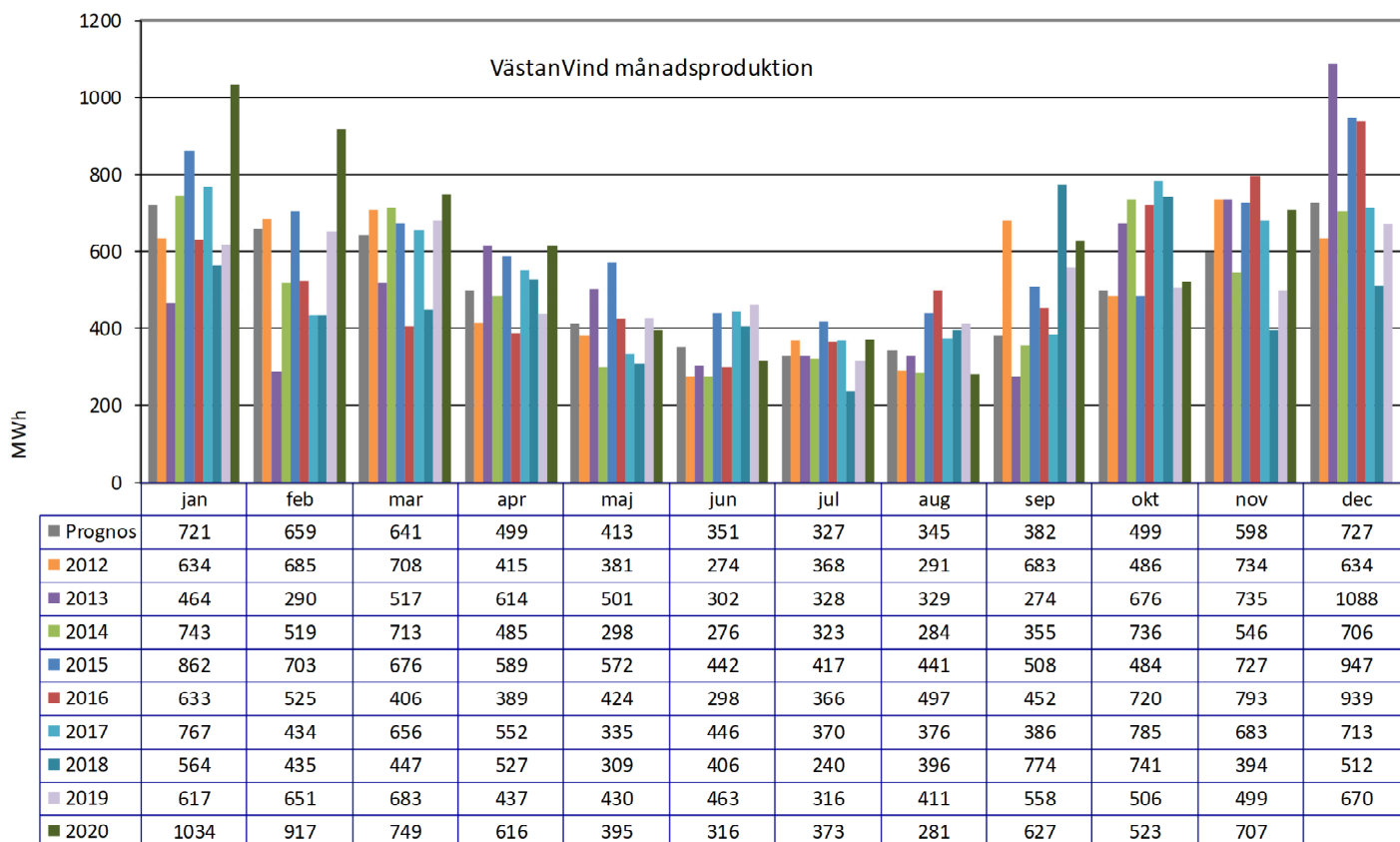
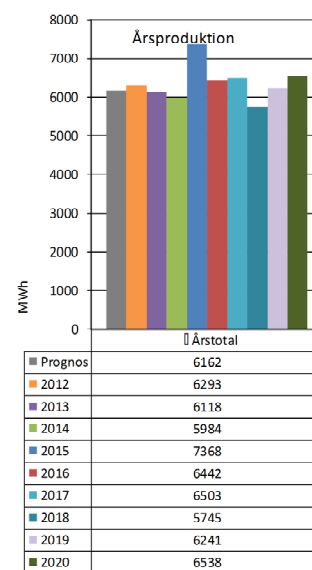


Blåsig november

Det har fortsatt att blåsa under november med och produktionen blev över prognos. Tillgängligheten har fortsatt varit mycket god på 98,75%.



Diagrammet visar månadsproduktionen för ELVY i Vindpark Töftedalsfjället. De gråa staplarna visar den prognosticerade produktionen och de mörkgröna staplarna visar produktionsutfallet för 2020. Övriga staplar visar utfallet för tidigare år.



Antal medlemmar nov	612 st
Produktion nov 2020	707 MWh

Skicka gärna vidare nyhetsbrevet till intresserade.

Tankar från styrelsen

Hej!

2020 går mot sitt slut. Det har varit ett extraordinärt år, helt och hållet dominerat av coronapandemin. För många av oss har det varit ett mycket sorgligt och kämpigt år. Som ett litet ljus i mörkret kan vi berätta att det åtminstone har blåst väldigt mycket under året. Det ser ut som att VästanVind går mot sin bästa årsproduktion någonsin!

Vi vill också passa på att berätta om vårt första digitala medlemsmöte, som gick av stapeln den 24 november. Tanken var att uppdatera er om vad som händer i föreningen, berätta om föreningens ekonomi och om Elvys produktion och ge er en chans att ställa frågor och göra medskick till oss i styrelsen. Vi gav också en fördjupande presentation om elmarknaden med ett särskilt fokus på elcertifikatsystemet. Drygt 35 personer deltog på mötet och tekniken verkade fungera väl för alla. Med tanke på att vi inte hade möjlighet att genomföra föreningsstämman i vanlig ordning i år var det extra roligt att få träffa er medlemmar digitalt. Vi funderar nu på om vi ska ordna ett webbmöte till under våren. Ni får gärna återkomma till oss i styrelsen med tankar om vad vi borde fokusera på då!

Slutligen, sitter du just nu och funderar på vad du ska köpa i julklapp till dina nära och kära? Vill du ge en gåva som både är klimatsmart, som skänker glädje under lång tid och som faktiskt också är en bra investering? Skänk andelar i VästanVind! Maila till info@vastanvind.se så hjälper vi er!

Ta nu hand om er och ha en så fin jul och nyår ni kan, trots allt.

Hälsningar

Styrelsen genom Maja



God Jul & Gott Nytt
År
önskar
VästanVinds styrelse

Från vår omvärld

Grön vätgas ger hopp om att lösa klimat-krisen

Grön vätgas har på kort tid seglat upp som klimaträddare. Gruvjätten LKAB är den senaste stora utsläpparen som har aviserat en storsatsning.

EU:s klimatkommissionär Frans Timmermans pekar ut vätgasen som "den nya energins rockstjärna". Men kritiker pekar på problem.

Vätgas kan ersätta fossila bränslen inom industrin, flyget, i lastbilar och för kraftvärme. Dessutom kan den användas för att lagra el från sol och vindkraft.

Så kallad grön vätgas som framställs av el från förnybara källor släpper bara ut vattenånga. Det har gjort att vätgas på kort tid har blivit den energilösning som många vill satsa på när samhället snabbt behöver ställa om för att nå klimatmålen.

– Vatten består av väte och syre, genom att tillföra energi i form av elektrisk energi delar man upp det i vätgas och syrgas, det har varit känt i 200 år att man gör så, säger Göran Lindbergh, professor i elektrokemi vid KTH.

Processen kallas elektrolys och kräver mycket el. Göran Lindbergh leder ett projekt som nyligen fick 50 miljoner kronor för att utveckla framställning, användning och lagring av vätgas. Att den gröna vätgasen får ett genombrott just nu beror på att förutsättningarna nu finns.

– Under några år har förnybar energi fått ett allt större inslag i Europa och priset på förnybar energi har gått ner kraftigt. I Sverige sker investeringar i förnybar energi utan subventioner vilket inte har skett tidigare så då blir elen ganska billig, det är en förutsättning för att grön vätgas ska kunna konkurrera med fossila bränslen.

Dessutom har de apparater, elektrolysörer, som används för att framställa vätgasen blivit allt billigare. De

senaste tio åren har priset mer än halverats och ytterligare en halvering jämfört med i dag beräknas ske till år 2030. Redan då tros grön vätgas kunna börja konkurrera med fossilbaserad vätgas i pris.

Intresset för vätgas är mycket stort. I somras lanserade EU-kommissionen en vätgasstrategi som ska göra Europa ledande på området. Vätgas förklarades vara avgörande för den gröna given och centralt för att nå EU:s klimatmål att vara klimatneutralt till 2050. Den ska även vara en komponent i en grön återhämtning efter coronakrisen och skapa mängder med jobb.

Upp till 470 miljarder euro, ungefär 5 000 miljarder kronor kan komma att investeras i omställningen. Redan om fyra år är målsättningen att elektrolysörer för produktion av grön vätgas motsvarande en effekt på 6 gigawatt ska vara installerade, i dag är kapaciteten 1 gigawatt.

EU:s klimatkommissionär Frans Timmermans som är ansvarig för att driva igenom den gröna given presenterade strategin och hyllade vätgasen som den stora klimat-räddaren. Han sa bland annat att den har blivit "den nya energins rockstjärna".

I Europa har flera länder, exempelvis Tyskland, Nederländerna och Danmark, antagit nationella vätgasstrategier. Nederländerna har även en "vätgasambassadör".

Sverige har än så länge ingen vätgasstrategi, men Miljöpartiets språkrör Per Bolund har sagt att partiet vill se en nationell strategi. Regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige jobbar med att ta fram en vätgasstrategi som beräknas bli klar nästa år.

– På bara två år har kartan över vätgasens roll i omställningen förändrats dramatiskt. Vätgas i lastbilar eller flyg trodde jag inte på för två år sedan och jag hade aldrig kunnat gissa att vätgas skulle vara billigare än fossilgas före 2030 som prognoserna nu visar, säger Svante Axelsson, nationell samordnare för Fossilfritt

Sverige.

– Lastbilsjättar som Scania, Volvo AB och Daimler har bestämt sig för att satsa på bränsleceller och vätgas. Airbus har meddelat att de ska ha ett flygplan klart för vätgas till 2035. Sjöfarten har färjor som har vätgas.

Häromdagen skrev gruv-jätten LKAB på DN Debatt att de ska storsatsa på grön vätgas för att få fram fossilfritt järn. Sedan tidigare är LKAB en av parterna i ett unikt svensk exempel på omställning i industrin med hjälp av vätgas – projekt Hybrit. Genom att ersätta kol med vätgas i stålproduktionen siktar de tillsammans med SSAB och Vattenfall på att vara först i världen med fossilfritt stål.

Lyckas det får det stor betydelse för klimatet, globalt står stålindustrin för 7 procent av utsläppen. I Sverige står SSAB för 14 procent av de inhemska utsläppen. LKAB står för 4 procent.

Nyligen skrev svenska flygforskare, även de på DN Debatt, att vätgas är flygets framtid och efterlyste svenska satsningar.

Transporter är en nyckelsektor där det gäller att få ner utsläppen, och där kan vätgasen spela stor roll.

– Transportsektorn håller på att elektrifieras. Batterier är jättebra och kommer att lösa många problem, men de löser inte alla problem. Vi har elbilar men hur blir det om vi ska köra fartyg? Eller om vi ska flyga eller köra tunga transporter långa sträckor, då behöver vi ett komplement. Vätgas kan fylla ett utrymme som inte batterierna kan ta, säger Göran Lindbergh.

I projektet ingår att förbättra bränsleceller så att de blir både mer effektiva och billigare. Då kan de konkurrera ut förbränningsmotorer, gasturbiner och liknande.

– Bränslecellen funkar som ett batteri där du matar in vätgas och luft hela tiden och så får du energi. Det blir en elektrifiering men inte med batterier. Går man över till vätgas då kommer man att ha bränsleceller. Det finns så mycket fördelar med att få en konvertering

som inte ger en massa utsläpp och som är tyst, säger Göran Lindbergh.

– Min gissning är att det kommer att hända samma sak som med vind- och solkraft samt batterier. När volymerna ökar minskar kostnader, så från att ha varit ett område med ganska låg tillväxt och relativt få företag som varit verksamma så drar det i väg nu.

Grön vätgas och sol- och vindkraft hänger samman på fler sätt. De nya energikällorna är variabla, produktionen varierar med vädret, de behöver någon form av lagring och då kan vätgas användas.

– I Danmark är det ibland så mycket el i ledningarna att man betalar konsumenter för att använda el. Om du ska ha ett system där du kan balansera övertrycket i ledningarna så kan du producera vätgas de där dagarna då elen är så billig att den nästan är som ett avfall som man vill bli av med, säger Svante Axelsson.

– Batterier lagrar kanske el vecko-vis, aldrig årsvis, men vätgas kan lagra el lång tid. Det är en revolution.

En nackdel med vätgas är explosionsrisken, något som kritiker håller fram. Sinnebilden är zeppelinaren Hindenburg som exploderar och brinnande störtar till marken. Men Göran Lindbergh tonar ner de varningarna.

– Man ska inte förringa farorna och man ska ta människors oro på allvar. Men vätgas används i stor skala redan i dag i bland annat raffinaderier. Industriellt har man lärt sig hantera vätgas och det finns en massa standarder för hanteringen. Egentligen tror jag vi har ett större mentalt hinder än ett verkligt hinder, säger han.

En annan nackdel är att delar i elektrolysörerna, precis som batterier, består av metaller där tillgången är begränsad. Att hitta alternativa material ingår i forskningsprojektet.

– Mycket av tekniken i dag använder begränsade resurser i form av ädelmetaller som till exempel platina, där måste man hitta lösningar så man inte skapar ett

ännu större miljöproblem.

Hur stort kan det bli med vätgas, kommer det att fungera på alla områden?

– Jag tror att det kan bli jätte-stort. Jag är väldigt övertygad om att transportsektorn är på väg att bli elektrifieringen. Det kommer ganska snart att bli billigare att ha elbil, om det inte redan är det. När åkare upptäcker att det är billigare att tanka vätgas än att tanka diesel, då byts alla lastbilar ut.

DN, 26 november 2020

8.000 miljarder till sol, vind och vatten – ”det mest ambitiösa jag någonsin sett”

Europa ska femdubbla kapacitet för vindkraft till havs fram till 2030 och sen femdubbla den igen till 2050, enligt EU-kommissionens nya strategi som presenterades på torsdagen. Över 8.000 miljarder kronor kommer satsningen att kosta

”Den här strategin ger ett vinna-vinna-läge för både miljön och ekonomin. Vi siktar högt – för det är både bråttom och finns stor potential”, säger EU:s egen klimatförändringsgeneral, förste exekutive viceordföranden Frans Timmermans, på en presskonferens i Bryssel, enligt nyhetsbyrån TT.

På torsdagen presenterade EU-kommissionen sin nya strategi, Offshore Wind, en viktig komponent i jakten på att öka andelen förnybara energikällor.

Strategin innebär att Europa gemensamt ska gå från dagens offshore-kapacitet på 12 gigawatt (GW) till minst 60 GW 2030 och till 300 GW fram till 2050.

Kommissionen vill dessutom komplettera detta med 40 GW havsenergi och nya teknologier som flytande vind och sol. Kostnaden för allt detta väntas hamna över 8.000 miljarder kronor fördelat på de närmsta 30 åren.

Strategin innehåller löften om att hjälpa till med att

förmedla pengar till investeringar, utveckla samarbetet mellan EU-länderna och förbättra infrastruktur i till exempel hamnar.

Från Danmark och Sverige får förslaget redan tummen upp.

”Det här är det mest ambitiösa förslag om förnybar energi som jag någonsin sett från EU”, säger Anders Stouge på intresseorganisationen Dansk Energi i ett uttalande enligt nyhetsbyrån Ritzau.

För Sveriges del kommer den nya strategin vara en förutsättning för att täcka el-behovet framöver, menar EU-parlamentarikern Fredrick Federley (C).

”Behovet av el kan öka med 60 procent till 2045, inte minst på grund av industrins och transportsektorns klimatomställning. Det är en drastisk ökning. Sedan ska vår elproduktion vara 100 procent förnybar. Jag tror att den havsbaserade vindkraften kan spela en viktig roll för det här, säger Fredrick Federley till Dagens industri och fortsätter:

”Det här är ett gyllene läge att snabbt öka andelen förnybara energikällor. För oss i Sverige kan det också minska den kapacitetsbrist i elnäten som vi ser här hemma.”

Dagens industri, 20 november 2020

Negativa elpriser i hela Sverige – vindkraften står för hela 40% av elproduktionen

För andra gången någonsin var elpriserna i alla fyra elområden i Sverige negativa under natten till måndag den 2 november 2020 mellan kl 01:00-05:00. (källa: Nordpool)

Att elpriset är negativt innebär att du som konsument, beroende på vad man har för elavtal, får betalt för att förbruka el. För att påverkas av dessa kortsiktiga svängningar i elpriset krävs det dock att du har ett rörligt elavtal.

Varför var priserna negativa i hela landet under natten till måndag? Det finns en enkel förklaring och den har med vindkraft att göra. Då det under natten var väldigt blåsigt i hela Sverige så blir det en överproduktion av vindkraft, detta i kombination med en mild och blöt höst leder till att elpriset under några timmar blev negativt. Den milda och blöta hösten drar bland annat ned efterfrågan på el för uppvärmning och gör att det fylls på rikligt med vatten i magasinen för vattenkraft-verken.

Det bästa sättet för att ta del av de negativa priserna är att ha ett timprisavtal. Ett timprisavtal påminner om och fungerar i princip som ett traditionellt rörligt elavtal men med den stora skillnaden att din elförbrukning stäms av mot snittspotpriset på elbörsen varje timme istället för snittspotpriset på månadsbasis. Med andra ord om man i natt hade haft ett timprisavtal och sett till att ladda elbilen eller köra alla hushållsmaskiner hemma mellan kl 01:00-05:00 så hade man dessa timmar fått betalt för den förbrukade elen.

Timprisavtal är ännu inte jättevanligt bland svenska hushåll, men det är något som växer. Men även den som tecknat rörligt elavtal påverkas till viss del positivt av de negativa elpriserna. Låga eller negativa elpriser påverkar snittspotpriset vilket är det priset som ditt rörliga elavtal baseras på.

Ju mer vi ställer om till 100% förnyelsebar energi desto mer kommer spotpriserna på elbörsen Nordpool att variera. Det beror på att förnyelsebara energikällor inte är planerbar produktion, det går till exempel inte att påverka hur mycket och när det blåser. Utan blåser det väldigt mycket samtidigt som den totala efterfrågan på elen är låg (precis som i natt) så kan elpriset komma att bli negativt. (källa: energimarknadsbyrån)

Tanals, 2 november 2020

Nytt grönt bränsle kan produceras i Örnsköldsvik

Nu inleder göteborgsföretaget Liquid Wind projekteringen av en produktionsanläggning för elektrometanol i Örnsköldsvik. Den totala investeringen kan bli 1,5 miljarder kronor och målet är att fatta investeringsbeslut under 2022.

Elektrometanol, också känt som eMethanol, är ett koldioxidneutralt flytande bränsle som i det här fallet ska produceras för att användas inom sjöfarten.

Produktionsanläggningen planeras ligga på på Övik Energis mark, i anslutning till Hörneborgsverket.

– För Liquid Wind är samarbetet med Övik Energi mycket glädjande. Vi befinner oss i ett spännande utvecklingsskede och anläggningen i Örnsköldsvik blir sannolikt vår första fullskaliga produktionsanläggning, säger Claes Fredriksson, VD för Liquid Wind i ett pressmeddelande.

Tekniken bygger på att fånga in biogen koldioxid från Hörneborgsverket och kombinera den med grön vätgas framställd från vindkraftsbaserad el. eMethanol är enligt företaget enkel att lagra och lätt att använda som ersättning till fossila bränslen.

- Att få möjlighet att vara bland de första i världen att fånga in och använda biogen koldioxid för att producera elektrobränsle är mycket spännande. Utsläppen av koldioxid från Hörneborgsverket minskar också och det är ett stort plus, säger Kristina Säfsen VD för Övik Energi.

Liquid Wind uppger att man för diskussioner med ett ledande rederi som planerar att använda eMethanol som bränsle i nya fartyg. Att bygga anläggningen tar cirka två år och produktionen av eMethanol skulle alltså kunna starta tidigt 2024.

Svt, 5 november 2020

Lastbilsbranschen har hittills varit en fredad zon i koldioxidsammanhang i Europa

Utsläppsstinna diesellastbilar har varit fredade från koldioxidkrav i Europa. Nu lagstiftar EU och hotar med miljardböter. Då sjsätts händelsevis stora satsningar på ellastbilar.

Få har nog missat att Scania och AB Volvo, två av Sveriges i största företag, snabbt ska elektrifiera sin lastbilsflotta. Och det görs av i princip en enda anledning: Rädda klimatet.

Skojar bara. Det stora skälet är EU:s nya tvingande koldioxidlag – som hotar med miljardböter år 2025. Det kanske låter märkligt, men lastbilsbranschen har hittills varit en fredad zon i koldioxidsammanhang i Europa, till skillnad från personbilsbranschen som länge haft det.

Från och med 2019 ska koldioxidutsläppen ner med 15 procent till 2025 och 30 procent fram till 2030. Annars hotar miljardböter. För att prata klartext: det går inte utan ellastbilar.

Nu när detta är ett fullbordat faktum, lovprisar Scania och Volvo vd:ar elektrifiering, klimatarbete och Parisavtalet. Lastbilsbolagens europeiska branschorganisation Acea accepterar nu målen. Men för två år sedan, när lagen var öppen för lobbysynpunkter var tongångarna annorlunda.

I oktober 2018 släppte Acea ett pressmeddelande där EU:s försök rädda klimatet beskrivs som "mycket alarmerande".

De "helt orealistiska noll- och lågutsläppsmålen" skulle innebära "mycket stora problem" för branschen – som sysselsätter miljontals i Europa hette det.

Acea lanserade i stället ett eget klimatförslag. I det halverade de EU:s klimatkrav. Men det stannade inte där. De ville räkna varje såld ellastbil fyra gånger i statistiken. I det som kallas verkligheten skulle det innebära en fortsatt ökning av lastbilars utsläpp under 20-

talet – inte minskning – när den gröna tankesmedjan Transport and Environment räknade på det.

Spelar det någon roll då? Jo. Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges klimatutsläpp – och av det står lastbilarna för en fjärdedel. Och lastbilstrafiken beräknas öka kraftigt fram till 2030.

I Volvos fall finns ytterligare en anledning. Världens största kapitalförvaltare Blackrock fick kallsvetten att rinna från pannor i Volvos styrelserum i somras. Blackrock har både lagt om sin strategi till "hållbara investeringar" och seglat upp som tredje största ägare i Volvo med 5,3 procent av kapitalet. Deras krav kan inte viftas bort.

I juni röstade Blackrock nej till att ge ordförande Carl-Henrik Svanberg nytt förtroende som ordförande i AB Volvo. Anledningen: han hade varit för dålig på att berätta hur företaget skulle minska klimatpåverkan. Beskedet chockade Volvoledningen, enligt flera källor.

Lastbilar har, förenklat, sålts billigt och pengarna har tjänats på service och delar. Snart gäller tvärt om.

Dessutom måste laddnätet byggas ut kraftigt för de tyngde fordonen och vilka som ska göra det är höljt i dimma. Det är dags att kavla upp ärmarna – hos många.

DN, 17 november 2020