

Biogas Syd
Desirée Grahn
072-885 49 23
desiree.grahn@kfsk.se

Gasdagarna 2017
31 maj – 1 juni 2017

Datum 170628

Rapport från Gasdagarna 2017

Arrangör: Energigas Sverige

Bakgrund

Desirée Grahn & Mattias Svensson deltog å Biogas Syd/Energiforsk och Biogas 2020's vägnar på Energigas Sveriges årliga arrangemang Gasdagarna. Konferensen ägde rum 31 maj – 1 juni 2017 i Båstad med ca 300 deltagare.

På konferensen talades det om

Seminarieret berörde många aktuella frågor på biogasfronten, samt berörde ämnen kring naturgas och gasol.

Intressanta bidrag

Följande presentationer var extra intressanta:

- *Energiutmaningen – Fossilfritt Sverige*
- Svante Axelsson, Karin Svensson-Smith och Markus Wråke gav inledande presentationer till konferensen.
- *Svante Axelsson, Fossilfritt Sverige*. Axelsson lyfter att det behövs ett sätt att hitta varandra mellan kapital och investeringar. Han lyfter även att alla biobränslen behövs, alla kommer krävas för att nå målen. Axelssons bild är att biogas har hamnat i kläm, "elkramandet" är just nu högt, så även HVO-trycket. "Alla älskar biogas men just nu vill ingen dansa med den". Här behövs en ny politik, ny strategi för att den ska lyfta. Vi behöver tänka långsiktigt, var ska vi vara någonstans? Hur ska biodrivmedlen umgås i grupp, hur ska vi samsas i framtiden. Den egoistiska fajten gynnar fossila alternativen. Startat råd för alla som hatar fossila bränslen. Alla bränslen måste säga samma historia ist f att bita varandra i svansen
Axelsson tror att elbilen kommer bli stor i framtiden, finns inte biodrivmedel som täcker behovet för alla transporter. LBG i fartygen, industrin behöver gas. Ser försäljningstvång som en lösning, att kvotera in det nya.

Personbilssektorn är en risksektor, så starka elbilsviljor internationellt sett. Tror elbilar kommer att dominera pga prissänkningar 2025 och framåt, ffa i stadsmiljö

- *Karin Svensson-Smith (MP), ordförande Trafikutskottet.* Vi behöver gå från ekonomiska till juridiska styrmedel för att fasa ut fossila bränslen. Det juridiska styrmedlet som lades som en motion från Karin för två år sågs då som för visionärt, nu en realitet och överenskommelse tvärs partierna på gång.

Det finns tre olika strategier. Bränslebyte, modalitetsskifte och minskade transportmängder. Vi behöver byta transportslag och effektivisera. Minska totala energianvändningen i bränslesystemet, vi kan inte bygga vår omställning på att dammsuga hela den internationella marknaden på biobränslen. Ser det som sin största uppgift just nu att få ordning på järnvägstransporterna. I städerna är plats den begränsande faktorn, där är bilen ett stort problem. Hela ekvationen behöver gå ihop, alla trafikslag behöver ses över samtidigt. Det behövs en vision som är begriplig och innehåller attraktiva åtgärder.

Biogas lyfts fram som något att räkna med (bra ur aspekterna sårbarhet, miljö, lokal utveckling). Tycker att emissionsgränser är en bättre väg än emissionsfrihet (svantes) - gas och el bäst ur säkerhetssynpunkt.

Viktigt att vi ser till relationen mellan stad och land. Vi kan inte ha en lösning som bara fungerar i en kommun eller i Sverige, vi är för små för att vi ska ha speciallösningar. Vi borde göra en Transportwende – exportera, göra showroom. Att vi ska framhålla och bli ett internationellt exempel för hur göra.

Fråga: luftkvalitet viktigt mål, Falun sämre luft än hornsgatan - karins svar visar att hon inte medveten om bristande kunskapsläget för alternativbränslenas emissioner

- *Marcus Wråke, Energiforsk.* Energibranschen satsar minst på forskning och innovation. Kunskap för olika syften:
 - Disruption, system, politik, omvärld
 - Förnyelse, affärsmodeller, teknikskiften
 - Förbättring, effektivisering, kundrelationer, tillgångsförvaltning

Energibranschen har varit för reaktiva, ovilliga att förändras etc. Om vi ska ses som en del av omställningen så behöver vi tänka annorlunda. Att skapa flexibilitet i framtida system kommer bli viktigt.

Tre saker Wråke hoppas att vi gör nu:

- Förstå och förbered för förändring, påverka istället för att bli offer
- Gör saker tillsammans, kostnadsbesparing och stärkt trovärdighet
- Visa på systemnyttan, gasens värde går bortom fordonsgas

- **Fossilfria transporter - hur?**
- *Alesia Israilava, Energimyndigheten.* Energimyndigheten presenterade den strategiska planen för omställning av transportsektorn till fossilfrihet: <http://www.energigas.se/library/1870/alesia-israilava.pdf>. Arbetet är unikt eftersom det har tagit fram i samarbete mellan sex myndigheter: Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen. Energimyndigheten presenterar arbete och principerna

för det. Planen presenterades i slutet på april för regeringen, länk till presentationen på länken i presentationen. Uppdraget pågår till slutet av 2019. Hur ska planen tas vidare? Underlag för politiska beslut, bidrag till ökad samsyn & mer forskning och innovation.

- *Karin Svensson-Smith (MP) & Mattias Goldmann ger sin syn på strategin och vägen framåt.* Karin säger att det är bra att satsa på alla spår samtidigt, vi måste gallra när vi satt för mkt frön av en sort - bränslebyte klarar en del, men el och gas behövs för att klara målen. Mattias ser arbetet som en plan, inte en strategi, med 61 åtgärder. 5 positiva saker:
 - 1. 6 myndigheter gått samman! Med exempelvis flygskatten var det helt annorlunda. Igenkännandets glädje - back casting rapport vad som ska uppnås olika år, liksom FFF, liksom Göran Perssons oljekommission - helt klart dags för action
 - Byter handen som föder en, mottalande regleringsbrev
 - Slår fast hur enormt bråttom det är, stora produktionsanläggningar och infrastruktur tar lång tid, tydlig när Erik Brandsma sa "öppen fråga om vi klarar 2030-målet
 - Målet fördelat på Bilen bränslet beteendet - klart sen 2013. Men pengarna fördelas inte så...
 - Sverige ska vara en föregångare det är då vi har relevans. Scania: Bara 3-4 % säljs i Sverige av bussarna, men testbädden för stora volymerna är Sverige (tex elinduktiv buss i Södertälje, säljs i 100-tal till Californien, Japan etc)

5 negativa:

- Vi bryr oss inte om vår inhemska produktion - är vi bäst i världen på malaysisk HVO, eller våra egna? Kretsloppen måste slutas lokalt, det ska vi vara föregångare för
- Vi måste förstå och utnyttja de regionala skillnaderna, eg. pilotlän Skåne biogas skog i norr, industrikluster i väster
- Vem, hur, utvärdering, finansiering prioritering? Inga svar finns om plånbokstänk
- Långsiktigt tänk, inte duttande ladstolpar utan större satsningar som framtidssäkrats
- Vad gör vi nu då? Bonus malus bör forceras, men räcker inte med pengarna som ges räcker inte, varken för el (45 tkr men ingen fordonsskatt bort), gas (7,5 tack vare VP, noll, sen 4 tkr... 10 tkr för 10 år sen...) - Ingen framförhållning på åtgärder, 6 myndigheter behöver ha ett förlängt mandat mer än till 2019, snarare en ständig tweakare av åtgärder, flexicurity a la DK ända fram till 2030

Transportwende - kör vi hårt så kan vi bli internationell help desk, 70 % av FN:s länder pratar om att göra om transportererna.

- ***Samarbete om de tunga transporterernas omställning***
- *Ett samtal mellan Volvo Lastvagnar, Scania, Preem, Perstorp, SEKAB, Fordonsgas Sverige, Vätgas Sverige och Siemens*
- *Volvo Lastvagnar*
Volvo säger att alla alternativ behövs, alla marknader är olika och det behövs olika lösningar. Lanserar ny gasmotor i år i FH och FM-klasserna (90 % biometan och 10 % HVO/biodiesel i mix), tidigare ej kört på gas

förut! Transportköparnas påhejning räcker inte, om inte styrmedel och infrastruktur stöttar en sådan utveckling.

- *Scania*
Scania visar på biogasens förträfflighet som ett lokalt producerat bränsle. Mest närproducerade bränslet är biogas! 15 % av allt bränsle går till arbetsfordon (0 % förnybart). 50 % tystare än motsvarande euro 6 diesel, lägre utsläpp än gränsvärdena.
- *Preem*
2019 kommer Preem ha kunnat omvandla träflis till flytande råvara som kan sättas in i bioraffinaderiet, vill ha in 30-40 TWh. 2020 kommer ligninet kunna omvandlas. Biogas ger så mycket nytta att den kan konkurrera med naturgas som vätgaskälla. Till 2030 kan tillhandahålla 40 % av transportenergibehovet.
- *Perstorp*
10 års jubileum. RME-baserad, svensk dansk råvara. Bränslebytet är lite väl en kompromiss, med för kort framförhållning, måste få till ett sätt att få använda grödor framöver också. För stora svängningar i stöd, innan de hunnit etableras.
- *SEKAB Biofuels and Chemicals*
Bioraffinaderikoncept, en del av det vi får fram är biogas. Jobbar mycket med ED95, etanol är världens största drivmedel. Att vi har anpassade motorer kan ses som en fördel, eftersom man inte kan köra fordonet på något annat drivmedel. Om att vi inte jobbar på att förändra förutsättningarna så kommer EU inte tillåta oss och Finland att använda vår skog till fordonsbränslen
- *Fordonsgas Sverige*
Är nu en del av Air Liquide Group, chans att förverkliga det som aldrig blev annat än start-stopp i Sverige. Nämner 10 % biodiesel i Volvos metandiesel-produkt; nya tankstationer i närheten av Norge som strategiskt val (Värmland, Bohus-kusten). Flytande gas-omställningen är på god väg nere i Europa, Iveco sålt 12-1500 enheter! Varför finns det ingen supermiljölastbilspremie? Varför inget om spårbarhet som krav från stat? Öststatschaufför får 35 spänn i timmen... stora transportkoncerner har svulstiga löften om miljö och har galjonsfigurprojekt. Inköparna längre ner i organisationen säger: Förnybart är alldeles för dyrt...
- *Vätgas Sverige*
Vätgas är vår allra vanligaste industrigas. 10 fordonstillverkare satsar kontinuerligt på bränslecellutveckling; tung transport-exempel - Norge går före med Siemens vägfärjor (batteri + FC) och ALSTOM-tåget (för dyrt med el i långa tunnlarna). Nicola är en tesla-liknande satsning som säljer innan fordonet är tillverkat. IVECO jobbar med FC-lastbil med 70 mils räckvidd (COOP) och med SSAB, tung gaffeltruck; satsning EU 400 FC-bussar närmaste åren
- *Siemens*
eHighway en pusselbit för en fossilfri framtid. Tyska outlooken för tung transport co2 tunga transporter 99 milj ton BAU. Biodrivm bara 4 milj ton...! Sverige visa riktiga potentialen - huvudsak elektriska vägar tänker sig hybridkoncept, FC för att öka räckvidd, helelektrisk drivlina
- *Panelamtal som leds av Mattias Goldmann*. Utan svenska industrin hade inte staten kunna få dricka sin champagne - alla drar åt samma håll! Alla

understryker att alla behövs, och att viktigt att när nu skattebefrielsen försvinner så måste vi aktivt jobba på att inte battla under kvotgränsen, så fossila får andningspaus. Volvo tycker viktigt att konkurrens får råda, allt beror förstås på förutsättningar. Goldman antyder att samarbete för påverkansarbete mellan dessa aktörer nere i Bryssel är viktigt. 100 mil elväg kostar 15 miljarder, kan ersätta hälften av tunga transporter - ekonomiskt gångbart om minst 500 passeringar per dag. SEKAB: EU-representant på advanced biofuels conference förmedlar att bioenergisatsningen i Sverige och Finland är lönlösa, ingen i Europa vill ha det. Preem lyfter att vi måste vara starkare tillsammans, saknar skogsindustrin här (de är rädda för fusk inom EU; Scania säger enklare om lokalt, ju längre ifrån desto mer utrymme för lurendrejare)

- **Vad ska vi göra av skogen?**
- *Pål Börjesson, Lunds Tekniska Högskola, Skogens roll i en växande svensk bioekonomi*, Börjesson har studerat hur mycket biomassa kan öka på ett hållbart sätt och hur det matchar olika marknadens behov. Har räknat på scenarier för efterfrågan och för skogens utveckling. Potentialen: Skogsbränslepotentialen är idag 43TWh från GROT och 72TWh från stubbar 2010 till 2019. Då har man räknat med att man lämnar den mängden som behövs ur ekologiska skäl. Den ökade potentialen är dock ojämnt fördelad över landet. Södra Sverige är begränsade. Det är i dagsläget begränsat uttag i Norrland på grund av konkurrens med avfallsförbränning där bränsle importeras, samt att dess är för långt från värmeanläggningar så blir ej lönsamt. Vi får kritik för att inte har tillräckligt skyddad skogsmark, strax under 4%, men det finns mycket frivilligt avsatt mark, cirka 6%. Stubbskörd är mer kontroversiell, endast försök i Sverige. Stubborna är viktiga för biologiska mångfalden i skogen. Skulle hållbart kunna ge ytterligare 20 TWh. Ytterligare potential finns i klen rundved i röjningar. Totalt 24 till 33 TWh ökad potential i skogsbränsle utöver det som finns. 100 000 hektar skulle kunna finnas tillgänglig som skulle kunna ge 3 till 4 TWh, finns mycket tillgängligt i Skåne och Västra Götaland. Mark som inte finns med i EU stöd eller klassas som skogsmark. Marknaden: Vi ser en minskad produktion av fjärrvärme men mer kraftvärme, på grund av teknikutveckling som gör det kostnadseffektivt i mindre skala samt ett ökat behov av el. Biodrivmedel skulle behövas i transportsektorn 15 - 25 TWh, elektrifiering gör att den är mindre än vi tror. Industri är intressant, ganska stort behov i samma storleksordning som för transporter. Fossil råvara inom kemi och petrokemi, 20-40 TWh. Totalt sett mellan 30 till 100 TWh Tillförsel och efterfrågan matchar därmed varandra förvånansvärt bra. Slutsatser: finns en viss miljömålskonflikt som behöver hanteras. En ökad tillförsel och avsättning av inhemsk biomassa för att ersätta fossila råvaror och produkter kan fortsättningsvis vara en av våra viktigaste strategier för att uppnå klimatmålen. För att hantera andra miljömål krävs en utveckling av skogsbränslesystem som har ett ökat landskapsperspektiv i

kombination med ökade kompensationsåtgärder. Hållbara tillförselsystem måste dock kombineras med begränsningar i det ökade biomassabehovet via effektivisering och elektrifiering inom alla aktuella sektorer.

- *Gustav Tibblin, Södra*
Tibblin pratar om att göra affär av det Börjesson precis har pratat om. Södra är en förening av 50 000 familjeskogsägare i Götaland. Från råvarorna produceras ett antal saker, bland annat textiltillverkning (viskos, lyocell, tensel), värme (ej bara GROT utan även överskottsvärme från tillverkning).
3 fjärdedelen av skogen ägs av privata krafter som själva bestämmer vad som ska göras.
Skogen är viktig för klimatpåverkan, en fullvuxen gran binder 1 ton koldioxid
Sverige har jobbat med hållbarhet länge och har återplanteringskrav sen 1905, skogsvårdslagen säger nu att biologiska mångfalden ska bevaras. 76% av skogsmarken är produktionsyta.
Just nu är det rörigt på den europeiska nivån eftersom det finns så många intressen

- *Gas för renare sjöfart*
- *Sjöfartens omställning – är gas lösningen? Fredrik Larsson, Svensk sjöfart*
Gas är lösningen när det gäller SOx, NOx och black carbon, men är naturgas svaret på koldioxidutsläppen? Frågan att lösa klimatpåverkan från sjöfarten ligger hos IMO som fick ett uppdrag redan från Kyotoprotokollet. Man har kommit överens om att göra detta i tre steg, först utreda faktiska koldioxidutsläpp, sen analysera, sen hitta lösningar. LNG ses som en del av lösningen, där finns dock utmaningar i form av metanslipp, avsaknad av biogas, infrastruktur och finansiering.
- *Vad krävs för att sjöfarten ska nå miljömålen? Reidar Grundström, Sjöfartsverket.*
SOx är begränsat med hjälp av lagstiftning. NOx är begränsat för nya fartyg men alla gamla flyter vidare ett tag till.
- *LNG som strategi för att uppnå framtida miljökrav, Erik Thun, Thun Tankers.*
Företaget är tillverkare av fartyg och har nu 2 egna fartyg som drivs med gas i drift. Ett fartyg är efterkonverterat och ytterligare fem fartyg är beställda, som tillverkas i Holland. Ytterligare fem i produktion hos en samarbetspartner. Ytterligare sex stycken byggs i Kina. Alla fartyg är dual-fuel, mest på grund av infrastrukturen. Valde gas på grund av SEKA, ROI har minskat drastiskt på grund av det lägre oljepriset. Tror att det är en viktig satsning för våra kunder. Hinder är tidsåtgången vid tankning av gas, utmaning att man inte kan "tanka" medan man lassar och lossar
- *Panelsamtal mellan AGA, Skangas, Swedegas och Öresundskraft kring bunkringsmöjligheter för LNG.* NOx-fond i Norge är en faktor som uppges har gett driv på den marknaden. I Finland hade man en annan approach, investeringsstöd för infrastruktur, finska staten beställde också ett fartyg för gränsbevakning på LNG och en isbrytare på LNG som nu har kört sin första "säsong".
Kommer LNG ta över hela marknaden eller kommer det bli mer differentierat? Ja, till att börja med, småfärjor på el, bränslecellsprojekt etc.

Olika basråvaror som ger olika energikällor. Hänger ihop med infrastrukturen så när den växer så tror att LNG kommer spridas mer. Efterfrågan på detta är större i Skandinavien, är långt framme jämfört med nere i Europa.

"Hur mycket vi än tyckte illa om svaveldirektivet så har det varit bra" 108 LNG fartyg anges vara på ingång.

Biogasen kommer hamna där kunden betalar bäst, det kanske inte är sjöfart i första hand. Har inte skattelättnader, så inga tilläggsinitiativ. Politiken har inte givit några indikationer på skattelättnader eller bidrag men kanske på hårdare krav.

Konferensmaterialet

Konferensprogrammet och presentationerna finns [tillgängligt här](#).