

Nedgång för biodrivmedel 2019

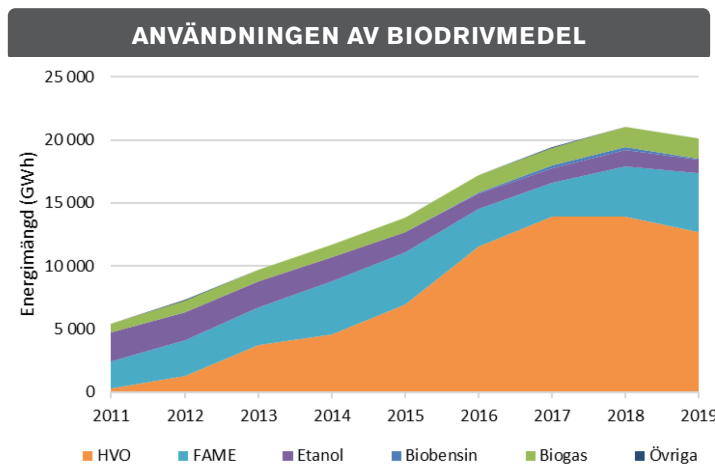
Både volymen och andelen biodrivmedel minskade 2019 jämfört med 2018. Det är första gången Sverige noterat en minskning. Detta trots regeringens satsning på bränslebytet, som sjuöskades 2018. Det framgår av Energimyndighetens rapport Drivmedel 2019 som publicerades 15 oktober.

En vecka tidigare, den 8 oktober, kunde regeringen meddela att EU-kommissionen godkänt skattebefrielse för högblandade biodrivmedel för 2021. Tillsammans med regeringens besked i budgetpropositionen om kvoter för biodrivmedel inom reduktionsplikten 2021 råder det därmed klarhet om styrmedlen för biodrivmedelsmarknaden åtminstone för nästa år. Det återstår att se om volymer och procentandelar blir bättre 2020 och 2021 än de gångna två åren. Statistiken är fortfarande osäker, vilket Energimyndigheten själv framhåller i sin drivmedelsrapport. I ett läge då det råder mycket osäkerhet om de långsiktiga styrmedlen borde åtminstone statistiken vara pålitlig. Så är det tyvärr inte.

Så här skrev Energimyndigheten i sitt pressmeddelande 15 oktober, under rubriken "Reduktionsplikten är ett kraftfullt verktyg, men fler åtgärder krävs i transportsektorn":

"Andelen förnybara bränslen i de svenska drivmedlen har ökat kraftigt under de senaste åren. Under 2019 konstateras

Forts. på sidan 2 →



Användningen av biodrivmedel sjönk för första gången 2019, från 21,1 TWh till 20,2 TWh. I diagrammet inkluderas alla biokomponenter både i rena, högblandade och lågblandade biodrivmedel.

Källa: Energimyndigheten ER 2020:26 Drivmedel 2019

Fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel

Europeiska kommissionen har beslutat att godkänna Sveriges statsstödsansökan för skattebefrielse av rena och höginblandade biodrivmedel. Beslutet innebär att rena och höginblandade biodrivmedel, så som E85, rapsbaserad biodiesel och HVO som inte omfattas av reduktionsplikten, kan fortsätta att skattebefrias i Sverige även under 2021. SID 3.

Svenska utsläpp minskar stort under coronapandemin

Utsläppen av växthusgaser från den svenska ekonomin minskade med 11 procent under det andra kvartalet 2020 jämfört med samma period i fjol, visar ny statistik från SCB. Minskningen beror främst på minskade utsläpp från transportindustrin. SID 8.

BIOENERGI I PRESSEN

Vaggeryds Energi presenterar planer på ett nytt värmeverk. I Jordberga i Skåne finns stora planer för cirkulär biobaserad produktion, men projektet möts av lokala protester. Mälaren energi ska undersöka koldioxidlagring från sitt kraftvärmeverk och i Svenljunga satsar Solör Bioenergi på en ORC-turbin. SID 11.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Nedgång för biodrivmedel 2019	1	Trafikverket om biodrivmedel	7
Fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel	3	Utredning för minskad klimatpåverkan från konsumtion	8
Biooljeskatten bör skrotas	3	Utredning om ökad förutsägbarhet vid miljöprövning av vindkraft	8
Kommissionens rapport om förnybar energi	4	Svenska utsläpp minskar stort under coronapandemin	8
Stockholms Handelskammare varnar för effektbrist	5	Energianvändningen i bostäder och lokaler	9
Kapacitetsrapport från Energimarknadsinspektionen	6	Marknaderna	9
Elektrifieringsstrategi	7	Pressmeddelanden från Svebio	10
		Bioenergi i pressen	11

dock en minskning i andelen förnybart, enligt Energimyndighetens rapport Drivmedel 2019.

Sammanställningen omfattar drivmedel som används inom vägtrafik och till arbetsmaskiner och spårbunden trafik under 2019. Några av resultaten:

Den totala drivmedelsmängden har ökat något

Enligt den rapportering som Energimyndigheten tagit emot enligt drivmedelslagen och hållbarhetslagen uppgick leveranserna av drivmedel under 2019 till 92,3 TWh, vilket är något mer än 2018. Av dessa leveranser dominerade diesel MK1 med 58,5 TWh eller närmare 63 procent (mätt i energienheter) av den totala drivmedelsmängden. Det motsvarar någon procents ökning jämfört med förra året. Mängden bensin MK1 uppgick till 26,8 TWh eller 29 procent, vilket innebär någon procents minskning jämfört med förra året. Resterande drivmedel bestod i huvudsak av HVO100, E85, fordonsgas och FAME100.

Viss minskning av förnybart jämfört med 2018

Den förnybara andelen bränslen i drivmedel uppgår totalt sett till närmare 22 procent vilket är en minskning med en procentenhet jämfört med 2018. Den förnybara andelen består enbart av biobränslen.

– Bakom minskningen finns framförallt två faktorer, dels att drivmedelsleverantörerna blivit alltmer snäva i sin måluppfyllelse i reduktionsplikten, det vill säga att de blivit bättre på att pricka målen mer exakt. Och dels att man inte riktigt nått målen för inblandning på dieselsidan, säger Anders Wallinder, chef vid Energimyndighetens enhet för utsläppshandel och drivmedel.

Växthusgasutsläppen minskar fortsatt, men i långsammare takt

Den totala minskningen av växthusgaser av samtliga drivmedel under 2019 är 18,5 procent, beräknat enbart på vad drivmedlen innehåller. Minskningen uppgick till 19,1 procent under 2018.

– Vi kan konstatera att reduktionsplikten är ett kraftfullt styrmedel, men också att det krävs ett större helhetsperspektiv för att klara av klimatutsläppen från transportsektorn. Transporteffektiv samhällsplanering, och fortsatt effektivisering av fordon är fundamentala delar för att uppnå de energi- och klimatpolitiska målen, säger Anders Wallinder.”

Mer om biodrivmedel

Av rapporten framgår det att volymen biodrivmedel minskade

från 21,1 TWh till 20,2 TWh, samtidigt som andelen minskade från 22,9 procent till 21,8 procent. Minskningen var störst för HVO100 som minskade från knappt 5 TWh 2018 till 2,9 TWh 2019. B100, som utgörs av rapsdiesel, ökade däremot från 1 TWh till 1,4 TWh. Användningen av B100 har varierat kraftigt mellan åren, med en topp 2017 på 1,7 TWh och en bottennotering 2017 på bara 358 GWh.

Både HVO och RME används samtidigt i ännu större volymer som inblandning i vanlig diesel. Här ökade volymerna marginellt mellan 2018 och 2019. Halten FAME i diesel ökade från 5,5 procent till 5,7 procent, och halten HVO ökade från 17,4 procent till 17,5 procent. Användningen av E85 och ED95 låg kring 0,5 TWh, en mindre nedgång från 2018. Mängden lågblandad etanol i bensin minskade med cirka 20 000 kubikmeter. Dessutom minskade mängden biobensin i bensin. Totalt minskade andelen förnybart i bensin från 6,3 procent till 5,1 procent.

Mängden biogas för transportändamål var cirka 1,6 TWh med en lite ökning från 2018.

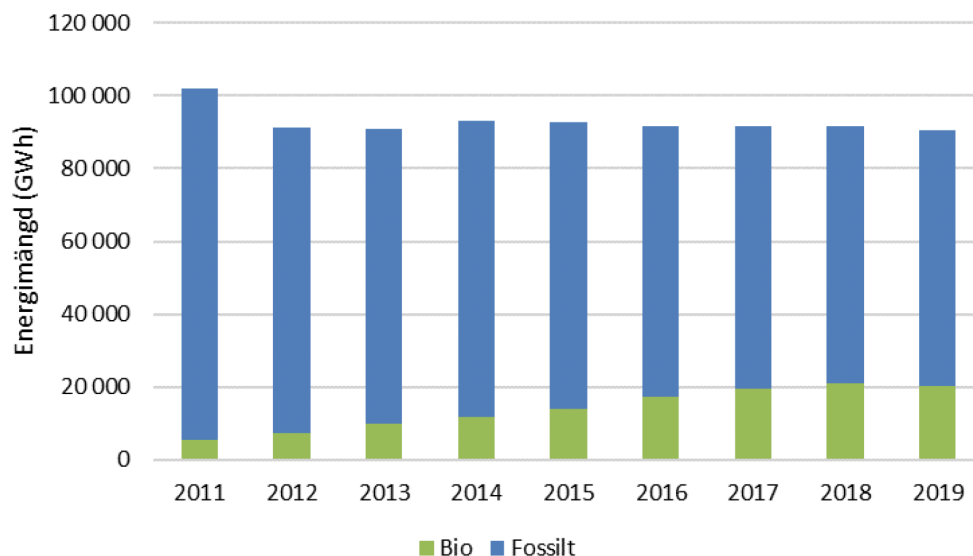
Svebio kommentar:

Energimyndighetens slutsats att reduktionsplikten är ett kraftfullt styrmedel, som Energimyndigheten skriver i sitt pressmeddelande, har knappast täckning i verkligheten, när både andelen biodrivmedel och volymen biodrivmedel minskade 2019. Energimyndighetens generaldirektör Robert Andrén är mindre positiv i förordet till drivmedelsrapporten. Han skriver så här: "Vi kan i rapporten konstatera att andelen biodrivmedel sjönk under 2019 jämfört med 2018 från 22,9 procent till 21,8 procent, totalt sett. Minskningen är bekymmersam och en följd av i huvudsak två orsaker. Dels en mer snäv måluppfyllnad då drivmedelsoperatörerna trimmat in sina system för att mer exakt uppfylla kraven, samt en viss brist i måluppfyllnad på dieselsidan."

Reduktionsplikten har fungerat i så måtto att företagen maximerat utifrån uppfyllelse av kvoten, men det har också lett till mindre volym. Andelen förnybart i bensin har minskat kraftigt. På dieselsidan har vissa aktörer inte nått målet. Den grundläggande bristen är att kvoterna sattes för lågt och inte stimulerar till bränslebyte i tillräcklig grad. Regeringen och riksdagen underskattade möjligheterna att nå bättre klimatprestanda.

Det är naturligtvis ett misslyckande för den svenska politiken att vi tog ett steg tillbaka 2019 i omställningen från fossila drivmedel till biodrivmedel. Vi får se när Naturvårdsverket sammanställer klimatrapporteringen vilka utsläpp transportsektorn som helhet hade 2019. Vår prognos är att bioenergiandelen inom reduktionsplikten inte heller ökar under 2020 och inte heller under 2021 förrän nya kvoter träder i kraft tidigast 1 juli 2021. Vi kan få tre år med stagnerande volymer biodrivmedel. 🍀

TOTALA MÄNGDER DRIVMEDEL



Totala mängden rapporterade drivmedel med innehållande mängd fossila (blått) och förnybara komponenter (grönt). Vid summering har givna konstanter enligt drivmedelslagen använts för beräkning av energimängden.

Fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel

”Europeiska kommissionen har beslutat att godkänna Sveriges statsstödsansökan för skattebefrielse av rena och höginblandade biodrivmedel. Beslutet innebär att rena och höginblandade biodrivmedel, så som E85, rapsbaserad biodiesel och HVO som inte omfattas av reduktionsplikten, kan fortsätta att skattebefrias i Sverige även under 2021.

EU-kommissionens beslut gäller endast i ett år. Bakgrunden till det är kommissionens inställning att livsmedelsbaserade biodrivmedel endast delvis bidrar till de gemensamma miljömålen och därför inte kan anses vara förenliga med den inre marknaden efter 2020. Ett förlängt statsstödsgodkännande har därför endast kunnat ges för en kortare period.

Beslutet bidrar till utvecklingen mot mer hållbara transporter och att göra Sverige mindre beroende av fossila bränslen. Regeringen kommer att fortsätta sitt påverkansarbete inom EU för att biodrivmedel, även efter 2021, ska kunna gynnas framför fossila drivmedel. Detta sker bland annat inom ramen för den pågående översynen av energi- och miljöstödsriktlinjerna, som innehåller bestämmelser om stöd till biodrivmedel. Regeringen avser dessutom att fortsätta verka för att energiskattedirektivet och andra relevanta delar av EU:s regelverk ska möjliggöra kostnadseffektiv styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser.”

Svebio kommentar:

Att EU-kommissionen skulle godkänna en tidsbegränsad skattebefrielse under 2021 har varit känt sedan en tid, och ger leverantörerna av rena biodieselprodukter som B100 och HVO100 samt E85 och ED95 en resit på ett år. Kommissionen har däremot inte velat godkänna skattebefrielse för samma typ av produkter för uppvärmning. Det betyder att ett stort antal användare av biooljor nu får problem, både i fjärrvärmern och i industrin.

Den svenska regeringen lovar i pressmeddelandet att verka för ”kostnadseffektiv styrning” när energiskattedirektivet och de kommande statsstödsreglerna ska utformas. Också andra svenska aktörer har nu möjlighet att påverka de framtida styrmedlen. Begreppet ”livsmedelsbaserade” biodrivmedel måste mönstras ut. Många grödor kan användas både som livsmedelsgrödor och som energigrödor eller för andra tekniska produkter. Det finns gott om mark och andra resurser i det europeiska jordbruket som måste tas tillvara för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Känsломässiga och ovetenskapliga argument får inte stå i vägen för en sådan utveckling. 🍀

(Pressmeddelande från Finansdepartementet 8 oktober)

Biooljeskatten bör skrotas efter EU-kommissionens besked om förlängd skattebefrielse för biodrivmedel

Det är mycket beklagligt att åtskilliga fjärrvärmeföretag nu tvingas återgå till att använda fossil olja under nästa år av kostnadsskäl, säger Erik Thornström, apropå att biooljor för uppvärmning ska skattebeläggas.

– De borde rimligtvis behandlas i likhet med biooljor för drivmedel, som skattebefrias även fortsättningsvis.

I regeringens budgetproposition föreslås en biooljeskatt införas den 1 januari 2021 som innebär att de idag skattebefriade grödebaserade biooljorna för uppvärmning får full energi- och koldioxidskatt. Den 8 oktober meddelade EU-kommissionen att man godkänt svenska regeringens ansökan om en förlängd energiskattebefrielse under nästa år för motsvarande biodrivmedel för fordon. Detta med tillämpning av samma bestämmelse i EU:s statsstödsregler som regeringen hävdar tvingar Sverige att införa en biooljeskatt för uppvärmningsändamål.

– Regeringen borde utifrån EU-kommissionens positiva besked om förlängd skattebefrielse för biodrivmedel för 2021 nu faktiskt ansöka om en förlängd skattebefrielse för biooljor för uppvärmningsändamål. Med de argument som EU-kommissionen hänvisar till i sitt beslut om biodrivmedel finns en ny praxis att hänvisa till som borde göra det möjligt att skrota biooljeskatteförslaget. Biooljeskatten går stick i stäv mot de klimatpolitiska målen och det är mycket beklagligt att åtskilliga fjärrvärmeföretag nu tvingas återgå till att använda fossil olja under nästa år av kostnadsskäl, kommenterar Erik Thornström, ansvarig för skatter och styrmedel på Energiföretagen Sverige.

Energiföretagen Sverige ifrågasätter om regeringen verkligen provat alla möjligheter att undvika införandet av biooljeskatten eftersom frågan formellt heller inte prövats av EU-kommissionen. Det är märkligt att EU-kommissionen ansett sig kunna godkänna en förlängning av skattebefrielsen för biodrivmedel för nästa år med hänvisning till att nuvarande statsstödsriktlinjer för energi

och miljö förlängdes i somras med ett år i avvaktan på den översyn av statsstödsreglerna som ska ske under nästa år. Att det så fort motsvarande oljor används för uppvärmningsändamål görs en diametralt annorlunda bedömning av tillämpningen av samma punkt i statsstödsreglerna är mycket inkonsekvent.

Eftersom EU:s statsstödsregler, EU:s energiskattedirektiv och EU:s förnybartdirektiv ska ses över under nästa år är det nu mycket viktigt att regeringen verkligen värnar en fortsatt användning av hållbara biobränslen och att de fullt ut kan skattebefrias även för uppvärmningsändamål. Dagens regler om vilka biooljor som klassas som grödebaserade är heller inte konsekventa då till exempel även metanol omfattas i denna kategori trots att den normalt framställs av skogsråvara. De biooljor som används för uppvärmning i Sverige och som nu föreslås beskattas utgörs också till största delen av inhemska restprodukter från livsmedelsindustrin och klassas som hållbara enligt EU:s hållbarhetskriterier.

Svebio kommentar:

Energiföretagens bedömning att Sverige med hänvisning till EU-kommissionens egna argument i statsstödsgodkännandet av högbländade och rena biodrivmedel skulle kunna få statsstödsgodkännande även för biooljorna för uppvärmning borde prövas formellt av den svenska regeringen. Om inte regeringen agerar bör riksdagens skatteutskott ge regeringen ett tillkännagivande om detta. Vad som eventuellt sagts i en förhandling mellan tjänstemän från den svenska regeringen och kommissionen borde inte hindra en formell ansökan. Än är det inte för sent att stoppa den ologiska beskattningen av förnybara biooljor för uppvärmning.

Svebio har också vänt sig till skatteutskottet och påpekat problemen med avgränsningen av vilka oljor som ska skattebeläggas, med tanke på att det går att göra lätta biooljor också av återvunnen vegetabilisk olja som är klassad som avfall. 🍀

(Pressmeddelande från Energiföretagen 29 oktober)

Kommissionens rapport om förnybar energi visar hur långt EU-länderna nått

EU-kommissionen publicerade den 14 oktober en "Renewable energy progress report" på 22 sidor där man redovisar hur långt EU:s medlemsländer nått när det gäller att uppfylla målen i Förnybartdirektivet från 2009.

Enligt direktivet ska EU-länderna tillsammans nå 20 procent förnybar energi i år, 2020. Rapporten från kommissionen bygger på statistik för 2018 och prognoser för hur långt medlemsländerna kommer att ha nått 2020.

Det gemensamma målet 20 procent är fördelat på mål för de enskilda EU-länderna. Målen för 2020 kommer också att bli utgångspunkten för nya mål till 2030, då nivån ska bli 32,5 procent enligt det nya Förnybartdirektivet som antogs i december 2018. Med de skärpta klimatmål som kommer att bli en del av EU:s klimatlag kommer det målet att behöva räknas upp.

2018 hade EU-länderna nått 18,0 procent förnybar energi, eller 18,9 procent om man räknar bort Storbritannien som lämnat unionen. Med UK utanför unionen måste målet justeras upp till 20,6 procent, eftersom Storbritannien har en lägre andel förnybart än genomsnittet och dessutom en stor energianvändning.

Inom den förnybara energin dominerar bioenergin med 60 procent av all förnybar energi i EU. Fasta biobränslen stod för 68,4 procent av bioenergin, och skogsbaserade biobränslen för 91 procent av de fasta biobränslena. Det betyder att bioenergi stod för 11,3 procent av energiförsörjningen i EU, och att skogsbiomassa stod för 7,1 procent.

Inom bioenergin var alltså 68,4 procent fasta biobränslen, och i övrigt var 12,6 procent flytande biobränslen, 11,6 procent, den biogena delen av avfall 7,2 procent och träkol 2 procent. Utvecklingen inom värmesektorn har gått något snabbare än ländernas egna planer, medan det omvända gäller i transportsektorn. Det förklarar EU-kommissionen med den osäkerhet som rätt kring villkoren för biodrivmedel vilket hållit igen investeringarna i biodrivmedelsproduktion, inklusive avancerade biodrivmedel.

Den högsta andelen förnybart finns i elproduktionen, och här ligger också utvecklingen före ländernas ursprungliga planer. Den snabba utvecklingen för förnybar elproduktion beror främst på den snabba kostnadsreduktionen för vindkraft och solenergi, med mellan 50 procent och 75 procent mellan 2009 och 2018 för olika projekt.

De fyra viktigaste förnybara användningsområdena är biomassa för uppvärmning, vattenkraft och vindkraft för elproduktion och biodrivmedel för fordonsdrift, konstaterar kommissionen.

Sverige i topp både totalt och i transportsektorn

Andelen förnybar energi 2018 var högst i Sverige med 54,6 procent och lägst i Nederländerna med 7,4 procent. Tolv medlemsländerna hade 2018 redan uppnått sina mål för 2020: Sverige, Finland, Danmark, Estland, Lettland, Litauen, Italien, Grekland, Cypern, Bulgarien, Kroatien och Tjeckien. De fem länder som ligger sämst till i förhållande till sina mål och sina målkurvor är Nederländerna, Irland, Frankrike, Slovenien och Polen.

I transportsektorn är målet för alla EU-länder 10 procent förnybart 2020. Här var det bara två länder som överskred målet redan 2018 – Sverige och Finland. Här ska man observera att målet kan nås med dubbelräkning. Kommissionen skriver att de flesta länder måste öka kraftigt för att nå målet 2020 och hänvisar till möjligheten att nå målet med "statistisk överföring", men det måste i så fall ske genom samarbete med de få länder som kommer att över-

skrida målet. Kommissionen påpekar att artiklarna 6 till och med 11 i Förnybartdirektivet 2009 handlar om samarbetsmekanismer som kan användas för att tillgodoräkna sig överskott i ett annat EU-land för att klara sitt mål. Hittills har man bara kunnat notera ett fåtal sådana samarbeten: mellan Litauen och Luxemburg, mellan Estland och Luxemburg, mellan Nederländerna och Danmark och mellan Estland och Malta. Länder som inte når sina mål kan bestraffas med dryga staffavgifter.

Kommissionen har också gjort uppskattningar av hur man kommer att nå målet 2020, och kommit fram till att särskilt tre länder kommer att ha svårt att nå slutmålet: Frankrike, Polen och Belgien, medan ytterligare två länder kan få svårt att nå målet: Nederländerna och Luxemburg. Däremot räknar man med att Irland ska nå sitt förnybartmål, trots att landet låg långt efter 2018. När det gäller det obligatoriska 10-procentmålet för transportsektorn är det troligt att 11 av EU:s 27 medlemsländer inte kommer att nå målet.

Fakta om biodrivmedel i EU

Av de biodrivmedel som användes i EU 2018 var 77 procent biodiesel och 16 procent etanol. Råvarorna för biodiesel kom till 41 procent från EU medan 59 procent var importerade. Av de inhemska råvarorna var 26 procentenheter rapsolja, 8 procentenheter återvunnen matolja (UCO) och 8 procentenheter djurfetter. Av importen var 23 procentenheter palmolja (inkl. PFAD?) främst från Indonesien och Malaysia, och 15 procentenheter sojaolja, främst från Argentina och Brasilien. Råvaran för etanolen var till 73 procent inhemska och 27 importerad. Bland råvarorna dominerade vete med 37 procentenheter, majs med 34 procentenheter och sockerbetor med 14 procentenheter och sockerrör med 4 procentenheter. Biogas för transportändamål används i stort sett bara i Sverige och Tyskland.

Totalt beräknar man att 7,4 miljoner hektar användes för odling av grödor för biodrivmedel, varav 3,4 miljoner hektar i EU, 3,8 miljoner hektar utanför EU och 0,2 miljoner hektar okänt. Arealen för dessa energigrödor inom EU utgjorde 3 procent av den totala odlingsarealen på 117 miljoner hektar. Andelen mark som odlades för energigrödor för EU:s behov i länder utanför EU låg i nästan alla länder under en procent, konstaterar kommissionen. Man skriver också att man under de senaste åren inte sett någon korrelation mellan biodrivmedelsanvändning och priser på livsmedel. Dessutom skriver man att forskning visat att det vara andra faktorer än biodrivmedel som drev upp matpriserna 2006 – 2008 och 2011.

Användningen av biodrivmedel gav 2018 en samlad växthusgasminskning på 45,6 miljoner ton CO₂ i EU, men kommissionen räknar ner denna siffra till 24 miljoner ton med hjälp av de ILUC-faktorer som finns i Förnybartdirektivet.


När det gäller så kallade "avancerade biodrivmedel" säger kommissionen att biodrivmedel från Annex IX i Förnybartdirektivet utgjorde 24 procent av alla biodrivmedel och att av dessa 5 procentenheter var "avancerade biodrivmedel", listade i Annex IXA. Övriga "icke livsmedelsbaserade" utgörs av olika avfallsoljor och avfallsfetter. Bland de som betraktas som avancerade enligt direktivet finns exempelvis talloljediesel men sannolikt även PFAD, även om detta inte framgår av rapporten. »

Svebio kommentar:

EU-kommissionens rapport visar framför allt på två saker:

1. De länder som överskridit sina förnybartmål med god marginal är de länder kring Östersjön som satsat på bioenergi – de nordiska länderna och de baltiska länderna. Länder som begränsat användningen av biobränslen, som Nederländerna och Belgien, har svårigheter att nå målen, även om dessa ligger på låg nivå.

2. EU har stora svårigheter att nå målet för transportsektorn. Nästan hälften av alla medlemsländer kommer inte att nå 10-procentsmålet. 89 procent av den förnybara energin inom transportsektorn var biodrivmedel 2018, och svårigheten att nå målet beror främst på ländernas njudda inställning till biodrivmedel. Kommissionen ger en ärlig redovisning av att restriktionerna mot biodrivmedel från "livsmedelsbaserade" biodrivmedel saknar saklig grund; det finns ingen koppling mellan ökad användning av biodrivmedel och stigande matpriser och det är begränsade arealer som hittills använts för odling av energigrödor.

Slutsatsen måste vara att restriktionerna för dessa biodrivmedel måste tas bort så att Europas bönder kan medverka till minskade utsläpp av koldioxid från transportsektorn. 

BOKA IN VÅRA AKTIVITETER!

ERFARENHETER FRÅN HÖSTENS TERMINALBRÄNDER

25 november, online

SÅ LÖSER KRAFTVÄRME OCH BIOKRAFT EFFEKTPROBLEM I STÄDERNA

8 december, online

BIOKRAFT – FÖRSÖRJNINGSTRYGGHET OCH BEREDSKAP

januari 2021, online

NORDIC PELLETS CONFERENCE

27-28 januari 2021, online

»» [LÄS MER PÅ SVEBIO.SE](https://www.svebio.se)

Stockholms Handelskammare varnar för effektbrist

Stockholms handelskammare publicerade 22 oktober en rapport med titeln Elbristen kortsluter Sverige. Vi citerar ur pressmeddelandet:

”Stockholm kommer under det kommande decenniet att lida av elbrist och därför riskerar 500 miljarder i produktivitet, 47 000 bostäder och 443 000 jobb att utebli.”

”Produktionsbortfallet motsvarar om man skulle sätta hela Sveriges handelssektor på paus under ett helt år och är därför ett hot mot vår utvecklingsförmåga, en stark broms på landets tillväxtmotor och ett hinder för den gröna omställningen. Vi behöver nu se åtgärder för att trygga en stabil tillgång på el och effekt som matchar samhällets behov, säger Lisa Lindqvist, näringspolitisk expert på Stockholms Handelskammare.

Till grund för rapportens analys ligger ett framtidsscenario som den tekniska konsultfirman WSP utarbetat på uppdrag av Stockholms Handelskammare. Det visar att de konsekvenserna av elbristen riskerar att bli mycket allvarliga och tydliga.


- En negativ effekt på sysselsättningen motsvarande minst 200 000, sannolikt drygt 400 000, årsarbeten i Stockholm fram till år 2031. Under det enskilda år då gapet mellan efterfrågad och tillgänglig effekt är som störst – vilket i vårt mest sannolika scenario är år 2027 – bedöms antalet sysselsatta vara 117 000 eller 8 procent färre, jämfört med en utvecklingsbana som inte hämmas av elbrist.

- Sammantaget bedöms minst 27 000, sannolikt närmare 50 000, nya bostäder inte kunna realiseras i regionen fram till år 2031. Det motsvarar hela två till tre årsproduktioner av bostäder. Som en indirekt effekt försvinner under några år omkring vart fjärde byggjobb i regionen.

- Ett produktionsbortfall på sammantaget minst 200, sannolikt närmare 500, miljarder kronor i Stockholm fram till år 2031. Under det enskilda år när elbristen är som värst – i vårt mest sannolika scenario år 2027 – reducerar elbristen bruttoregionalprodukten med 130 miljarder eller 8 procent. Det motsvarar närmare 50 000 kr per regioninvånare och år.”

Lisa Lindqvist, näringspolitisk expert på Stockholms Handelskammare, menar att det grundläggande problemet är att stamnätets överföringskapacitet av el in till Stockholmsregionen inte byggts ut i samma takt som elförbrukningen ökat, samtidigt som elsystemet genomgår stora förändringar med ökad volatilitet i elproduktionen som följd.

I det mest sannolika scenariot, att de planerade förstärkningarna av stamnätet försenas med omkring två år jämfört med planen, så slår regionkärnan i taket för tillgänglig effekt år 2022 och först år 2029 har Svenska kraftnäts kapacitetsförstärkningarna nått så långt att effektbristen inte längre utgör en restriktion för utvecklingen.”

”Stockholms Handelskammare föreslår i rapporten att kundernas ställning på marknaden stärks, att fjärr- och kraftvärmens konkurrenskraft säkerställs och att politiken tar initiativ till en blocköverskridande effektöverenskommelse för att garantera effektutgången i hela vårt elsystem på lång sikt. En sådan överenskommelse bör avhandla frågor som exempelvis säkerställande av nätkapacitet och prissättning av planerbar effekt.” 

Kapacitetsrapport från Energimarknadsinspektionen

Den 1 oktober lämnade Energimarknadsinspektionen (Ei) över rapporten Kapacitetsutmaningen i elnäten till regeringen. I rapporten har Ei undersökt omfattningen av kapacitetsbrist i elnäten och om planerade nätinvesteringar avhjälper kapacitetsbristen, utrett om regelverket avseende ansvar och roller behöver förtydligas samt analyserat möjliga lösningar kopplade till de problem som identifierats.

Ei betonar bland annat vikten av att genomföra de lagstiftningsändringar som vi föreslagit i rapporten Ren energi inom EU. EU-reglerna bidrar till att klargöra ansvarsförhållandet bland marknadens aktörer och vilka verktyg som finns för att avhjälpa problem kopplade bland annat till nätkapacitetsbrist. Även EU:s tredje inre marknadspaket bidrar till att utveckla området.

– Vi har tittat på många frågor under det här uppdraget. En viktig slutsats är att kapacitetsutmaningen inte har en lösning utan flera. Flera aktörer måste också samverka för att vi ska kunna lösa utmaningen på bästa sätt, säger Ei:s generaldirektör Anne Vadasz Nilsson.

Ei har landat i ett antal rekommendationer och förslag som sammanställts i en handlingsplan. Handlingsplanen innehåller åtgärder som Ei anser är viktiga för att avhjälpa kapacitetsbristen i elnäten på kort och lång sikt.

– Vi har nätkapacitetsbrist i vissa regioner i dagsläget vilket har gjort det extra viktigt att klargöra ansvar och roller. Vi anser att det på kort sikt är angeläget att anslutningsplikten vid kapacitetsbrist förtydligas. Dagens problem hade också kunnat mildras med en mer samordnad nätutveckling och för att motverka att kapacitetsbrist uppstår i framtiden, anser vi att det är viktigt att vårt förslag kopplat till nätutvecklingsplaner blir verklighet, säger Elon Axberg, projektledare för kapacitetsuppdraget.

Förslag om förtydligad anslutningsplikt

I rapporten lägger Ei ett förslag om att nätföretag inte får säga nej till nyanslutningar på grund av nätkapacitetsbrist om kapacitetsbristen kan åtgärdas med andra samhällsekonomiskt motiverade åtgärder än utbyggnad av elnätet.

– På kort sikt är det inte realistiskt att bygga ut elnäten och då är det viktigt att företagen anstränger sig för att hitta alternativ så att fler kunder kan använda det befintliga nätet, säger Elon Axberg.

Nätutvecklingsplaner viktiga för att förebygga kapacitetsbrist

Ei anser att nätutvecklingsplaner är viktiga verktyg för att nätkapacitetsbrist inte ska uppstå i framtiden, och har lagt förslag kopplat till sådana planer i rapporten Ren energi inom EU.

– Förslaget innebär att det kommer ställas högre krav på att samordna nätutbyggnad med andra nätföretag och med Svenska kraftnät, och på så sätt skapas en bättre helhetssyn. Kommuner och regioner kommer att kunna vara delaktiga och planerna ökar även transparensen kring vilka behov nätföretagen har av att köpa flexibilitetstjänster under kommande år, berättar Elon Axberg.


Ett arbete i dialog

I arbetet med rapporten har projektgruppen på Ei genomfört flera seminarier med stort deltagande, medverkat i andras seminarier, och gett möjlighet för aktörer att komma med synpunkter och inspel. Projektet har också haft löpande möten med Energiföretagen Sverige, Svenska kraftnät och länsstyrelser samt bilaterala möten med ett antal aktörer.

– Det har varit ett stort intresse kring projektet. Många nya aktörer har varit med, vilket vittnar om att det är drag i frågan och att det finns mycket innovationskraft. Nu ser vi med spänning fram emot hur våra förslag och rekommendationer tas vidare, säger Elon Axberg.

Svebio kommentar:

Frågorna kring kapacitet och effekt behandlas av både Stockholms handelskammare och av Energimarknadsinspektionen. Dessutom lämnade länsstyrelserna i de fyra mest berörda länen (Stockholm, Uppsala, Skåne och Västra Götaland) i september rapporter om situationen i respektive region. De här rapporterna är alla symptom på att problemen kring effekt och kapacitet uppfattas som kritiska i flera områden i Sverige. Det finns också en ökad insikt om att effektfrågan inte hanterats på ett bra sätt av ansvariga politiker. I Energikommissionen 2016 var de politiska partierna överens om att man måste sätta fokus inte bara på elproduktion från förnybar energi utan att man också måste se till att vi har tillgång till tillräcklig effekt i alla lägen.

Sverige har visserligen ett stort produktionsöverskott på el och exporten slår rekord. Men samtidigt finns kapacitetsbrist i många städer och regioner. En viktig orsak är att man inte byggt kraftledningar i takt med behoven. En annan är att man tvingats lägga ner kraftvärmeverk på grund av ändrade skattevillkor eller, som i Uppsala, byggt värmeverk utan elproduktion. Energiminister Anders Ygeman gjorde en brandkårsutryckning och träffade avtal om investeringar i kapacitet i Stockholm och Malmö, men det saknas generella åtgärder på nationell nivå för att få till stånd investeringar i kraftvärme runtom i landet. 

(Pressmeddelande från Energimarknadsinspektionen 1 oktober)

Elektrifieringsstrategi

Regeringen gjorde den 14 oktober ett utspel om en elektrifieringsstrategi. Vi citerar ur pressmeddelandet, som hade rubriken "Strategi för nästa generations elektrifiering".

"Regeringen inleder arbetet med att ta fram en nationell elektrifieringsstrategi. Strategin ska bidra till förutsättningar för en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering. Strategin bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

Sverige står inför ett verkligt skifte med ökad elektrifiering av transporter, industri och andra verksamheter. Energisektorn ska möjliggöra denna omställning. Mycket pågår redan när det gäller bland annat utveckling av laddinfrastruktur och elnät.

– Elektrifieringen är avgörande för att vi ska nå klimatmålen. Med strategin tar vi ett helhetsgrepp och ser över vad som behöver göras för att påskynda utvecklingen, säger energiminister Anders Ygeman. Strategin tas fram av en arbetsgrupp inom Infrastrukturdepartementet. Enligt den preliminära tidsplanen ska regeringen kunna fatta beslut om strategin senast den 29 oktober 2021." 🍀

Trafikverket om biodrivmedel

Trafikverket redovisade 30 oktober regeringsuppdraget att ta fram ett inriktningsunderlag för trafikplaneringen under de kommande åren. I det sammanfattande pressmeddelandet betonas underhåll och klimatmål. I avsnittet om klimatmål tar verket bland annat upp frågor kring biodrivmedel. Vi citerar ur presssammanfattningen:

"Huvudsyftet med inriktningsplaneringen är att ge ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar, och vägledning för prioritering av, möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för en kommande infrastrukturproposition.

En ökande befolkning och växande ekonomi driver på den framtida efterfrågan på person- och godstransporter. Trafikverkets analyser visar att för att klara transportsektorns klimatmål på ett kostnadseffektivt sätt, krävs en omfattande elektrifiering, en ökad biodrivmedelsanvändning, i kombination med att vägtrafikökningen dämpas genom högre bränslepriser.

För att nå en fossilfri transportsektor är omfattande elektrifiering nödvändig.

– Det förutsätter i sin tur en omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur i närtid för både tung trafik och personbilar, säger Lena Erixon, Trafikverkets generaldirektör.

Eftersom elektrifieringen tar tid krävs också en ökad användning av biodrivmedel. Samtidigt finns det, ur ett bredare hållbarhetsperspektiv, risker med att förlita sig på elektrifiering och biodrivmedel. Trafikverket menar därför i inriktningsunderlaget att det är viktigt att regeringen säkerställer att en strategi för produktion och användning av biodrivmedel tas fram.

Trafikverket konstaterar att förbättrade alternativ till vägtransporter såsom järnväg, kollektivtrafik, cykel och gång ofta kan skapa stora nyttor. De ger dock begränsade bidrag till att minska transportsektorns klimatutsläpp.

Omfattande höjningar av bränslepriser för att styra trafikutvecklingen får olika påverkan på olika grupper. Till exempel drabbar de låginkomsttagare på landsbygden mer än höginkomsttagare i storstaden."

I tidningarna har det varit rubriker kring kommande bränslepriser, med påståenden om att Trafikverket säger att vi måste ha drivmedelspriser på 50 kr/liter för att klara klimatmålet för trafiken. Riktigt så är det inte. I sin basprognos räknar trafikverket med att bränslepriserna stiger med 85 procent mellan 2017 och 2040, till 27 kr/liter i dagens penningvärde. Den prognosen bygger på det riksdagsbeslut som säger att vi ska ha 2 procentens real pris-

höjning av bränslet per år och att inblandningen av biodrivmedel ökar från ett genomsnitt på 14 procent till 71 procent.

För att nå målet 2030 behöver mängden biodrivmedel öka med 70 procent jämfört med dagens volym. År 2030 behöver 55 procent av de fossila drivmedlen vara ersatt av biodrivmedel jämfört med 21 procent idag, givet en antagen ökning av elektrifieringen. Det motsvarar också precis nivån i regeringens förslag till reduktionsplikt.

Trafikverket skriver att det "inte är problemfritt" att använda en så stor mängd biodrivmedel och har därför räknat på ett alternativ där målet är oförändrad volym biodrivmedel. Det är i detta fall som man skulle behöva ha ett drivmedelspris på 50 kr/liter för att hålla tillbaka konsumtionen av drivmedel så mycket att man klarar klimatmålet utan att öka användningen av biodrivmedel.

Trafikverket för ett långt resonemang om på vilket sätt Sverige kan vara "föregångsland" när det gäller att använda biodrivmedel.

Svebio kommentar:

Trafikverket har en pessimistisk syn på möjligheterna att ta fram tillräckliga volymer biodrivmedel för att möta klimatmålen, och ser uppenbarligen biodrivmedel bara som en övergångslösning, för att på sikt helt elektrifiera trafiken. Biobränslen blir då främst energikälla för flyg, sjöfart och möjligen delar av den tunga trafiken. Vi menar att den framtidsbilden är felaktig. Det finns stora möjligheter att öka tillförseln av biodrivmedel. De olika lösningarna, effektivisering/elektrifiering, mer transporteffektivt samhälle och bränslebyte, kompletterar varandra och måste få tävla på lika villkor i marknadsekonomi för att nå de mest kostnadseffektiva lösningarna.

I Trafikverkets rapport finns en sammanställning över den samhällsekonomiska marginalkostnaden för de tre huvudåtgärderna för att sänka CO₂-utsläppen. Den visar att övergång till biodrivmedel är billigast, med en kostnad på 1,50 – 3 kr/kg CO₂, medan kostnaden för elektrifiering och snålare fordon ligger på 2 – 4,50 kr/kg CO₂, och minskat trafikarbete genom högt bränslepris kostar 5,50 kr/kg CO₂. Om marknaden får avgöra väljer man den billigaste lösningen i första hand. Skälet till att Trafikverket och andra aktörer ändå förordar andra lösningar än ökad användning av biodrivmedel kan bara vara att man anser att det inte går att producera tillräckliga volymer hållbara biodrivmedel. Men det är en åsikt som man inte har belägg för. 🍀

Parlamentarisk utredning ska ta fram strategi för minskad klimatpåverkan från konsumtion

Miljömålsberedningen får i tilläggsuppdrag att föreslå en samlad strategi för att minska klimatpåverkan från konsumtion. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 januari 2022.

Svenskars konsumtion leder till omfattande utsläpp både här i Sverige men även i andra länder. Vår konsumtion orsakar ungefär nio ton växthusgasutsläpp per person och år. Om vi ska klara Parisavtalets 1,5-gradersmål, behöver vi på global nivå senast 2050 komma ner under ett ton.

Regeringen ger därför den parlamentariska utredningen Miljömålsberedningen i uppdrag att föreslå en samlad strategi för att minska klimatpåverkan från konsumtion. I uppdraget ingår att bereda mål för konsumtionsutsläppen och att lämna förslag på styrmedel och åtgärder.

Viktiga utsläppskällor ska inte stå utan tillräcklig styrning. Miljömålsberedningens ska därför föreslå etappmål för flygets klimatpåverkan och bereda möjligheten till etappmål för sjöfartens klimatpåverkan. Beredningen ska också se över hur det klimatpolitiska ramverket kan få genomslag i offentlig upphandling och analysera exportens klimateffekt.

Tilläggsdirektivet bygger på januariavtalet, den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 januari 2022. 

(Pressmeddelande 27 oktober från Miljödepartementet)

Utredning om ökad förutsägbarhet vid miljöprövning av vindkraft

Regeringen tillsätter en utredning som ska se över möjligheten att ta bort kravet i miljöbalken på kommunal tillstyrkan av vindkraftsanläggningar, det s.k. kommunala vetot.

Sverige står, precis som resten av världen, inför stora utmaningar när det gäller att ställa om till ett fossilfritt samhälle. För att Sverige ska nå målet om 100 procent förnybar elproduktion år 2040 är vindkraftsutbyggnaden en central del. Regeringen tillsätter en särskild utredare som ska undersöka förutsättningarna att ta bort bestämmelsen om det kommunala vetot och ge förslag på lösningsalternativ som ska göra miljöprövningen av vindkraftsanläggningar mer rättssäker och förutsägbar och hur det kommunala inflytandet kan tillgodoses på annat sätt.


– För att få till den nödvändiga omställningen till förnybara energikällor är det särskilt viktigt att prövningen av vindkraft är rättssäker och förutsägbar för att näringslivet ska vilja investera, säger miljö- och klimatminister Isabella Lövin.

Bestämmelsen i miljöbalken om kommunal tillstyrkan av anläggandet av vindkraft i miljöbalken har fått kritik av att den saknar beslutskriterier, krav på motivering och tidsgräns. Många aktörer anser därför att den är oförutsägbar och ett hinder i processen att bygga vindkraft. Utredningen ska lämna in sitt betänkande senast

den 30 juni 2021. Utredningens uppdrag är att ta fram förslag om ska remissbehandlas – därefter kommer regeringen att ta ställning till förslagen.

Regeringen utser Lise Nordin till särskild utredare. Nordin är före detta riksdagsledamot för Miljöpartiet och arbetar idag som regionutvecklare i Västra Götalandsregionen.

Svebio kommentar:

Förslaget om att ta bort det kommunala vetot för vindkraftprojekt har redan mött omfattande kritik från kommuner och på insändarsidorna på orter där det finns kritik mot etableringar av vindkraft. Vi kan säkert förvänta oss en hel del kritik också om man minskar det lokala inflytande kring planering av kraftledning. Det kommunala vetot har ibland missbrukats, exempelvis där en kommun i sista stund har satt stopp efter att inte ha framfört kritik tidigare under planprocessen. Investeringarna kan ha lagt ner stora belopp på sin projektering som går förlorade. Den typen av missbruk är inte tillräckligt skäl för att helt stoppa möjligheten för kommuner att lägga in veto mot oönskad exploatering. Utbyggnaden av ett 100 procent förnybart elsystem måste också ha förankring hos de mest berörda människorna. 

(Pressmeddelande 19 oktober från regeringen)


Svenska utsläpp minskar stort under coronapandemin

Utsläppen av växthusgaser från den svenska ekonomin minskade med 11 procent under det andra kvartalet 2020 jämfört med samma period i fjol, visar ny statistik från SCB. Minskningen beror främst på minskade utsläpp från transportindustrin.

SCB:s miljöräkenskaper redovisar miljöstatistik och ekonomisk statistik i ett gemensamt system. Utgångspunkten är den svenska ekonomins miljöpåverkan oavsett var i världen den sker. Under april–juni i år minskade utsläppen från denna i de flesta branscher jämfört med samma period 2019.

Inom transportindustrin minskade utsläppen med 45 procent under årets andra kvartal jämfört med motsvarande period förra året.

Framför allt minskade flygresorna kraftigt. Men minskningen syns även i rederinäringen.

Minskat resande ligger även bakom de svenska hushållens 15-procentiga utsläppsminskning. I tillverkningsindustrin minskade utsläppen samtidigt med 4 procent. 

Energianvändningen i bostäder och lokaler - minskad användning av biobränslen

Energimyndigheten presenterade 16 oktober ny statistik över energianvändningen i bostäder och lokaler.

Den totala energianvändningen för uppvärmning och varmvatten i bostäder och lokaler uppgick under 2019 till 77 TWh.

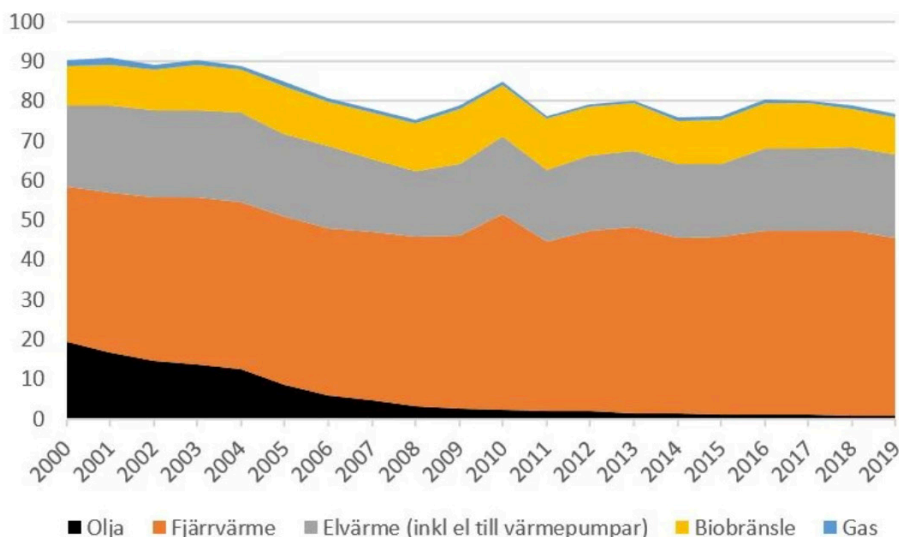
Sedan början av 2000-talet har energianvändningen minskat trots att det idag finns fler byggnader. Energieffektivisering och fler värmepumpar är två förklaringar till den minskade energianvändningen (den upptagna frivärmen till värmepumpar ingår inte i den svenska statistiken utan statistiken räknar elförbrukningen).

Energiförbrukningen för uppvärmning har under de senaste åren legat mellan 75 och 80 TWh (se diagram).

Energianvändning för uppvärmning och varmvatten i småhus, flerbostadshus och lokaler, TWh.

Fjärrvärme är det vanligaste uppvärmningssättet i flerbostadshus och lokaler. Fjärrvärmen utgjorde 90 procent av energian-

Energianvändning för uppvärmning och varmvatten i småhus, flerbostadshus och lokaler, TWh



vändningen i flerbostadshus och motsvarande siffra för lokaler var 78 procent. Användningen av fjärrvärme var 44,9 TWh, varav 5,5 TWh i småhus.

För småhus är någon form av elvärme (inklusive värmepumpar) det vanligaste uppvärmningssättet. Användningen av el för uppvärmning har under de senaste åren legat konstant kring 21 TWh. 1,2 miljoner småhus (motsvarande 60 procent av småhusen) använde någon typ av värmepump under 2019. Av dem var 519 000 berg-, sjö-, eller markvärmepumpar.

Olja för uppvärmning fortsätter att minska och utgjorde 1 procent (motsvarande 0,8 TWh) av energianvändningen för uppvärmning och varmvatten i bostäder och lokaler, en minskning med 0,2 TWh. År 2000 användes 19,4 TWh eldningsolja för uppvärmning av bostäder och lokaler. Minskningen av oljeanvändningen har varit 96 procent på 20 år. Men det finns fortfarande 20 000 småhus med enbart oljepanna.

Användningen av biobränslen (ved, flis, pellets mm) minskade från 9,8 TWh till 9,3 TWh. Därmed bekräftas den nedgång vi såg i förra årets statistik, då man noterade en minskning från 11,4

TWh från 2017 till 2018. Minskningen gäller småhus med enbart biobränsleeldning. De har på fem år minskat från 166 000 till 126 000, medan hus som värms med en kombination av biobränsle och någon typ av el har ökat något, från 341 000 till 344 000. Till detta kommer omkring 700 000 småhus som har någon typ av "trivseldning" med braskaminer, kakelugnar, pelletskaminer, vedspisar etc.

Den relativa energianvändningen har minskat de senaste åren, både räknat per hus och per kvadratmeter. Också här kan det handla om en statistisk effekt av att man enbart räknar värmepumparnas elförbrukning. Användningen av hushållsel stagnerade omkring 2000 kring 6 000 kWh per småhus och visar under de senaste åren en tendens att minska. 🍀

MARKNADERNA

Vind ersätter kärnkraft

Avvecklingen av kärnkraft syns nu tydligt i den svenska elförsörjningen. Samtidigt som vindkraftsproduktionen ökar kraftigt jämfört med förra året. Fram till och med vecka 43 hade vindkraftsproduktionen ökat med 42 procent jämfört med samma period 2019 till 22,3 TWh. Innan året är slut kommer vindkraftsproduktionen att närma sig 30 TWh om vi får bra vindförhållanden resten av året. Kärnkraften går åt andra hållet. Produktionen hittills i år ligger kring 39 TWh, en minskning med 26 procent jämfört med 2019. Årsproduktionen kommer att hamna kring 50 TWh. En annan tydlig förlorare på marknaden är "övrig värmekraft" som till största delen består av biokraft i fjärrvärme och skogsindustrin. Nedgången hittills i år är 19 procent till knappt 9,7 TWh, att jämföra med 12 TWh förra året.

Den stora ökningen för vindkraft, kombinerat med lägre efterfrågan, har gett oss tidvis mycket låga elpriser, som slår ut biokraftproduktionen. Fyllnaden i vattendammarna ligger över normalt efter mycket nederbörd under hösten.

Elanvändningen ligger hittills i år 3 procent under förra årets. Det är till stor del en effekt av den milda väderleken förra vintern, men säkert har också pandemin haft en viss inverkan.

Den höga andelen vind ger starkt varierande elpriser, tidvis ner mot 10 öre/kWh. I Tyskland hade man negativt elpris 25 oktober, och natten till den 3 november hade också Sverige negativt elpris under några timmar. Elcertifikatpriset ligger nära noll och priset på utsläppsrätter har sjunkit under oktober, från en topp på 30 euro/ton i september till omkring 24 – 25 euro/ton i slutet av oktober. 🍀

Fortsatt lågt oljepris

Världsmarknadspotentialen på råolja har legat still kring 40 – 42 dollar/fat ända sedan försommaren, och ligger nu strax över 38 dollar/fat.. Opec har inte lyckats få upp priset, och många av producentländerna har svårigheter att klara sin ekonomi. Frågan är nu vilka effekterna blir på efterfrågan efter nya nedstängningar i flera europeiska länder. Utgången av det amerikanska presidentvalet kan också ha betydelse för utvecklingen av oljepriset. ♥

Koldioxidskatter i fler länder

Vid årsskiftet kommer Luxemburg att införa koldioxidskatt, som en ny regering förväntades redan förra året. Energiminister är Claude Turmes, som tidigare var EU-parlamentariker för de gröna. Skatten blir 20 euro/ton 2021, 25 euro/ton 2022 och 30 euro/ton 2023, vilket är i nivå med utsläppsrätternas pris, men bara en fjärdedel av den svenska koldioxidskatten. Skatten omfattar också bensin och diesel, som kommer att stiga med 5 eurocent per liter. Tysklands koldioxidskatt på 25 euro börjar också tas ut 1 januari, och kommer att höjas stegvis precis som i Luxemburg, men i Tyskland har man bestämt höjningarna ända till 2025, då nivån blir 55

euro/ton. Ytterligare ett europeiskt land som överväger koldioxidskatt är Nordmakedonien, som får hjälp från FN med att reformera sitt skattesystem.

I Kanada vann konservativa Saskatchewan party en förkrossande stor valseger i provinsen med samma namn. Partiledaren Scott Moe är en ledande motståndare mot den liberala federala regeringens koldioxidskatt. I British Columbia vann istället vänsterpartiet NDP en storseger. Partiet har ambitiösa klimatmål, men inget sägs om skärpt koldioxidskatt. ♥



PRESSMEDDELANDEN FRÅN SVEBIO

Bränslebytet gav mindre biobränsle (16/10-2020)

– Skiftet från skattebefrielse till reduktionsplikt gav försämrad utveckling för användningen av biodrivmedel i Sverige. Kvoterna sattes för lågt och för första gången fick vi en minskning av användningen av biodrivmedel 2019, med ökad användning av fossila drivmedel som följd och onödigt stora utsläpp av koldioxid från vägtrafiken. Det konstaterar Gustav Melin, vd i Svebio som kommentar till den rapport om utvecklingen på drivmedelsmarknaden som publicerats av Energimyndigheten.

– Om vi ska få fart på det bränslebyte som våra politiker talar om måste kvoterna höjas i närtid, helst redan från årsskiftet. Det är

bra att vi fått klarhet om långsiktiga kvoter till 2030, men just nu råder det stagnation på marknaden. Vi måste tyvärr också räkna med dåliga siffror för 2020 och kanske också för 2021, om vi inte snabbt får en höjning av kvoterna.

– Redan när reduktionsplikten sjösattes varnade Svebio för att systemet skulle ge en långsammare utveckling än den tidigare skattebefrielsen, inte minst därför att kvoterna sattes för lågt. Utvecklingen illustrerar avigsidorna med att ersätta ett marknadsbaserat styrmedel som koldioxidskatt med en administrativ reglering som kvotplikten. ♥

Klart för rena biodrivmedel hela 2021 (9/10-2020)

– Sverige har fått rätt att fortsätta ge skattebefrielse för etanol, rapsdiesel och HVO som säljs i ren eller högblandad form. Men EU-kommissionens besked gäller bara ett år. Beskedet är bra, men illustrerar samtidigt grundläggande fel med den nuvarande ordningen. Det säger Gustav Melin, vd i Svebio.

– Vi och svenska politiker kommer nu att agera för att få långsiktiga regler, både i statsstödsreglerna och i förnybartdirektivet, som gör det möjligt att fortsätta med rena biodrivmedel och dessutom använda biodrivmedel som görs av åkergrödor. Det finns mycket stora outnyttjade resurser i svenskt och europeiskt jordbruk som kan användas för att odla energigrödor. Dessutom ger grödor som majs, raps och vete, protein som biprodukt när de produceras till drivmedel. Proteinet kan användas för att tillverka mat för den växande marknaden för vegan mat.

– Klimatpolitiska vägvalsutredningen visade att Sverige kom-

mer att få växande arealer åkermark som inte behövs för livsmedelsproduktion. Över 200 000 hektar åker kommer att läggas ner fram till 2045 och 330 000 hektar av den bestående arealen kommer att läggas i långliggande träda, dvs den kommer inte att odlas. Vi har dessutom redan lagt ner 230 000 hektar åker sedan 1990. I Central- och Östeuropa finns många miljoner hektar nedlagd åkermark och med fortsatt ökade skördenivåer och stagnerande befolkning ökar den friställda arealen också i EU som helhet.

– En stor del av dessa marker skulle kunna odlas med energigrödor för biodrivmedel som kan ersätta fossila drivmedel. Just nu har några av EU:s institutioner missuppfattat läget och arbetar aktivt för att motverka en sådan utveckling. Här behöver Sverige nu arbeta för ett förändrat synsätt. Sveriges och Europas bönder måste få en aktiv roll i omställningen till fossilfria drivmedel, avslutar Gustav Melin. ♥



JÄMTLANDS LÄN

Fossilfritt bränsle missgynnas

Skogsindustrierna talar om att "arbetsmaskinerna i skogsindustrin och i skogsbruket" skulle kunna vara helt fossilfria till år 2030. I verkligheten urholkas plånboken hos den som väljer att köra på helt fossilfritt dieselbränsle som HVO, konstaterar Hans Blixth, skogsmaskinsentreprenör som driver företaget Kvarnbäcken Skog AB.

– Kort sagt förlorar jag ekonomiskt på att köpa och använda ren HVO. Hasse Jonasson, bränsleexpert hos Colabitoil i Sundsvall, en av den gröna näringens större bränsleleverantörer med i runda tal 5 700 företagskunder från Mälardalen till Västerbotten, håller med Hans Blixth.

– Dagens skatteregler missgynnar miljövinsten med fossilfria bränslen.

Ur Jämtlands Tidning 2020-10-08

Matavfall i Åre blir biogas i Norge

Från den 1 november kommer Åre kommun att samla in matavfall (kompost) från hushåll, bostadsrätter, flerbostadshus, samfällighetsföreningar och företag.

Nu kan alla beställa ett kärl för matavfall hos kommunen. Kärlen är bruna och rymmer 140 liter och töms varannan vecka. Insamlat matavfall i Åre körs till en biogasanläggning utanför Verdal i Norge där det omvandlas till biogas och biogödsel.

Ur Jämtlands Tidning 2020-10-27

VÄSTERNORRLANDS LÄN

SCA får bygga bioraffinaderi

Under onsdagen har Mark- och miljödomstolen vid Östersunds tingsrätt lämnat tillstånd till SCA Biorefinery Östrand AB att bygga och driva ett bioraffinaderi i anslutning till massabruket SCA Östrand. Vid anläggningen kommer det att kunna produceras 300 000 ton biodrivmedel per år i form av förnybar bensin, diesel och flygbränsle.

Alla myndigheter har i allt väsentligt tillstyrkt verksamheten.

Ur Sundsvalls Tidning 2020-10-01

Sekab söker ny vd med mer affärsfokus

Det blev knappt fem år för Tomas Nilsson som vd på Sekab. Nu har han fått lämna företaget, som är i full gång med att hitta hans ersättare.

– Först och främst söker vi en bra ledare, förklarar styrelseordföranden Gunnar Olofsson.

– Vi ska lyfta våra affärer till nästa nivå och då blev det en ganska naturlig del av processen att byta vd. Innan en ny permanent lösning är klar kommer Sekabs ekonomi- och HR-chef Jessica Ek-löf fungera som tillförordnad vd.

Ur Örnsköldsviks Allehanda 2020-10-04

Växter ska rena gifter från massaindustrin

Att använda levande växter för att ta bort eller förstöra föroreningar är en miljövänlig teknik som kallas fytoremedering.

– Vi fokuserar också på vad vi ska göra med skördade växter när de väl har extraherat föroreningarna. Kriterier för att välja växterna som ska testas inkluderar möjligheterna att återanvända dem för biobränsle, säger Gabriela Paladino. Mittuniversitetet samarbetar med flera företag i det här projektet, bland andra SCA. Utbyggnaden av Östrandfabriken ses som intressant.

– Där kommer man nog att röra om lite i fiberbanken. Vi kommer att titta på om det finns material som vi kan rena, säger professor Erik Hedenström.

Ur SVT Nyheter Västernorrland 2020-10-05

SCAs planer för biobränsle överklagas

Den sista september sa mark- och miljödomstolen ja till SCAs planer på att bygga ett bioraffinaderi vid Östrand massabruk i Timrå. Nu har Naturvårdsverket överklagat beslutet.

Man vill att kraven på energihushållningsplanen ska vara tydligare, och innehålla hur bolaget jobbar med energieffektivisering och bränsleval. Där ska också framgå vilka åtgärder som är tekniskt möjliga att genomföra, vilka energibesparingar de kommer att ge och till vilken kostnad.

– Vi kommer att processa om det här, säger SCAs Björn Lyngfelt till ATL. Naturvårdsverket kräver inte bara att få ställa upp villkor för verksamheten utan också styra exakt och i detalj hur den ska ske. Vilket är helt oacceptabelt.

Ur ATL - lantbrukets affärstidning 2020-11-03

VÄRMLANDS LÄN

Värmevärden satsar 280 miljoner i Säffle

280 miljoner kronor - så mycket satsar Värmevärden AB på det nya fjärrvärmeverket i Säffle. Det berättade företagets vd Anders Ericsson då han på onsdagen besökte byggarbetsplatsen. - Syftet är att leverera hållbar och konkurrenskraftig fjärrvärme i decennier framåt, sa han.

Till Säffle hade han och företagsledningen kommit för att tillsammans med Brixly AB.

Det nuvarande fjärrvärmeverket byggdes 1998 då kulvertkorsningen av Byälven var klar så att både östra och västra innerstaden kunde försörjas med restvärme från Nordic PaperTotalkostnaden är beräknad till 280 miljoner kronor. Invigningen beräknas ske i januari 2022.

Ur Säffle-Tidningen 2020-10-01

Med stort hjärta för den värmländska landsbygden

Med ett stort intresse för lantbruk och den värmländska landsbygden valde Tord Johansson att 1972 starta företaget Mejeritransporter. Idag har företaget närmare 150 anställda

– Det som är utmärkande med oss är vårt miljötank. Vi ser till att alltid samdistribuera våra transporter och se till att minst 95 procent av lastbilen är fylld. Sen går alla våra fordon på fossilfritt bränsle som RME och HVO. Mejeritransporter satsar på att i framtiden fortsätta på det hållbara spåret. Många bönder bygger idag anläggningar där de förädlar gödsel och producerar biogas som Mejeritransporter sedan kan köra sina transporter på. Ett slags kretslopp mellan lantbruk och transporter har skapats.

Ur Värmlands Folkblad 2020-10-09

ÖREBRO LÄN

Här byts dieseln ut mot fossilfri bioolja

Riktigt kalla dagar, ibland en stund på morgonen vintertid eller när leveranserna av spillvärme från Billerud Korsnäs störs, behövs så kallad spetsvärme eller reservenergi. Om ett par veckor kommer en av Linde energis fyra oljepannor för extravärme vara färdig att köras igång på bioolja.

– Nästa steg, förmodligen nästa år ska ytterligare en panna byggas om för bioolja, säger Johan Gunnarsson, projektledare för ombyggnaderna i värmecentralen vid Linde energi.

Sedan tidigare eldas pannan som levererar energi till grannindustrin Linde Pac med bioolja.

– När pannan går för fullt går det åt 1 200 liter bioolja i timmen, säger Johan Gunnarsson.

Bioolja är inte lika lätteldad som diesel.

Ur Nerikes Allehanda 2020-10-21

VÄSTMANLANDS LÄN

Bussar på el till Västerås

Tillsammans med Volvo bussar satsar Svealandstrafiken i Västerås på att elektrifiera sin bussflotta. Tio eldrivna högkapacitetsbussar har beställts, med option på sju till.

–Avtalet med Volvo Bussar kan ses som början på ett drivmedelsskifte, från biogas till el, för våra stadsbussar, säger Peter Liss, vd för Svealandstrafiken.

Övergången till eldrivna bussar skapar nya möjligheter för en bättre innerstadsmiljö och flexibel linjesträckning enligt pressmeddelandet. Svealandstrafiken får EU-bidrag för en del av kostnaderna i satsningen.

Ur Vestmanlands Läns Tidning 2020-10-01

Mälarenergi beviljas stöd för att undersöka kolsänka

Mälarenergi har beviljats stöd från Energimyndigheten. Planen är nu att undersöka möjligheterna att avskilja koldioxid från rökgaserna vid Kraftvärmeverket.

Forskningsprogrammet syftar till att se över vilka förutsättningar som finns för CCS-tekniken (Carbon Capture and Storage) samt inom vilka ramar man kan samverka, exempelvis inom transport och lagring av koldioxid.

– En genomförbarhetsstudie är ett första steg på vägen till att Mälarenergi kan börja binda in koldioxid, säger Marianne Allmyr, energistrateg på Mälarenergi.

Ur Vestmanlands Läns Tidning 2020-10-19

UPPSALA LÄN

Hargs hamn går på djupet för att kunna växa

Hargs Hamn AB satsar på att bli Ostkustens ledande bulkhamn. För att klara det måste inloppet breddas och fördjupas och kajen bli 200 meter längre.

Nu jobbas det för fullt för att gå från 8,5 meter till 11 meters leddjup. Tanken är att hamnen ska kunna ta emot större fartyg och gärna fler än ett åt gången.

Muddringen av hamnen och bygget av kajen väntas kosta 160-180 miljoner kronor. För Östhammars kommun är satsningarna i Hargs hamninlopp välkommet. Kommunen äger 89 procent av Hargs Hamn AB.

In kommer olika former av bränsle, flis, pellets och sopbalar som ska till olika värmeverk för att brännas. Ut åker spannmål och timmer, en del skrot. En del styckegods hanteras också, bland annat har man lossat båtar med skrymmande delar till vindkraftverk.

Ur Uppsala Nya Tidning 2020-10-11

STOCKHOLMS LÄN

Längsta fordonet går mellan Nykvarn och Södertälje

Sveriges längsta och tyngsta fordon, på väg från Nykvarn till Södertälje.

– Bilen är unik. Det här har ingen gjort tidigare, säger Olle Ankarling på fjärrvärmeproducenten Söderenergi.

Lastbilen är 33,7 meter lång. Fullastad väger den 98 ton. En normal dag gör bilen sju eller åtta turer med träflis från Söderenergis bränslelager i Mörbyområdet i Nykvarn till Igelsta kraftvärmeverk i Södertälje, där bränslet blir till värme och el.

Tidigare genomfördes ett försök med en 25 meter lång och 74 ton tung fordonskombination på sträckan. Nu har den byggts på med ytterligare en sektion. Miljömässigt minskar bränsleförbrukningen räknat per ton och kilometer. Exakt hur mycket studeras just nu av Skogforsk. Bilen körs på HVO 100, ett helt förnybart syntetiskt dieselbränsle.

Ur Länstidningen Södertälje 2020-10-02

Tankar diesel - i strid med kommunens avtal

För ett år sedan tecknade företaget Bergkvarabuss avtal med Norrtälje kommun om att köra skolbussar. Ett villkor var att bussarna skulle köras med miljövänligt fossilfritt bränsle, men i verkligheten tankas många fortfarande med vanlig diesel. Det berättar flera chaufförer som antingen arbetar, eller har arbetat, för Bergkvarabuss för NT.

Fossilfritt så kallat HVO-bränsle går inte att få tag på i Norrtälje kommun. Närmaste mack är OKQ8 i Söderhall, två och en halv mil söder om Norrtälje. Bussarna tankar vanligtvis på ST1, berättar en chaufför som vill vara anonym.

Bensinmackskedjan ST1 meddelar via sin kundtjänst att de inte säljer HVO-bränsle på någon av sina stationer.

Ur Norrtälje Tidning 2020-10-29

Bergkvarabuss erkänner fel

Efter flera påstötningar från NT medger Bergkvarabuss till slut att skolskjutsar i Norrtälje kommun tankar diesel i stället för fossilfritt HVO-bränsle, och att detta har pågått under en längre tid. Bergkvarabuss vd Per Thorsell blir förvånad över uppgifterna om dieseltankning och avtalsbrott, och lovar att utreda dem vidare.

– Att detta har inträffat har berott på att vi bytt leverantör/tankställe av HVO och att det vid bytet blev ett tidsglapp där vi stod utan leverantör av HVO, uppger Simon Sandberg på Bergkvarabuss. Vi hade då att välja på att ställa in all trafik under glappet - eller att tanka med vanlig diesel.

Ur Norrtälje Tidning 2020-10-29

Koldioxidlagring minskar utsläppen kraftigt - men miljörelsen kritisk

I Värtahamnen i Stockholm står en anläggning som skulle kunna bli ett slags jättedammsugare för koldioxid.

Energibolaget Stockholm Exergi har testat tekniken i ett år och vill nu bygga en storskalig anläggning som ska kunna fånga in 800 000 ton koldioxid per år.

– Det är en enorm kolsänka vi skulle kunna skapa, säger vd Anders Egelrud.

Stockholm Exergi hoppas kunna skeppa sin koldioxid i lastfartyg till Norge, där den ska pumpas ner långt under havsbotten i Nordsjön.

Men många i miljörelsen är kritiska. – Den upprätthåller ett gammalt system som går ut på att fortsätta att förbränna saker som förgiftar atmosfären, vilket skapar avfall i form av koldioxid, säger Carl Schlyter, tidigare miljöpartist men nu kampanjledare på Greenpeace.

Ur SVT Nyheter 2020-10-07

SÖDERMANLANDS LÄN

"Går redan att tanka HVO här"

– Hos oss kan man redan tanka fossilfritt. Monica Zentio som driver Gulfmacken i Biskopskvarn blev förvånad då hon läste tidningens artikel om en kommande etablering på Kvittenvägen.

Det är Colabitoil som ska driva anläggningen vid Västerportsrondellen.

– Det känns mycket positivt att vi i Strängnäs kan tanka fossilfritt i framtiden, sa Magnus Stuart (M), ordförande i miljö- och samhällsbyggnadsnämnden apropå det.

Till saken hör dock att Gulf erbjudit en typ av biodiesel, HVO, och andra varor som ska bidra till ett minskat koldioxidutsläpp, sedan starten försommaren 2019.

Ur Eskilstuna-Kuriren 2020-10-12

ÖSTERGÖTLANDS LÄN

Samverkansmodell som drar blickarna till sig

I Norrköping pågår nu ett samverkansprojekt där ett flertal aktörer arbetar för att hitta lösningar för att minska klimatpåverkan i transportsektorn. Lantmännen Agroetanol och Scania är två av huvudaktörerna.

– ED95 bidrar till att reducera koldioxidutsläppen med 90 procent jämfört med att använda helt fossil diesel. Det är någonting vi är väldigt stolta över, säger Tannia Marinado på Agroetanol.

Scania har utvecklat en ny motor, speciellt anpassad för ED95. Lastbilar med den nya motorn har nu börjat rulla i Norrköping. Foria, som står för en stor del av transporter till Agroetanol, är ett av de företag som ställt om till dessa nya lastbilar.

Ur Folkbladet Östergötland 2020-10-17

Kontroll över viktig verksamhet

I Rådhuset har Vadstena kommun, Mjölby kommun och Mjölby-Svartådalen Energi (MSE) undertecknat en avsiktsförklaring. De ska utreda möjligheterna av ett framtida fjärrvärmesamarbete.

– MSE:s fjärrvärmesystem omfattar i dag Mjölby samhälle och kommunens mindre tätorter, det vill säga bland annat Skänninge, Väderstad och Sya. Man ska nu se på möjligheterna att leda värmen från MSE:s system till Vadstena. MSE eldar med skogsflis i fyra anläggningar på två platser och har dessutom ett samarbete med Tekniska verken i Linköping. Det finns en kulvert mellan kommunerna.

Kommunalsrådet Peter Karlsson (M) säger att det är politisk enighet om kontakten med MSE för att utreda en gemensam kulvert mellan Mjölby och Vadstena för värme och dricksvatten.

Ur Länsstidningen Östergötland 2020-10-23

EUs skattebeslut lättad för Energifabriken

Fem minuter i tolv nåddes David Varverud av det viktiga beskedet att EU även nästa år ger Sverige lov att skattebefria rena och höginblandade biodrivmedel. Därmed är det fortsatt grönt ljus för den produktion av rapsbaserad RME som Energifabriken i Linköping specialiserat sig på.

– Beslutet är väldigt positivt och en förutsättning för att vår marknad ska finnas, säger David Varverud som med frun Karin och två andra lantbrukarfamiljer driver Energifabriken.

Utan statens subvention skulle RME bli flera kronor dyrare per liter. Det skulle enligt David Varverud slå undan benen på Energifabrikens nuvarande verksamhet.

Ur Land Lantbruk 2020-10-30

Preem i skattetvist om biodrivmedel

Preem och Skatteverket är oense om felaktigheter som uppstått i samband med drivmedelsbolagets redovisning av skatt för andelen biomassa i så kallad HVO.

Skatteverket inledde en revision hösten 2017, med resultatet att Preem betalat 66 miljoner kronor för lite i skatt. Preem menar att bolaget frivilligt och innan Skatteverket påpekat felaktigheterna rättat till dessa. Från Preems sida säger man att företaget varje år betalar mellan 10 och 12 miljarder kronor i skatt och att det enda bolaget är oense med Skatteverket om är skattetillägget på 5,6 miljoner.

Ur Lysekilsposten 2020-10-20

Värmeverket i Svenljunga ska bli självförsörjande på el

Solör bioenergi i Svenljunga är de senaste inom bolaget att få en ny ORC-turbin. Huvudsyftet är att bli självförsörjande på ström. Under våren hoppas Christer Bengtsson, anläggningsansvarig på Solör bioenergi att den nya ORC-turbinen kan köra igång.

– Det är en liten generator, maxkapaciteten ger 315 kilowatt. För att tydliggöra, när det går som hårdast här på verket så gör vi själva av med lite över 200 kilowatt.

– Turbinen är i huvudsak uppbyggd för att gå på hetvatten, men just vi häri Svenljunga ska köra den på ånga, något som aldrig har gjorts tidigare. Så vi är en försöksanläggning för just detta.

Ur Svenljunga & Tranemo Tidning 2020-10-14

Preems besked: Satsar på rapsolja

Efter den avbrutna satsningen på en utbyggnad av oljeraffinaderiet i Lysekil vill Preem satsa miljarder på förnyelsebara energikällor.

Nu meddelar Preem att man planerar lämna in en ny ansökan.

– Vi kommer att använda tallolja, rapsolja och återvunnen fritureolja. Det här är råvaror som vi redan i dag använder vid vår anläggning i Göteborg, säger Preems vd Magnus Heimburg.

Bolaget planerar att lämna in ansökan innan årsskiftet, med målet är att den ombyggda anläggningen ska stå färdig år 2024.

Ur Göteborgs-Posten 2020-10-24

Preems nya satsning: Miljarder på rapsolja

Nu presenterar Preem planerna för framtiden. Fokus kommer att ligga på rapsolja, fritureolja och tallolja vid framställningen av diesel. Bolaget ska lämna in en ny ansökan i november, enligt Aad van Bedaf, raffinaderichef för Preemraff-anläggningarna i Lysekil och Göteborg. Ett investeringsbeslut ska vara taget innan årsskiftet och anläggningen ska vara i drift senast 2024.

Ombyggnationen ska öka Preems förnybara dieselproduktion med 950 000 kubikmeter årligen när den står klar. - Det är en väsentlig mängd. I skrivande stund har vi en produktion av förnybar diesel vid raffinaderiet i Göteborg på 200 000 kubikmeter per år.

Ur Bohusläningen 2020-10-24

Falköping får rycka in när det krånglar i Jönköping

Matavfallet från kommunerna i Avfallshantering Östra Skaraborg körs fortfarande till Falköping. - De har inte fått fart på processen i Jönköping, säger VA-chef Stig Säll. Samtidigt tas annat material in, och kommunen vill diskutera vad som kan göras inom anläggningens miljötillstånd.

Kommunen har inlett en diskussion med Miljösamverkan östra Skaraborg.

I underlaget för diskussionen räknas många olika material upp, exempelvis vegetabilier som potatis och frukt, matavfall från handeln, spannmålsavrens, foderrester, restprodukter efter etanoltillverkning och fastgödsel.

Ur Falköpings Tidning 2020-10-26

Kolbullar på konferens om biokol

Vid Höghedens skidbacke samlades tidigare i oktober en grupp människor för att lära sig mer om tillverkning av biokol för jordförbättring samt om kompostering.

Deltagarna fick prova på hur det kan gå till att tillverka biokol med hjälp av pyrolys, det vill säga en torrdestillation där biomassa upphettas i syrefri miljö.

Dessutom informerades om en komposteringsmetod, kallad Hungry bins, som kan användas för att ta vara på köksavfallet.

Totalt lockade demonstrationerna nästan 40 deltagare. De bjöds på kolbullar och raggmunk med fläsk.

Ur Provinstidningen Dalsland 2020-10-27

JÖNKÖPINGS LÄN

Ny biogasmack i Eksjö byggs i raketfart

Som vi tidigare berättat har kommunen undersökt möjligheten att etablera en biogasstation. Nu kan planerna snart bli verklighet. Redan under vintern 2020/2021 kan Eksjöborna få möjlighet att tanka biogas vid Abborrhavik.

Bakom satsningen står Hagelsrums biogas, som är baserat i Målilla. Företaget har förädlat stallgödsel till biogas sedan 2012. De har också ett avtal med Eon som säkrar leveransen av biogas vid behov. Hagelsrums biogas har sedan tidigare etablerat tankstationer i Vimmerby, Hultsfred, Målilla och Högsby.

Ur Smålands Dagblad 2020-10-23

Klart för 100-miljonersbygge

På måndagen presenterade VEAB (Vaggeryds Energi) planerna på ett nytt värmeverk mellan Vaggeryd och Skillingaryd. Satsningen är den enskilt största i bolagets historia.

Värmeverkets huvudpannor är från 1984 och klarar inte de nya, tuffare, utsläppskraven som väntas 2025. Nya pannor kommer dessutom att kunna använda billigare bränsle och ha en bättre driftsekonomi. Verket kommer även att kunna utnyttja eventuell spillvärme från intilliggande industri.

De stora delarna i projektet är det nya fjärrvärmeverket med två pannor - cirka 100 miljoner kronor, en fjärrvärmeledning mellan Vaggeryd och Skillingaryd - cirka 50 miljoner, samt utbyggnad i Stigamo och på andra platser.

Ur Jönköpings Posten 2020-11-03

Kommunens första biogas pump invigdes

Biogas pumpen på Runes bensin invigdes på onsdagen, men har varit i drift sedan årsskiftet. Kommunalrådet Johan Jonsson (C) tankade då kommunorganisationens första biogasbilar.

Alf Johansson, som driver Runes bensin, har varit tidigt ute med flera alternativa drivmedel och han nappade på en förfrågan från Jonas Lööf från företaget Biogas Boost 2018.

– Först var jag lite tveksam till en så stor investering, men sedan fick jag veta att Kalmar läns trafik fattat ett principbeslut om biogas och då blev det annorlunda. Vi har dessutom fått ett bra stöd från Naturvårdsverket för vår investering.

Målet är att under det närmaste året köpa in 50 biogasbilar till kommunorganisationen.

Ur Barometern 2020-10-01

Pionjär anläggning invigd – Ministern: Bäst i världen

Investeringsbeslutet på drygt 100 miljoner kronor togs 2017, hösten 2019 började inkörningen och i februari i år gick den första leveransen av biometanol från Södras fabrik i Mönsterås. Men först häromdagen var det dags för den officiella invigningen som direktsändes över webben. Och där var det politikertätt: EU-parlamentarikerna Fredrick Federley (C), Jytte Guteland (S), Jessica Polfjärd (M) samt näringsminister Ibrahim Baylan (S) deltog samtliga via länk.

– Bäst i världen, sa Ibrahim Baylan om den egenutvecklade tekniken som Södra har världspatent på, och fortsatte:

Den globala marknaden för metanol uppgick i fjol till 90 miljoner ton, vilket gör det till en av världens viktigaste kemikalier. Produktionen i Mönsterås är mer blygsam, drygt 5 000 ton per år.

Ur ATL Lantbrukets Affärstidning 2020-10-12

3,5 miljoner satsas på Energicentrum

Energicentrum har drivits som ett projekt som en del i arbetet med omställningen till ett hållbart energisystem. Nu får Energicentrum en mer långsiktig finansiering. Regionstyrelsen beslutade under torsdagen om en basfinansiering. Det föreslagna beloppet uppgår till 3,5 miljoner kronor. Avsikten med att permanenta Energicentrum Gotland är att ge gotlänningarna ett kraftfullt verktyg som kan samla, driva och kommunicera insatser för ett förnybart Gotland, skriver regionen i pressmeddelande.

Ur Gotlands Tidningar 2020-10-26

Arlas fabrik blir helt fossilfri

Arla i Visby är en av två fabriker i Sverige som omvandlar komjölk till mjölkpulver. Idag använder Arla biogas, en elpanna och en oljepanna som energikällor för att torka mjölkpulvret.

– Tillsammans med BroGas tog vi fram alternativet att bygga en biofisanläggning. De är de som står för investeringen och de som kommer sköta driften, vi köper den färdiga ångan, säger Martin Berg. Oljepannan kan stängas av.

Den nya anläggningen kommer att kunna leverera energibehovet, och bränslekällan är gotländsk flis. Det finns ett överflöd av flis på Gotland.

Ur Gotlands Media 2020-10-27

Ny anläggning tar hand om nästan 30 000 ton sopor

Här landar våra sopor i en sprillans ny anläggning i Gödastorp. Innehållet i de bruna påsarna blir biogas och övriga sopor fortsätter till förbränning i Halmstad.

Nu är det slut på matavfallens långa transporter. Från den nya anläggningen transporteras de direkt till biogasanläggningen ett stenkast bort.

Varje last består av ungefär 1,5 ton matavfall och 5 ton brännbara sopor. På ett år handlar det om cirka 4 000 ton matavfall och drygt 23 000 ton brännbart avfall från falkenbergare och varbergare.

Den nya avfallsanläggningen kostar 48 miljoner kronor. Naturvårdsverket bidrog med 7,5 miljoner från Kimatklivet.

Ur Hallands Nyheter 2020-10-08

Ny anläggning för biogas ska placeras i Lastad

För snart två år sedan fick den ekonomiska föreningen Vessige Biogas 24,7 miljoner i statligt bidrag till en ny biogasanläggning. Projektet är kostnadsberäknat till 38 miljoner och tanken är att anläggningen ska stå klar i slutet av nästa år.

Den nya anläggningen ska byggas vid Lastad mellan Hässläs och Folkared.

– Jag gör för närvarande el och värme, berättar Lars Paulson som är ordförande i Vessige Biogas. Men det vore bättre att använda biogasen till fordonsbränsle som vi tänker göra på den nya anläggningen.

– Vi räknar med en årlig produktion på ungefär 15 GWh, det motsvarar 1500 kubikmeter diesel. Framför allt ska gödsel användas. Men man kan även använda industriavfall.

Ur Hallands Nyheter 2020-10-22

Solör Bioenergi fortsätter att växa i södra Sverige

Idag blev det klart att Solör Bioenergi köper Glimåkra biovärme och Hästveda Bioenergi av Bussme Energy, som är ett familjeföretag som sedan 2010 driver fjärrvärmeanläggningar i nordöstra Skåne. Nu väljer bolaget att sälja två av sina fem anläggningar till Solör Bioenergi.

Fjärrvärmeanläggningarna producerar årligen cirka 10 GWh tillsammans och består av flispannor som förses med flis från lokala leverantörer. Från anläggningen levereras värme till både kommunala och privata fastigheter i Glimåkra och Hästveda, bland annat skolor, äldreboenden, flerfamiljshus och växthus.

Solör driver idag åtta anläggningar i Skåne, bland annat Hörby, Tomelilla, Broby och Knislinge.

Ur Pressmeddelande från Solör 2020-09-30

Ljusshow när hög byggnad invigs

Mellan klockan 20 och 20.30 på onsdagskvällen kan man beskåda ljusshowen vid den nya ackumulatortanken, som går att se från stora delar av staden.

– Det har varit en lång resa men nu äntligen är vi i mål, säger VD Sven Carlsson. 2016 påbörjade vi förstudier och planeringen började ta fart. Och nu står vi här.

Med anledning av Covid-19 väljer Hässleholm Miljö en helt digital invigning, som kommer att livesändas via Hässleholm Miljös hemsida. Det är även möjligt att skåda showen för den som har fri sikt mot ackumulatortanken.

Ur Kristianstadsbladet 2020-10-07

Stora planer för cirkulär produktion i Jordberga

Om alla ansökningar går igenom kommer Jordberga i framtiden vara plats för en cirkulär produktion där Gasums biogasanläggning, Smågris syd och Jordberga gård drar nytta av varandra.

I kretsloppet förser Jordberga gård biogasanläggningen och torkanläggningen med värme från sin halmpanna och el från vindkraftverken. Torkanläggningen lagrar spannmål åt grisarna. Smågris syd förser Gasum med gödsel som i sin tur omvandlar det till biogas och biogödsel. Biogödslet går tillbaka till Jordberga gård som näring åt grödor som blir grisfoder. Och så går det runt.

Nu befinner sig projektet i en fas där tillstånd ska prövas hos länsstyrelsen. Därefter väntar troligtvis ytterligare ansökningar om bygglov. Grisanläggningen kräver miljötillstånd

Ur Trelleborgs Allehanda 2020-10-01

Bybor protesterar mot planerna i Jordberga

En grisanläggning med plats för 11 000 grisar, nya vindkraftverk och ökad produktion på biogasanläggningen. Nu har bybor startat en protesterörelse för att göra politiker uppmärksamma på hur byn kommer påverkas om planerna blir verklighet.

Gruppen som kallar sig "Ja till en levande landsbygd på Söderslätt, nej till storindustri" föddes i våras när flera personer fick höra talas om Jordberga gårds och Smågris syds planer på att bygga två nya grisanläggningar i närheten av biogasanläggningen i Jordberga.

– Vi är positiva till en levande landsbygd. Men här handlar det om flera anläggningar som alla ska vara "Sveriges största", säger Carin Anzelius som bor ett par hundra meter från biogasanläggningen.

Ur Trelleborgs Allehanda 2020-10-03

"Området förblir lantbruksbygd"

Byborna är rädda för att Jordberga ska bli ett industriområde om projektet med Jordberga resurshub får tillstånd till sina olika delprojekt.

– Det här är en lantbruksbygd som kommer förbli det, säger Markus Olsson, ansvarig för Gasums projekt i Sverige.

En betydande del av kritiken handlar om en oro att varken kommunen eller länsstyrelsen ser till helheten eller hur de boende kommer påverkas av nya anläggningar och ökade transporter

– Jag skulle vilja sticka ut näsan lite och säga att ur ett makroperspektiv så drar vi ner det totala transporterarbetet genom att ha en lokalisering nära varandra. Det är en förbaskat bra nytta, menar Markus Olsson, Gasum.

Ur Trelleborgs Allehanda 2020-10-03

Ny teknik i fotbollsplaner kan fasa ut konstgräset

För ett år sedan började projektet, och nu börjar det bära frukt. Den del av fotbollsplanen där biokol använts har fått starkare och mer tåligt gräs.

– Där vi inte kört med biokol släpper gräset lite mer än vad det gör där vi använt biokol. Det märks stor skillnad, säger Anders Mårtensson, arenachef på Harlyckans IP.

Det kan i förlängningen innebära att kommunen kan minska behovet av sina, i dagsläget, 17 stycken konstgräsplaner.

– Det vi tittar mycket på är att få någon typ av ersättare för konstgräset, säger Anders Hammarlund, grönytechef på Helsingborgs kommun.

Miljöpåverkan av mikroplasterna på konstgräsplaner har länge varit en diskussion. 2022 planerar EU att ta beslut kring huruvida konstgräsplaner ska förbjudas eller ej.

Ur SVT Nyheter Helsingborg 2020-10-19

Fiskodling kan bli ny gödselproducent

På Wrams Gunnarstorp i nordvästra Skåne kan en miljardsatsning på fiskodling vara på gång. Tanken från markägaren är att naturresurserna ska kunna utnyttjas optimalt i ett cirkulärt system ihop med biogas och växtodling.

Det är växtodlaren Rudolf Tornerhjelm på Wrams Gunnarstorp som vill upplåta mark till företaget Nordic Salmon för bygget av en anläggning för odling av öring på land. Om bygget blir av ska 10 000 ton öring produceras varje år.

Slammet från fisktankarna och rester från slakteriet ska ledas in i den biogasanläggning som finns på gården. När energin utvunnits finns biogödsel kvar, som sedan kan spridas på åkrarna.

Ur ATL 2020-10-16

Malmöstyret vill samla in Sysavs koldioxid

Sysavs förbränningsanläggning står för en femtedel av klimatutsläppen i Malmö.

Totalt släppte avfallsförbränningen på Spillepeng ut 254 880 ton koldioxid förra året. Nu vill Malmös styrande politiker utreda möjligheten att samla in och lagra koldioxid vid anläggningen. Deras förhoppning är att negativa utsläpp ska bli verklighet genom så kallad bio-CCS. Miljönämnden har redan ansökt om 950 000 kronor från årets budget för att genomföra utredningen. Planen är att den ska vara klar under det första kvartalet 2021.

Endast ett fåtal områden i Sverige har en berggrund som bedöms vara lämplig för geologisk lagring av koldioxid - men sydvästra Skåne är ett av dem.

Malmö stad sätter därför sitt hopp till statligt stöd och EU-stöd för att projektet skulle kunna bli verklighet.

Ur Sydsvenskan 2020-10-25