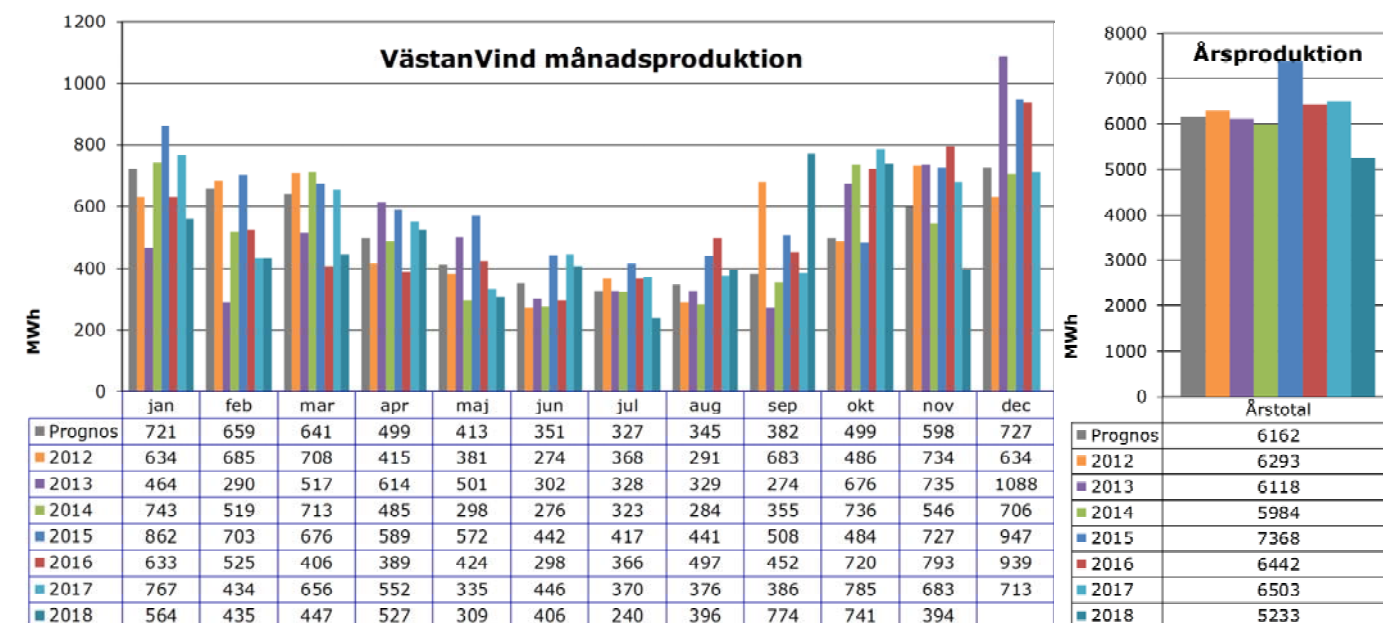


Oktober och november helt olika

Efter den mycket blåsiga september så fortsatte det även att blåsa bra i oktober med nästbästa oktoberproduktionen sedan starten. Dock har november varit mycket mindre blåsig än normalt vilket har lett till en produktion långt under förväntat och den sämsta november någonsin. Tillgängligheten har fortsatt vara mycket god.



Diagrammet visar månadsproduktionen för ELVY i Vindpark Töftedalsfjället. De gråa staplarna visar den prognosticerade produktionen och de mörkgröna staplarna visar produktionsutfallet för 2018. Övriga staplar visar utfallet för tidigare år.

Antal medlemmar	417 st
CO ₂ -besparing okt 2018	311 502 kg
Produktion okt 2018	741 MWh
CO ₂ -besparing nov 2018	153 215 kg
Produktion nov 2018	394 MWh



Skicka gärna vidare nyhetsbrevet till intresserade.

Ordförande har ordet

Hej Vindkraftsvänner,

Med den stora klimatkonferensen i Katowice som pågår just nu känns vår personliga minskning av utsläppen, inklusive en satsning på egen producerad vindkraft, allt mera aktuell. Det är därför glädjande att vi nu börjar se effekter av vår satsning på att värva nya medlemmar och hur medlemsantalet i VästanVind sakta men säkert ökar. Vi ser fram emot hur fler av era vänner, grannar och släktingar inser hur fördelaktigt ett medlemskap i Västanvind är, såväl för miljön som för den egna plånboken, och väljer att skaffa andelar i vårt vindkraftskooperativ.

Trots ett 2018 med svagare vindar än normalt så har de högre marknadspriserna på certifikat och el gjort att föreningen ser ut att göra ett ekonomiskt resultat omkring den planerade nivån för helåret 2018, vilket innebär att föreningen är fortsatt solid ekonomiskt.

Som avslutning på året vill jag passa på att önska er alla en riktigt God Jul och sända mina allra bästa förhoppningar för ett Gott Nytt (och blåsigare ;) 2019.

God Vind,



Från vår omvärld

Svensk Vindenergi sätter färdplan för 100 procent förnybart 2040

Drygt 200 miljarder kronor måste investeras i vindkraft för att Sverige ska nå ett 100 procent förnybart elsystem till år 2040. Det menar branschorganisationen Svensk Vindenergi i sin nya rapport.

I rapporten "100 procent förnybart 2040 – Vindkraft för klimatnytta och konkurrenskraft", menar Svensk Vindenergi att vindkraften måste gå från dagens cirka 17 TWh till en årsproduktion motsvarande minst 70 TWh – för att nå målet 2040.

År 2021 för väntas det politiska målet för elcertifikatssystemet om 18 TWh ny förnybar produktion till år 2030 att ha uppnåtts, 9 år i förtid.

Stoppregel i elcertifikatssystemet

Den fortsatta vindkraftsutbyggnaden ska ske utan stöd av elcertifikat. En stoppregel måste därför införas i elcertifikatssystemet för att den framtida investeringsviljan inte ska äventyras, menar Svensk Vindenergi.

– Vi ser att vind tillsammans med vatten senast 2040 kan leverera 90 procent av den el som används. För vattenkraften innebär det en produktion på ungefär samma nivå som idag, men för vindkraftens del ska produktionen mer än fyrdubblas, säger Charlotte Unger Larsson i ett pressmeddelande.

Den tillkommande regeringen bör redan under nuvarande mandatperiod säkerställa att den positiva samhällsutvecklingen som vi hittills sett fortsätter, skriver Svensk Vindenergi i sin rapport.

Viktiga åtgärder för att lyckas

I rapporten lyfts några viktiga punkter för att vindkraften ska öka. Dessa är att myndigheternas instruktioner måste uppdateras så att klimatfrågan alltid vägs in i de beslut som fattas.

Tillståndsprocesserna för vindkraftsparker och elnät

ska också snabbas på, förenklas och göras mer rätts-säkra. Sedan ska elnäten och elsystemet moderniseras och anpassas till en högre andel förnybar elproduktion, genom ökad överföringskapacitet i elnäten.

Energiöverenskommelsen ska också genomföras. En stoppregel inom elcertifikatssystemet måste införas för att säkra lönsamheten i gjorda investeringar och den framtida investeringsviljan som är avgörande för att åstadkomma omställningen.

Miljö & Utveckling, 26 okt 2018

IEA: Regeringsbeslut avgörande för att bromsa ökande utsläpp

Världens regeringar är de enda som tillräckligt snabbt kan minska fossileröendet i energisektorn. Det är huvudbudskapet i rapporten World Energy Outlook från International Energy Agency.

Världens regeringar har ett avgörande inflytande över hur snabbt världens energisystem kan minska sitt fossilberoende under kommande årtionden. Fram till år 2040 väntas den globala efterfrågan på energi öka med 25 procent, vilket kräver mer än två biljoner USD per år i investeringar i ny energi. Det är huvudbudskapen i Internationella Energimyndighetens, IEA, World Energy Outlook 2018. Prognosen gäller IEA:s huvudscenario som inkluderar nuvarande nationella politiska åtgärder samt åtagande och mål som ännu inte bäddats in i lagstiftning. "Vår analys visar att mer än 70 procent av alla globala energirelaterade investeringar kommer drivas av regeringar och därför är budskapet tydligt – ödet för världens energi ligger i regeringsbeslut", säger IEA:s vd Fatih Birol i en kommentar.

Fatih Birol menar att det är avgörande att ta fram rätt politiska incitament för att kunna säkra det globala energiutbudet och öka energitillgången i regioner som Afrika, samtidigt som utsläppen ska kunna minska och

städernas luftkvalitet förbättras.

Bara några dagar efter att FN:s klimatpanel IPCC släppte sin specialrapport i början av oktober, presenterade Fatih Birol preliminär statistik över globala växthusgasutsläpp år 2018. Statistiken pekar på att utsläppen ökar i år igen, liksom de gjorde under 2017.

World Energy Outlook pekar på att de globala utsläppen kan fortsätta öka även framöver. Den snabba utbyggnaden av förnybar energi och kärnkraft väntas inte klara av att möta de ökade globala energibehoven. IEA:s analys visar att den globala användningen av kol nådde sin topp redan 2014, men sannolikt kommer användningen av olja och gas stiga. Följden väntas alltså bli ökade utsläpp av växthusgaser.

Aktuell hållbarhet, 14 nov 2018

Frankrike bygger ut sol- och vindkraften

Frankrikes president Emmanuel Macron meddelar att 14 av det franska energibolaget EDF:s 58 kärnkraftreaktorer ska stängas före 2035. Samtidigt ska vind- och solkraften byggas ut och andelen förnybar energi i landet ska 2030 nå 40 procent.

Hallands Nyheter, 27 nov 2018

London har börjat cykla

Cykelvägarna ligger som en väv över staden, överallt, breda och smala, och i olika färger, flankerade av långa led av cykelparkeringsbågar gjutna i trottoaren. Ingen behöver som i Stockholm leta stolpar för att låsa sin cykel. London har blivit en cykelstad och det är en revolution. 670 000 cykelresor sker varje dag.

Kanske var det Storbritanniens störste olycksfågel David Cameron som satte i gång det hela. Han utmanade i alla fall Tony Blairs alltmer krigsskadade ungdomlighet med att plötsligt sätta sig på cykelsadeln, i kostym. Att den nya konservativa ledaren tog sig genom staden på två hjul gav cykeln en helt ny laddning.

I just den frågan hade han draghjälp av en annan konservativ cykelaktivist, Londons dåvarande borgmästare Boris Johnson. Under åtta år som politisk ledare för staden kämpade han för cyklisternas rätt att ta sig fram och för att överleva. Enligt honom själv blev han övertygad Brexit-anhängare när han insåg att det inte gick att hejda de dödliga cykelolyckorna med Londons många lastbilar för att lastbilstillverkarna i Sverige och Frankrike blockerade regelförändringar i EU.

I dag byggs cykelinfrastrukturen metodiskt ut enligt Londons utförliga cykelstrategi. Staden mäter hela tiden cykelflöden för att planera var och hur cykelvägar bör byggas. Inte helt överraskande har man upptäckt att cyklisterna är ganska lika bilister: de drar sig gärna till huvudstråk och vill ha raka körsträckor utan avbrott. Cyklisterna har också en ganska bestämd mental karta av stadens gator och följer dess huvudflöden. Därför har man börjat bygga så kallade Cycle Superhighways, i praktiken en rejäl del av bilarnas filer på de stora gatorna. I dag har London 250 kilometer vanliga cykelvägar och 100 kilometer cykelautostrador som visat sig omåttligt populära bland cyklisterna. Målet är att en tredjedel av stadens invånare 2022 inte ska bo längre än 400 meter från en cykelautostrada.

Man har även analyserat cykelpotentialen genom att mäta bilarnas rörelser. En stor majoritet av bilresorna har en medellängd av 3 kilometer och man räknar med att 8 miljoner bilresor varje dag skulle kunna ersättas av cykel.

Londons ledning vill också expandera gångtrafiken. Enligt samma analysmetod skulle 2,4 miljoner motoriserade dagliga resor kunna ersättas med gång om man bygger gatumiljön rätt. Gångtrafikanter vill helst helt slippa bilar och ha tydliga avgränsningar från cykeltrafikanterna. Den olyckliga sammanblandningen mellan gång och cykel som till exempel Stockholm har gjort är inte bra för någon. En trafikplanering som gynnar gångtrafik binder samman shopping- och kollektivtrafikcentra med bilfria gator och planerar längre vandringsleder som binder samman stadsdelar. Man ska

kunna vandra mellan Notting Hill och Chelsea utan att avbrytas av biltrafikleder.

Ambitionerna för gång och cykel är en del i stadsledningens vision av Healthy Streets. Stadslivets största hälsoproblem är dålig luft och låg fysisk aktivitet och staden måste planeras om för att gynna invånarnas hälsa. Att röra på sig ska bli en del av Londonbornas vardag. Det ska vara lätt, säkert och roligt att gå eller cykla. Det ska finnas skydd och skugga och platser där man kan vila. Bullernivån måste ner, luftkvaliteten måste vara på toppnivå, liksom känslan av säkerhet.

London tänktes länge som en handelsplats med ett nystan av flöden vars effektivitet drev tillväxt. Därför prioriterade man transportflöden, in och ut ur staden. Dagens Londonledning ser staden mer som en plats för boende och rekreation.

Detta sätt att tänka kring staden är inte unikt för London. Stadsledningar i tyska, franska, svenska och även amerikanska städer planerar för alltmer bilfria städer. De starka gröna mandaten med dieselförbud i släptåg som nu växer fram i de tyska lokalvalen är typiska.

Det är kort och gott ett nytt stadslandskap som växer fram och det kommer att ha stora sociala och ekonomiska konsekvenser. Fordonsindustrin pressas nu av en elektrifieringsomställning, men också av en ny syn på vad rörlighet i en stad egentligen är. London vill inte att folk ska sitta ned när de tar sig genom staden, inte ens om de åker elbil. De ska gå och cykla.

Stuttgart tänker likadant om sina invånare, liksom i allt högre grad Stockholm som rullar ut cykelbanor, gångstråk och sommargångator i rasande takt. Och folk och företag gillar det så till den grad att de lokala moderaterna tvärvände efter valet och slog ihop sig med cykelborgarrådet från MP. Även högern gör sig bra på två hjul.

Idén om höghastighetståg hör samman med denna stadsvision. Man ska kunna gå eller cykla ned till Centralstationen och skjutas ut i 400 kilometer i timmen till nästa stad. Inget annat trafikslag klarar det.

Företagsintressen har än så länge inte riktigt hängt med i förändringen. De är vanligtvis fortfarande kvar i transportstaden och prioriterar frågor som vägar, flygplatser och p-hus. Men det finns stora värden i att göra den stora staden till en i alla avseenden ren och hållbar livsmiljö. Och marknaden är övertydlig. En attraktiv plats där folk vill vara värderas skyhögt.

Dagens Industri, 28 okt 2018