

## Möte i Biogas Sydost - anteckningar

Tid: 2016-08-25 kl. 09.30 – 12.30

Plats: Växjö kommun, Västra Esplanaden 18, Växjö, C-salen

Deltagare	Organisation	Deltar	Förhindrad
Henrik Andersson	Mönsterås kommun	X	
Mikael Erlandsson	Purac		X
Carolina Gunnarsson	Regionförbundet i Kalmar län		X
Stefan Halldorf	Stefan Halldorf Konsult		X
Joakim Aspman	E.On	X	
Hannele Johansson	Energikontor Sydost	X	
Stefan Hermansson	Växjö Motor Company	X	
Lars-Evert Karlsson	Puregas Solutions		X
Steve Karlsson	Växjö kommun	X	
Camilla Norrman	Ronneby kommun		X
Sven-Olof Petersson	Karlskrona kommun	X	
Kajsa Carlsson	Affärsverken Karlskrona	X	
Yvonne Aldentun	Kalmar Länstrafik	X	
Göran Sternsén	VMAB		X

## Tema för dagen: Distribution av biogas – läget i Sydost

### 1 Mötets öppnande

Undertecknad öppnade mötet genom att tacka Växjö kommun för värdskapet och hälsa alla välkomma. Konstaterades att det fanns **två nya deltagare** på mötet: Kajsa Carlsson från Affärsverken i Karlskrona och Joakim Aspman E.ON Gas. Joakim deltar fortsättningsvis i Biogas Sydost i stället för Staffan Johannesson som slutade vid E.ON i början av sommaren.

Hannele inledde dagen genom att presentera agendan samt slå ett slag för **nästa medlemsmöte** som kommer att äga rum **på More Biogas i Kalmar den 20 oktober**. More har haft en teknisk agronomstudent från Frankrike som praktikant i nio veckor under sommaren genom samarbetet i Horisontprojektet Biogas Action där även Biogas Sydost har en roll. Florian har jobbat med luktproblematiken och uppnått goda resultat genom att optimera och stabilisera PH-värdet i biofiltret. Under nästa möte kommer Gunnar Bergström, som varit Florians handledare, att berätta om arbetet och resultaten.

Undertecknad presenterade även programmet för fordonsgasspåret på **Energiting Sydost** som går av stapeln **den 10 november i Karlshamn**. Se bilaga. Sprid gärna information om tinget i era nätverk så att vi får en bra upplutning!

## 2 Distribution av biogas. Läget i regionen: Stefan Hermansson, VM CAB och Joakim Aspman, E.On

### Stefan Hermansson, VM CAB:

Efterfrågan sviker. Har inte nått målen. Stefan arbetar med både el och biogas numera. Att äga en el- eller gasbil skiljer sig från att äga bensin- eller dieseldrivna fordon. Man kan t.ex. inte byta däck på en elbil var som helst. Även för gasbilar behövs särskild utrustning.

Dessutom är det andrahandsvärdet som styr kostnaden för kunden. Så här ser restvärdet ut på tre år för de olika fordonstyperna:

- 25 % för el
- 40 % för gasbilar
- 60-70 % för diesel

En 3-år gammal Volvo V70 diesel har bästa andrahandsvärde.

SH Kommer att serva el- och gasbilar samt att erbjuda reservdelar. Krav på certifiering finns i Tyskland men inte här. Verksamheten började med att SH fick frågan varför han inte sålde gasbilar. Testar i Växjö. Fungerar det inte här vad säger att det skulle fungera någon annanstans. Gasen finns men fordonen saknas. Biltillverkarna vill tillverka bilar men det måste finnas efterfrågan. Privatpersoner måste veta vad det kostar. Vi måste paketera allt: garantier, serviceavtal, priser, kontakt med leverantörer.

Elever i mellanstadiet mest positiva. Helt klara över att det måste ske en förändring. Svårare med högstadiet och gymnasiet. Svårt att konkurrera när gas ställs mot el. Undertecknad ställde frågan om det inte fanns några nackdelar med elfordon och fick en mini SWOT som såg ut så här:

#### Styrkor:

- tyst
- snabb
- skön att köra
- TESLA
- billigt drivmedel
- mest för kommuner eller hushåll med två bilar

#### Svagheter:

- Räckvidd: 15 mil i laboratoriet – 5-6 mil i verkligheten, om – 15C eller kallare bör man avstå
- andrahandsmarknad
- tankning tar tid
- kan inte servas var som helst
- priset

Två saker sticker ut: priset och marknadsföringsvärdet. Elbilarna är mycket dyrare, från 300 tkr och uppåt. Gasbilarna är ca 30 tkr dyrare än bensin- och dieslbilar. Men olika argument har olika tyngd och TESLA har oförnekligen förändrat spelplanen på marknaden. Så hur ska man göra? Svårt att komma ifrån jämförelse el-gas.

HJ: Vore intressant att göra samma SWOT-analys för gasbilar.

### **Tankställen:**

När det gäller tankställen har Stefan en tumregel: 250 000 poäng i underlag då bygger SH mack. Här genererar olika fordonstyper olika poäng. Så här ser läget ut just nu:

- Ronneby på gång. Klar under året
- Ljungby – markfråga ej klar i år
- Mönsterås beror på kollektivtrafiken

### **Joakim Asplund, E:ON**

Stefan inne på något mycket viktigt: Andrahandsmarknaden avgörande om vi ska få upp marknaden. Idag går 25 – 30 % av begagnade bilar går på export till främst Polen, Tjeckien och Belgien. Överlag är kunskapen ganska låg. Miljöaktivisterna har vi redan och företagen räknar pengar. Offentlig verksamhet och de som jobbar mot det offentliga dvs. leverantörerna har en nyckelroll.

På G hos E.ON: Bro – ny anläggning, Järfälla på G. Ser positivt ut. E.ON:s fokus har varit Stockholm och Högatorpsprojektet. Det är kamp om pengar inom koncernen.

Tillgången är större än efterfrågan. Miljöargumenten biter inte. Det som möjligtvis kan bita är att det är ett lokalt bränsle. Annars är det som att köpa vilka kapitalvaror som helst. Bilförsäljarna går efter lågt hängande frukter. Största möjliga avkastning för minsta möjliga ansträngning.

HJ: Egentligen ska man ställa frågan hur kunde ska använda bilen och utgå från det.

Karlskrona: Om det finns motstånd hos landsting och kommuner så bygger vi inte. Dialogen med kommuner börjar nu och pågår hela hösten. Ambitionen är att få i gång ett tankställe i Karlskrona men visar det sig att underlag inte finns så gör de inte det.

E.ON har avtal med OKQ8 Karlshamn och Olofström. Macken kan stå på deras tankstation. Den lösningen finns redan i Olofström och Karlshamn.

### **Läget i regionen:**

**Olofström:** Bussarna i skoltrafiken går på gas i. Ligger på tankar, dispenser under tak. Olofström-Kristianstad-Bromölla(?) Bra utveckling sedan 2014 då bussarna började tanka där. Kommunen köper ca 30 %. Gasbilar är största gruppen i Olofström sedan 2015 då en del av kommunens bilar flyttades över till Olofströmshus.

**Karlshamn:** 3 x volymen i Olofström. Hälften av tankningen sopbilar. Tankar på VMAB där dispensern finns. 17 % står kommunen för. I Karlshamn gillar man biogas.

**Kalmar:** Lite mer volym en Karlshamn på det publika tankstället (E.On). 2015 ökade försäljningen rejält från 2877 till 586 Nm<sup>3</sup>.

Bilförsäljningen i Malmö minskar p.g.a. kommunen. 2009 började taxi gå över till förnybart = gas. Ökning bra till 2012. Malmö + Trelleborg köper färdtjänsten själva. Problem med taxi. Krav förnybart i stället. I Malmö + Lund + Trelleborg kör de inte på gas. I övriga kommuner går taxi fortfarande på gas. HVO finns inte på personbilssidan. NOx och partiklar är ett jätte problem.

Taxi viktig spelare och grund för macken. Företagen ger inte så mycket. Bussar och taxi kan köra på olika bränslen, måste inte vara detsamma i båda fallen.



S-O.P: 2017 går Region Blekinge och Landstinget samman => Landstinget blir ny huvudman kollektivtrafiken och huvudspelare. Kommunen är delägare i Blekingetrafiken dvs. de har rätt att ställa krav.

### 3 Laget runt

S.K. Produktionen tuffar på men mera material behövs. Kommunerna börjat samordna sig. Alla kommuner samlar inte in hushållsavfall. Produktionen ligger idag på 13 GWh/år.

S-O-P: Jobbar med alla fordon. Måste få bort fossila bränslen. Karlskrona har samlat in matavfall sedan 2002 och har även tittat på möjligheten att producera egen men detta är inte aktuellt. Matavfallet går till Moskogen. Sopbilarna går på diesel men avtalet har nu gått ut. Totalt finns 6-7 bilar. Byter idag ut till diesel (!) Går i trafik 2017. Möjligt köpa in 4 gasbilar.

H.A: Fokus på KLT:s upphandling i hela länet. Flexbuss kommer att köpa bussar till Mörbylånga och Oskarshamn. Depå kommer att finnas i O-hamn. Nio bussar i M-ås. Flexbuss väljer leverantör och bygger anläggning. Förstudien är gjord tillsammans med Södra Cell men Klimatklivet pengarna fryser inne eftersom man inte hinner bli klar i tid. Södra har detaljplan för kompletterande verksamhet och stort överskott av värme. Passar bra in här. I bolaget finns 23 delägare (inte Södra). C.A. Cedergren äggproducenten 70 %.

Y.A: Hållit på med en utredning om fossilfri tågtrafik för KLT de senaste nio månaderna. Redovisas 2/9. Slutrapport 31/8. Redan idag fyra delrapporter. Yvonne anställd av KLT ersätter Per Ålind som gått över till Landstinget.

HJ: Arbetar f.n. med en ansökan till Tillväxtverket som handlar om en förstudie för att se om det finns förutsättningar för etablering av en terminal för flytande gas i regionen. Anledningen är både att det i regionen finns en mycket större investeringsvilja och produktionspotential än vad marknaden för komprimerad gas kan ta emot, men också att vi har en lämplig placering för en hub i Oskarshamn. Det finns också en potentiell marknad i sjöfart bl.a. eftersom Destination Gotland har köpt en LNG-färja som ska gå i trafik under 2017. En till färja är upphandlad men än vet man inte om den kommer att avropas och vilken linje den i så fall ska trafikera. Vi har även åkerier som skulle kunna köra på gas och industrier som visat intresse men poängen med flytande gas är att marknaden inte längre är lokal eftersom den är lättare att transportera än den komprimerade gasen.

Mötet avslutades i det vackra sensommarvädret med en gemensam lunch på 4 Kök vid sjön.

Tack för ett stort engagemang under mötet!

Vid tangentbordet

Hannele Johansson