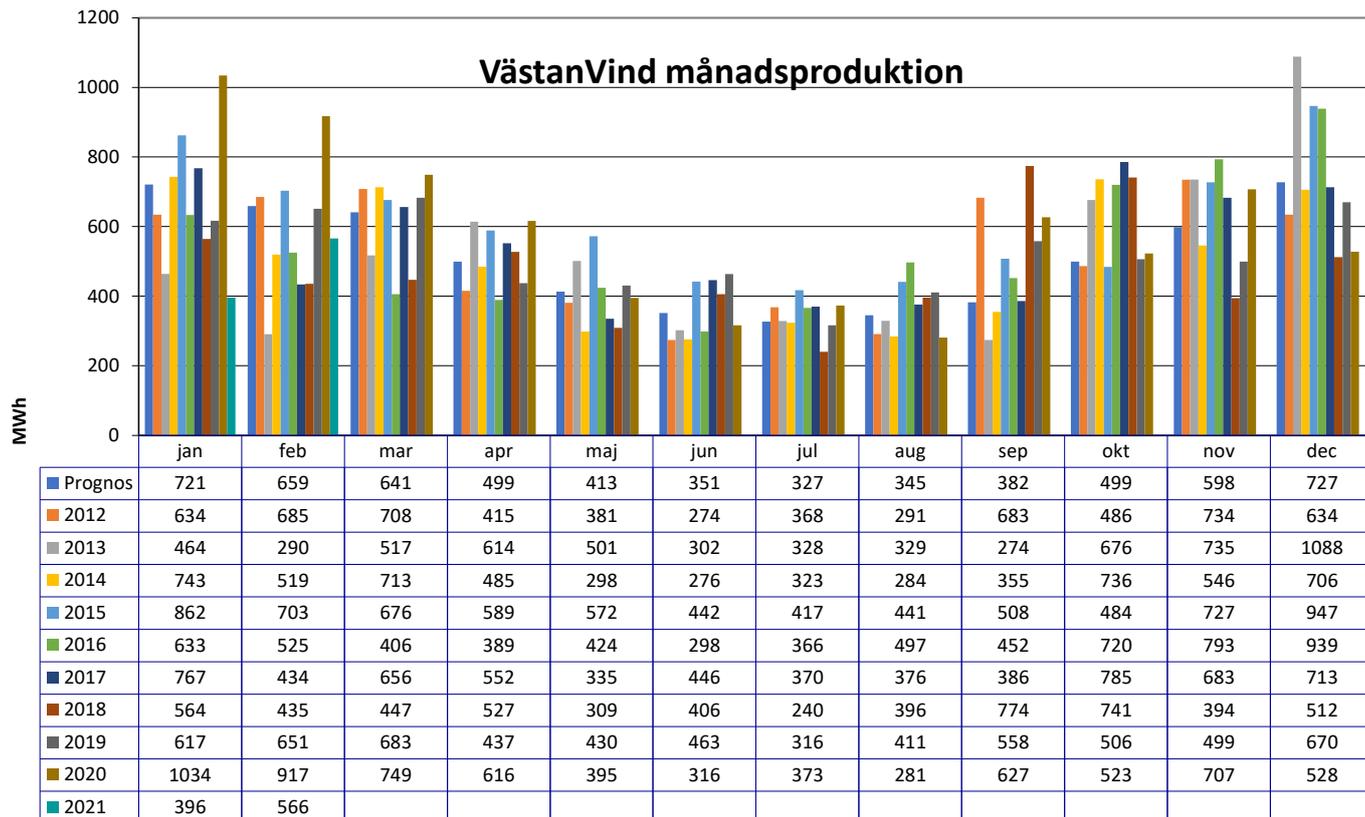


Starkt 2020, men dålig start på 2021

Totalt producerade Elvy strax över 7 GWh under 2020 vilket är nästbästa årsproduktionen någonsin. Prognosen är 6,1 GWh/år. 2021 har börjat väldigt vindfattigt, både i januari och februari har produktionen varit mycket lägre än förväntat. Tillgängligheten är fortsatt bra.

För hela Sverige så fanns det drygt 4300 vindkraftverk vid slutet av 2020. Den installerade kapaciteten är knappt 10 GW och förra året producerade vindkraften i Sverige 27 TWh. Det motsvarade cirka 17% av Sveriges totala elproduktion.



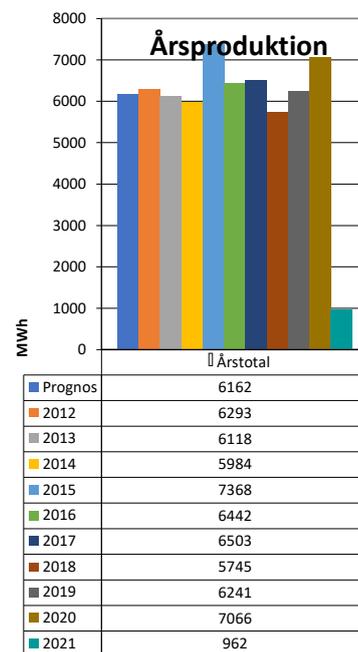
Diagrammet visar månadsproduktionen för ELVY i Vindpark Töftedalsfjället. De första blåa staplarna visar den prognosticerade produktionen och de turkosa staplarna visar produktionsutfallet för 2021. Övriga staplar visar utfallet för tidigare år.

Antal medlemmar feb	617 st
Produktion feb 2021	566MWh

Motioner till föreningsstämman

Om du vill skicka in en motion till årets föreningsstämma är sista dag för det den siste mars. Skicka motionen till info@vastanvind.se.

Skicka gärna vidare nyhetsbrevet till intresserade.



Tankar från styrelsen

Hej Vindkraftsvänner,

Den svenska elmarknaden har på senaste tiden seglat upp på den politiska dagordningen och blivit politiskt sprängstoff, kanske mest som ett sätt att försöka profilera sig partipolitiskt med förslag och synpunkter kring olika kraftslag. Att nätutbyggnaden är allvarligt eftersatt verkar de flesta eniga om, men om framtidens elsystem och om effektvariationer skall hanteras genom balansering i systemet, med tillskott av nya lagringsfunktioner, eller genom en återgång till gårdagens metoder av så kalla "baskraft" råder det olika meningar om.

Att Sverige några enstaka timmar importerar el från kontinenten i ett sammanlänkat elnät för bästa effektivitet, överskuggar det faktum att den svenska elexporten det senaste året varit betydligt högre än tidigare, vilket är en effekt av den snabba utbyggnaden av vindkraften runt om i Sverige.

Vår kära Elvy snurrar på med mycket hög tillgänglighet och levererar vindkraftsel såväl till oss medlemmar som till Nordpool dit vi som förening säljer det överskott som produceras.

Som medlem känns det tryggt att kunna köpa vindkraftsel till låga 23 öre+moms per kWh, men föreningen har de senaste månaderna drabbats av de stora variationerna i elpriser på marknaden. När det blåser bra har ersättningen varit mycket låg medan vi dagar med svaga vindar har fått betala dyrt för den komplementsel vi tvingats köpa till våra medlemmar.

Tyvärr har det inneburit att föreningens ekonomiska resultat blivit mycket svagt under de senaste månaderna. En problematik vi nu arbetar med för att finna bästa möjliga lösning.

Vår årsstämma kommer på grund av Covid-19 att även i år behöva genomföras utan fysisk kontakt, vilket känns beklämmande. Vi från styrelsen hade gärna träffat er alla fysiskt vid detta tillfälle, men vi tvingas även i år ta till förhandsröstning till stämman.

Vår valberedning arbetar nu aktivt för att sätta samman den nya styrelse som skall driva föreningen vidare efter årsstämman. Om du är intresserad av att engagera dig i Västanvind och bidra till föreningens utveckling så kontakta gärna valberedningen för att avisera ditt intresse. Vår sammankallande i valberedningen Jonas Cognell kan du nå på 0707-626486 eller via mail till jonas.cognell@goteborgenergi.se

God Vind,

Stefan

Från vår omvärld

2030 – gör så här eller bomma målet

Med tio år kvar tills Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta formulerar Mattias Goldmann, hållbarhetschef Sweco och Jakob Lagercrantz, vd, 2030-sekretariatet i dag sex övergripande principer som ska ta oss i mål

På nyårsafton har Sverige exakt tio år kvar för att klara målet om en fossiloberoende fordonsflotta, som sju av riksdagspartierna står bakom. Konkret ska klimatpåverkan från transportsektorn minska med 70 procent jämfört med år 2010, vilket kräver en nästan fördubblad omställningstakt jämfört med de år som gått sedan målet först lanserades. Därför krävs nu en större systematik och tydligare fokusering, utifrån sex övergripande principer.

Formulera 2030-projektet. De stora satsningarna som regeringen aviserat fokuserar huvudsakligen på det långsiktiga målet om nettoneutralitet år 2045. Det gäller exempelvis satsningen på fossilfritt järn genom Hybrit där masugnarna tänks konverteras mellan år 2030 och 2040, samt inriktningen på att avskilja och lagra koldioxid, som i större skala troligen är minst ett årtionde bort. På samma sätt behövs en riktigt stor satsning som kan invigas på rätt sida 2030 och bidra till att det målet nås. Det är trots allt tio år dit; vad är vårt "man on the moon"-projekt?

Fokusera på volym. Det är farligt att tro att Sverige kan nå klimatmålet 2030 med dagens beslut och förslag, eftersom vi lever i en föränderlig värld med ökad kamp om resurserna. Det gäller till exempel reduktionsplikten för drivmedel, som kan kullkastas bland annat av fysisk brist på biodrivmedel när åtskilliga länder vill nå sina klimatmål genom att ersätta fossilt med förnybart. Sårbarheten minskar med ett fokus på sektorer som kan använda en stor, förutbestämd och långsiktigt säkrad volym förnybar energi som naturligt produceras lokalt eller regionalt. Ett så-

dant exempel är biogas för fartyg, med en stegvis ökad inblandning. Det ger också förutsättningar för ökad kostnadseffektivitet, eftersom samma färja ju behöver samma volym gas på samma plats vid samma tillfälle, vecka ut och vecka in.

Effektivisera mera. I debatten handlar mycket om vad som ska ersätta de fossila drivmedlen, men det kostnadseffektivaste, snabbaste och med minst risk för målkonflikter är ofta att effektivisera transporterna. Det gäller korta persontransporter, med lärdomar från covid om möjligheterna att distansarbete i stället för att åka till jobbet varje dag, långa resor där tåget är mycket energieffektivare än bil eller buss, och gods-transporter där räls och inte minst sjöfart kan ge stora effektiviseringar.

Stärk statskassan. Regeringens budgetproposition för år 2021 innehåller de största miljöinsatserna, utgiftsområde 20, någonsin. Vi kan inte förlita oss på att utgiftsrekorden ska slås varje gång utsläppsminskningarna ska påskyndas. Därför bör omställningen utformas så att statskassan snarare gagnas än drabbas. Skattebefrielse, avdrag eller premier behöver successivt tonas ner till förmån för system som reduktionsplikt, där producenterna åtar sig att stegvis minska klimatpåverkan i sina produkter, och bonus-malus, där en bonus till de renaste lösningarna finansieras med en malus på de smutsigaste. I nuläget gäller dessa enbart drivmedel respektive nya personbilar, men båda verktygen går utmärkt att bredda.

Våga förbjuda. Att näringslivet alltid skulle vara emot förbud är en myt, tydligt exemplifierad av Volvo Cars vd Håkan Samuelsson som 2 december skriver att "Ett förbud mot bensin- och dieslbilar vore en bättre lösning för att få bilister att gå över till elbilar än olika former av subventioner." Medan subventioner leder till osäkerhet på marknaden, med plötsliga ryck när nya medel tillförs och stopp på marknaden när de tar

slut, så är ett tydligt förbud för det fossila, ineffektiva och linjära också en tydlig knuff framåt.

Förtydliga föregångslandsmetodiken. Sverige står för ungefär 0,15 procent av världens samlade klimatpåverkan, vilket betyder att vår stora chans att göra skillnad är att vara förebilden andra tar efter. Med Fossilfritt Sveriges ord ska vi bli en ”permanent världsutställning för klimatet” – en underbar mission att samlas kring. Det är också en tydlig utgångspunkt för klimatmålet om en fossilfri fordonsflotta 2030, i sig ett resultat av att Sverige har särskilda styrkor inom fordons-, transport- och infrastrukturklustret. Men vad innebär denna insikt och inriktning för vad Sverige prioriterar i omställningsarbetet? Nu är det hög tid att ta fram en föregångslandsmetodik så att våra klimatsatsningar ger största möjliga spridningseffekt.

Tuffa målsättningar gör ingen klimatnytta i sig, och etablerar inte Sverige som föregångsland. De faktiska utsläppsminskningarna är avgörande, och både för klimatet och det svenska ledarskapet måste takten öka nu. Med ett mer systematiserat arbete utifrån fastslagna grundpelare förbättras förutsättningarna.

Mattias Goldmann,
hållbarhetschef Sweco
Jakob Lagercrantz,
vd, 2030-sekretariatet

Debattartikel i Aktuell hållbarhet, 7 december 2020

Denmark and Norway team up to build world's largest hydrogen ferry

A Danish-Norwegian project aimed at building what will be the world's largest and most powerful hydrogen-fuelled ferry has applied for EU funding. The plan is to start operating a Copenhagen-Oslo service by 2027.

Several shipping and energy firms have banded together to build a ferry capable of transporting 1,800

passengers between the two Scandinavian capitals. The vessel, which will be named Europa Seaways, will be powered by zero-emission hydrogen fuel cells.

The hydrogen will be produced in Denmark using offshore wind power, meaning it will be 'green hydrogen' rather than grey or blue, which involves using fossil fuels in the production process.

According to the project's initial calculations, the ferry would avoid 64,000 tonnes of CO2 emissions every year, the same as taking more than 13,000 passenger cars off the road.

Europa Seaways will also be able to carry vehicles, either 380 cars or 120 trucks, on the roughly 48 hour-long roundtrip. To achieve this feat it will be powered by a 23-megawatt fuel cell, which will dwarf all existing propulsion systems.

“The largest fuel cell systems today produce only 1-5 MW, and the development of such large-scale fuel cell installations for an electric ferry is a monumental task,” said Torben Carlsen, CEO of ferry firm DFDS, who will operate the vessel.

“We can only succeed in partnerships with companies that together can muster some of the globe's finest expertise in design, approval, building, financing and operation of innovative vessels,” he added.

DFDS insisted in a statement that because no such vessels exist yet, public money will be required to get the ship in the water. The project has applied for support from the EU's €10 billion-strong Innovation Fund.

That fund, which targets “highly innovative technologies and big flagship projects”, is fed by payments from the bloc's carbon market, the Emissions Trading Scheme, and the first calls for project tenders were launched in November.

According to a draft of the European Commission's Sustainable and Smart Mobility Strategy, which is due to be published on Wednesday (9 December), the EU executive wants to see zero-emission vessels in oper-

ation by 2035.

Given that DFDS aims to start services in 2027, Europa Seaways could smash that target and provide other firms with valuable development data.

Ferries are seen as a good entry point for zero-emission vessels before a full-scale up to massive container ships can happen, in the same way that buses have embraced battery and hydrogen power ahead of trucks.

“In order for the industry to reach the International Maritime Organisation’s 2050 ambitions it shall need to transition to zero carbon fuels, this is a complicated pathway not just in terms of technology, but also infrastructure,” said Charles Haskell of Lloyd’s Register, a shipping services company involved in the project.

Danish power firm Ørsted is also going to play a major role, as it will help provide the green hydrogen fuel. It has already announced plans to build new facilities geared towards providing green fuel for heavy transport, planes and ships.

“If regulators are willing to put the right framework in place to enable the demand and supply side of sustainable fuels, Danish companies are willing to invest in large-scale Power-to-X-projects,” said Ørsted VP Anders Nordstrøm.

Clean mobility NGO Transport & Environment released a study on Monday (7 December) that insists hydrogen “will be wasted” on road transport and should instead be earmarked for aviation and shipping.

“Our study shows the aviation and shipping sector alone would create a sizeable, new market for green hydrogen, helping to scale the technology and pave the way for zero-emissions shipping and flying,” said T&E’s Geert De Cock.

“The choices we make today could have massive repercussions on power demand in the future. For example, running just a fraction of vehicles on e-fuels

would require offshore wind turbines covering all of Denmark. That doesn’t make any sense,” he added. .

Euractiv, 7 december 2020

Satsning på grön ståltillverkning i Luleå och Boden

Företaget H2 Green Steel planerar att bygga en anläggning för fossilfri ståltillverkning i Boden med produktionsstart 2024.

Satsningen kommer ledas av Scantias vd Henrik Henriksson och den nya fabriken väntas ge 1.500 nya arbetstillfällen.

Bakom satsningen finns bland annat investmentbolaget Altors grundare Harald Mix och batteriföretaget Northvolts ordförande Carl-Erik Lagercrantz.

Med start 2024 planerar det nystartade bolaget H2 Green Steel att börja producera fossilfritt stål i Luleå och Boden.

Scantias nuvarande vd Henrik Henriksson lämnar lastbilstillverkaren för att leda uppstickaren. Han lämnar Scania efter 23 år, varav mer än fem år som bolagets vd.

-Det var ett mycket svårt beslut för mig att lämna Scania, ett bolag där jag har spenderat hela min professionella karriär och har kollegor som jag betraktar som familj, säger han i ett pressmeddelande.

Scantias styrelse har utsett Christian Levin till ny vd och koncernchef från och med 1 maj. Henrik Henriksson kommer sitta kvar som vd på Scania fram till dess att Levin tillträder som vd.

Om nio år, 2030, ska den nya anläggningen årligen producera fem miljoner ton stål. Det är mer än vad SSAB i dag producerar på sina anläggningar i Sverige.

Produktionen kommer att placeras i Svartbyn i Bodens kommun och ska enligt företaget innebära 1.500 direkta arbetstillfällen.

– Det här är det största som hänt Boden sedan Bodens fästning började byggas 1916. Det är en enorm möjlighet för Boden, Luleå och hela regionen, säger Claes Nordmark, kommunstyrelsens ordförande i Boden.

Företaget har valt att förlägga verksamheten till regionen av flera skäl. Ett är närheten till järnmalmstruorna i länet, en annan är hamnen i Luleå. Svartbyn ligger också nära malmbanan och med god tillgång till el.

– Sedan behöver en sådan här anläggning mycket plats och det finns det i Svartbyn, säger Harald Mix.

Finansieringsbehovet i den första fasen är 25 miljarder kronor. I den första rundan på 500 miljoner kronor har bland andra Scania, Spotifys Daniel Ek och Cristina Stenbeck investerat.

– Att få samarbeta med entreprenörerna bakom Northvolt, när de tar sig an nästa visionära och banbrytande projekt – att accelerera omställningen till grönt stål – är en unik möjlighet, säger Cristina Stenbeck i ett pressmeddelande.

Analysen bakom projektet är att det tar lång tid för den traditionella stålindustrin att ställa om till fossilfri tillverkning. Därför menar H2 Green Steel att det är bättre att börja från noll med fossilfri tillverkning direkt.

Idén bakom projektet kom under ett styrelsemöte i Northvolt när representanter för Volkswagen hade en dragning om koldioxidavtrycken i olika delar av fordonsindustrin. I en lastbil finns ungefär fem ton stål, som produceras med stora koldioxidutsläpp.

– Det gav oss en del tankar om vad som kan göras i värdekedjan, säger Carl-Erik Lagercrantz.

I projektet Hybrit arbetar SSAB, LKAB och Vattenfall tillsammans för att möjliggöra fossilfriståltillverkning. En produktionsanläggning ska tas i drift i Luleå eller Gällivare om några år.

Under första kvartalet 2026 ska hybritmetoden börja användas vid stålverket i Oxelösund. Planen är att stål-

verket i Luleå ska gå över till fossilfri tillverkning under 2030-talet.

Om H2 Green Steel-projektet går som planerat hinner det nya bolaget före. Bolaget ser dock inte Hybrit som en konkurrent utan hoppas på ett nära samarbete med projektet.

– Hybrit har varit en stor inspirationskälla i det här projektet. Hybrit har visat att det går att ta bort koldioxiden ur stålproduktionen, säger Carl-Erik Lagercrantz.

Peter Larsson, regeringens samordnare för större företagsetableringar i Norrbotten och Västerbotten, kallar den nya satsningen för ett "superintressant projekt".

– Det finns nästan inget exempel på ett stålverk som börjat från ruta ett. Här handlar det om ett komplett, helt integrerat projekt som bygger på förnybara bränslen, säger han.

Peter Larsson tror också att nya bolaget H2 Green Steel och SSAB och LKAB kommer se varandra mer som komplement än konkurrenter.

– Precis som med hybritsatsningen tror jag de kommer fortsätta sporra varandra, men det kommer också sätta effektfrågan i centrum. Men där har Anders Yge-man gett positiva signaler om hur man kan tänka sig nya upplägg i planeringen, säger han.

Näringsminister Ibrahim Baylan (S) säger i en skriftlig kommentar till DN att dagens besked om ytterligare en stor investering i norra Sverige är "väldigt glädjande".

"Sverige har unika förutsättningar för att leda klimatomställningen i näringslivet och industrin. På sistone har vi sett stora och viktiga investeringar i framför allt Norr- och Västerbotten som bidrar i klimatomställningen och elektrifieringen med tillgång till grön el", säger Baylan.

Vidare säger han att Sverige har unika förutsättningar att genom innovation och nya affärsmodeller bidra "till att skapa fossilfria värdekedjor och minska våra utsläpp".

DN, 23 februari 2021

Havsbaserad vindkraft snabbar på övergången till förnybar

Regeringens plan att sänka anslutningsavgifterna för havsbaserad vindkraft välkomnas förstås av vindkraftsbranschen. Och för Sveriges bästa är förslaget om en sänkt anslutningsavgift positivt. Havsbaserad vindkraft ger betydligt mer el per vindkraftverk än landbaserad.

– Vårt kommande projekt Galatea-Galene i Kattegatt, mellan Falkenberg och Varberg, består av 50-83 vindkraftverk och beräknas producera 5 TWh per år. Förutom att det blåser mer ute till havs, kan vi också bygga större vindkraftverk, med en mycket större rotorarea, säger Henrik Sjöström, chef för utveckling av svensk havsbaserad vindkraft på OX2.

Just Galatea-Galene ligger i närheten av Ringhals kärnkraftverk, där bra anslutningar till elnätet redan finns. Dessutom blir parken ett välkommet tillskott av förnybar energi i en region som idag har underskott på el. Men förslaget innebär bara ett steg i rätt riktning.

I dagsläget står vindkraften för 30 TWh av de totalt 160 TWh som Sverige använder. Svensk Vindenergi har räknat på några olika antal framtidsscenario när det kommer till Sveriges elbehov. I ett möjligt scenario beräknas Sverige göra av med 250 TWh el per år 2050. Vi behöver både landbaserad och havsbaserad vindkraft för att det här ska gå, säger Henrik Sjöström.

För att klara en så stor utbyggnad behöver den lokala förankringen stärkas. De som berörs av en vindkraftspark behöver få ett lokalt inflytande över hur den egna regionen ska gynnas.

– Det behövs inflytande och förankring i man attraherar industri, arbetstillfällen och omställningsmöjligheter. Men då behöver också hela nationens behov finnas med. Idag är tillståndsprocesserna ofta osäkra och fragmenterade, säger Henrik Sjöström.

Sänkta anslutningsavgifter för havsbaserad vindkraft förs in som en ändring i Svenska Kraftnäts uppdrag och föreslås träda i kraft den 1 augusti 2021. Regeringens nuvarande förslag är på remiss till den 3 maj 2021.

Vindkraftcentrum, 16 februari 2021

Svensk Vindenergi betraktar proaktiv kraftnätsutbyggnad som central för framtidens vindkraft

Vindkraften som energislag utvecklas generellt sett i positiv riktning i Sverige. Samtidigt finns det en rad övergripande energipolitiska frågor som i hög grad påverkar vindkraftsektorn. Två av de högst prioriterade frågorna för branschorganisationen Svensk Vindenergi just nu är en proaktiv kraftnätsutbyggnad samt att Försvarsmakten ändrar sin inställning till vindkraft och vindkraftutbyggnad.

- Förutsättningarna för att göra Sverige mer fossiloberoende är goda. Vindkraftindustrin går generellt sett bra men vindkraften är inte det enda energislaget som kan göra Sverige mindre beroende av fossil energi. Man behöver även se över den grundläggande energinfrastrukturen. En av våra högst prioriterade frågor just nu är därför att Sverige bör accelerera utbyggnaden av kraftnät, säger Daniel Kulin, strategisk analytiker på Svensk Vindenergi.

Han anser att Svenska Kraftnät agerar alltför reaktivt när de istället bör agera proaktivt i sitt arbete med att säkerställa att Sverige har ett kraftnät som kan tillmötesgå de framtida behoven.

– I dagsläget är det för komplicerat att bygga kraftnät och framförallt tar det för lång tid. Vi vill att regeringen ska ge Svenska Kraftnät i uppdrag att agera proaktivt genom att redan nu bygga ut den kraftnätskapacitet som kommer att behövas om fem eller tio år. Vi vill att Svenska Kraftnät ska visa vägen och skapa förutsättningar för snarare än att hindra den pågående

elektrifieringsutvecklingen, säger Daniel Kulin.

Regeringen bör peka med hela handen åt Försvarsmakten

Ytterligare en fråga som Svensk Vindenergi kommer att fortsätta arbeta aktivt med under 2021 är Försvarsmaktens inställning till vindkraftutbyggnad. I dagsläget motverkar de ofta utbyggnaden genom att försvåra vindkraftinvesteringar och komplicera processer, vilket leder till att projekten kommer närmare andra intressen och det ibland uppstår onödiga konflikter med kultur och naturmiljöer.

- Här vill vi att regeringen ska peka med hela handen och förtydliga att även Försvarsmakten behöver främja Sveriges gröna energiomställning, vilket förstås inkluderar ytterligare vindkraftutbyggnad. I Danmark kompromissar man nu med Försvarsmakten genom att vindkraftindustrin bekostar uppgradering av försvarets system så de är kompatibla med vindkraften. Det är smart även om kostnaden kanske inte ensidigt borde bäras av vindkraften så det gynnar försvarsförmågan, säger Daniel Kulin.

Svensk Vindenergi verkar även för att elskatten bör anpassas till det varierande priset på vindkraft. I dagsläget är elskatten konstant medan elpriset varierar avsevärt. Daniel Kulin anser att det sänder ut fel signaler till konsumenterna och efterlyser därför en elskatt som samspelar med elpriset på ett bättre sätt.

– När det gäller lagring av vindkraftgenererad el så tittar allt fler vindkraftaktörer på möjligheten att installera lagringsutrustning i sina vindkraftparker. I första hand handlar det om relativt kortsiktig lagring som trots det kan ha en relativt stor påverkan på vindkraftparkernas intäktsmöjligheter och ekonomi. Lagringsmöjligheten gör det möjligt för vindkraftägaren att få bättre betalt för sin el och samtidigt öka sin täckningsförmåga, säger Daniel Kulin.

Energinyheter, 4 februari 2020