

Östersunds biogaslansering

**En grön förebild
med skönhetsfläckar**

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
Inledning	3
Sammanfattning	4
Granskningspunkter.....	5
Prissättning.....	5
Bedömning av Östersund	5
Ekonomisk stimulans.....	6
Bedömning av Östersund	6
Tillgänglighet	7
Bedömning av Östersund	7
Driftssäkerhet och service.....	8
Bedömning av Östersund	9
Tillgång och efterfrågan.....	9
Bedömning av Östersund	9
Information och marknadsföring.....	10
Bedömning av Östersund	10
Biltillgång.....	11
Bedömning av Östersund	11
Kontrollsystem	12
Bedömning av Östersund	12
Ekonomi	14
Bedömning av Östersund	14
Politisk diskussion	14
Bedömning av Östersund	14

Inledning

Biogas är det bästa fordonsbränslet på marknaden enligt Gröna Bilister. Att byta från bensen till biogas minskar bilens klimatpåverkan med 85 procent, enligt Naturvårdsverkets och Vägverkets gemensamma beräkningar. Därutöver minskar utsläppen av hälsofarliga partiklar till nästan noll och övergödande kväveoxider minskar med två tredjedelar.

Därför är det mycket glädjande att biogasen expanderar i Sverige, även om vi skulle önska en snabbare takt på omställningen. För att det ska ske, föreslår vi riksdag och regering en lång rad åtgärder, men också kommunerna har en viktig roll i att få fler bilister att byta till biogas. Kommunerna har huvudansvaret för avfallshanteringen, med monopol på hushållens sopor, och äger reningsverken, vars slam är en huvudråvara för biogasproduktion. Dessutom är det kommunerna som bestämmer över bilismens lokala förutsättningar, t.ex. avseende förmåner för gasbilar, krav på eller stimulans för taxibolag att köra på gas. Slutligen har kommunen en betydande egen fordonspark, såväl personbilar som tyngre fordon och i många fall också egen kollektivtrafik, där man snabbt kan skapa en betydande efterfrågan på biogas som fordonsbränsle.

En stor del av den biogas för fordonsdrift som finns i Sverige har uppkommit tack vare kommunala initiativ. Det gäller såväl tidiga aktörer som Linköping och Uppsala, som flertalet av de senaste årens tillskott av biogasanläggningar, i bl.a. Boden, Skellefteå och Östersund. Många kommuner därtill står i startgroparna att påbörja en omställning till biogas och gasfordon, i vissa fall genom att själva etablera en biogasanläggning, i andra fall genom samverkan med kommersiella gasaktörer. Andra kommuner planerar en väsentligt utökad biogassatsning, med utökad produktion och/eller fler bilar och tankställen.

I detta arbete är det viktigt att inte uppfinna hjulet på nytt i varje kommun som ställer om. Det finns åtskilliga lärdomar att dra från tidigare biogasetableringar, så att kostnaderna sjunker, kundnöjdheten ökar och klimatnyttan stiger. På den tekniska sidan finns sådan hjälp att få sedan länge, såväl genom branschorganets sammanställningar som från teknikkonsulter. För den mer kundorienterade delen har det varit mer tunnsått. Det avhjälpas delvis genom Gasföreningens certifieringsprocess, men den omfattar inte exempelvis hur gasmacken lanseras, hur biogasinformation sprids till medborgarna, vad bilhandeln gör eller något så grundläggande som om gasbilarna faktiskt tankas med gas eller ej.

Därför presenterar Gröna Bilister nu den första guiden till biogasetablering med kund- och klimatnytta i fokus. Vi är mycket tacksamma för att Östersunds kommuns Grön Trafik valt att stödja framtagandet av den första fallstudien, som förhoppningsvis kommer till nytta såväl i Östersund som för andra kommuner som vill bidra till ökad biogasanvändning och minskad klimatpåverkan.

Mattias Goldmann
Gröna Bilister

Sammanfattning

Östersunds kommuns lansering av biogas som fordonsbränsle tillhör de bättre vi sett, och många andra i landet har åtskilligt att lära från Östersund i detta avseende. Särskilt berömvärt är:

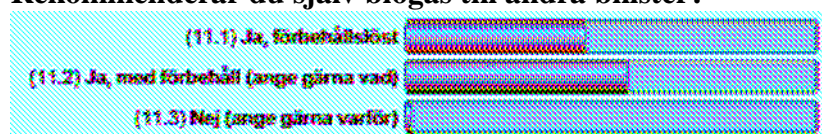
- Kommunens köpstopp för nya bilar inför lanseringen av biogas, så att det snabbt skapades ett gasbehov.
- Kommunens aktiva arbete för att finna gasbilmodeller också bortom det som svenska generalagenter erbjöd.
- Kommunens upphandling av transporttjänster, där man kräver 10 procent förnybara bränslen 2008 och 40 procent 2011, vilket hittills gett sex gasdrivna minibussar.
- Den omfattande biogaslanseringen, bl.a. med högtidlig invigning, välbesökt seminarium och åtskilliga kringaktiviteter.
- Prissättningen på biogas, som gör den klart konkurrenskraftig gentemot bensin och diesel.
- Arbetet för att få andra aktörer att också byta till gasbil, med relativt stor framgång på företagssidan och begynnande genombrott hos privatbilister.
- Utförlig information på kommunens webbplats.
- Att gasmacken är öppen dygnet runt och att man kan betala med vanliga kreditkort.
- Säkerställande att överskottsgas tas om hand och inte facklas av.
- En hög benägenhet att tanka gas.

Det som framför allt bör förbättras är:

- Gasmackens belägenhet, fjärran från allfartsvägarna.
- Gasmacken behöver bättre vindskydd, bör få möjlighet att fylla luft i däcken etc.
- Östersund bör ha minst ytterligare en gasmack.
- I görligaste mån en förbättrad separation av lätta och tunga gasfordon; så länge det endast finns en gasmack bör sopbilarna tanka på ”obekväma tider”.
- En påskyndad etablering av utökad biogasproduktion, både för att öka volymerna och minska sårbarheten – krånglar biogasanläggningen är närmaste biogas ca 40 mil bort.
- Bilförsäljarnas kunskapsnivå och engagemang för gasbilar.

Att introduktionen av biogas i huvudsak varit lyckat bekräftas av vår enkät till de drygt 130 gasbilisterna i Östersunds kommun, där över 40 procent rekommenderar biogas till andra bilister helt utan förbehåll och knappast någon alls *inte* rekommenderar biogas till andra. De som rekommenderar med förbehåll avser nästan undantagslöst bristen på tankställen i nordvästra Sverige.

Rekommenderar du själv biogas till andra bilister?



Granskningspunkter

Prissättning

Prissättningen på biogas är en nyckel till framgång. I motsats till bensin, diesel och etanol finns det inget riktpolis för biogas utan det varierar kraftigt mellan olika delar av landet. Lilla Edet har länge haft billigast biogas, med ett pris som tills nyligen legat på 7,50 kr per kubikmeter och nyligen höjts till 8,50 kr/Nm³, medan Skellefteå med 12,75 kr/Nm³ varit dyrast. Skellefteå sänkte i slutet av augusti 2008 priset till 12,14 kr/Nm³ men är fortsatt dyrast i landet, vilket gett för biogasen kraftigt negativ publicitet bl.a. i form av upprörda insändare i lokalpressen¹.

Aktörer med gasmackar i flera kommuner, som E.On, Svensk Biogas och Fordonsgas Sverige, har normalt ett relativt enhetligt pris över hela sitt område, medan grannkommuner med egen biogas kan ha vitt skilda gaspriser (t.ex. Eskilstuna och Västerås).

Argumentationen för ett visst pris skiljer sig också kraftigt åt mellan kommunerna. I Stockholm anger Stockholm Vatten och AGA Gas att priset ska vara 30 procent lägre än för bensin, medan Skellefteås tekniska nämnd anger att ett högt pris till största kunden Skelleftebuss är en förutsättning för att få igen investeringen i biogasanläggningen. Accepterar verkligen Skelleftebuss ett högre pris för biogasen än bussbolag i andra kommuner? Om Fordons Gas AB öppnar som planerat 2009 i Skellefteå, var tankar då Skelleftebuss?

Bedömning av Östersund

Östersunds prissättning på 9,00 kr/Nm³ tillhör landets lägsta, vilket är positivt. Dessutom har priset legat fast sedan introduktionen och ingen prishöjning diskuteras för närvarande, vilket underlättar för taxi, hushåll och andra att göra sin kalkyl på bytet till biogas.

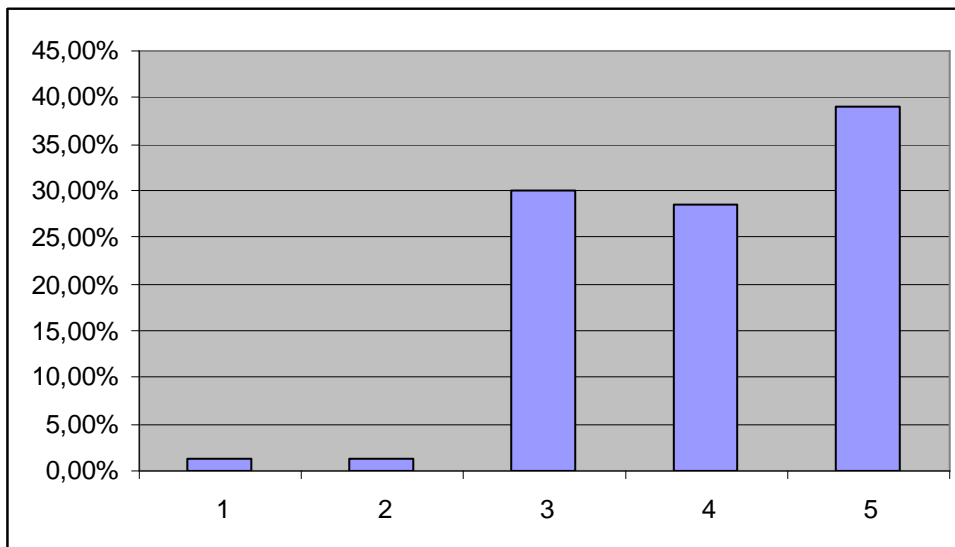
Att priset är acceptabelt bekräftas av Gröna Bilisters enkätundersökning till kommunens gasbilister, som ger prissättningen snittbetyget 4,03 av 5 möjliga. Det får ses som ett väldigt högt betyg mot bakgrund av att många skulle kunna förväntas ta chansen och signalera vikten av en prissänkning.

Bland kommentarerna finns att läsa:

- En eloge till en miljömässigt aktiv prissättning istället för oljebolagens vinstmaximerings regler.
- Inför ett rabatt-kort, likt det som bensinstationer har, där trogna kunder får rabatt.
- Sänk priset till 8 kronor/kubikmetern för att locka fler att köpa biogasbil.

¹ Se t.ex. <http://norr.se/asikter/insandare/article166374.ece>

Vilket betyg vill du ge prissättningen för biogas i Östersund?



Ekonomisk stimulans

Förutom själva gaspriset är många andra former av ekonomisk stimulans möjlig från kommunens sida. Det kan t.ex. gälla:

- **Miljöbilsförmåner.** Om gasbilar t.ex. har gratis eller rabatterad parkering, så påskyndar det en omställning till grönare bilism. Så är det i t.ex. Linköping, medan ett fyrtiotal kommuner i landet har gratis parkering för miljöbilar generellt.
- **Bränslecheckar.** E.On hade länge en gascheck på 7 500 kronor för den som skaffade gasbil (olika i olika kommuner), medan Boden ger 800 Nm³ biogas till den som skaffar gasbil.
- **Delfinansiering.** Uppemot ett femtiotal kommuner har vid någon tidpunkt delfinansierat inköp av gasbilar, vanligen med en tredjedel av merkostnaden jämfört med motsvarande bensinbil och vanligen med statliga Klimp-medel. Då den statliga miljöbilspremie inte godkänner kompletterande delfinansiering, har detta i stort sett avstannat, med undantag för företagsbilar. Falköping hade tills nyligen en lokal biogaspeng och Östersund ger ett bidrag på upp till 9 000 kr åt den som skaffar en gasbil.
- **Bonus och krav vid upphandling av transporttjänster.** Kommunerna köper stora volymer färdtjänst, skolskjuts och andra transporttjänster. De bör kräva användning av förnybara drivmedel, som Linköping, eller i andra hand stimulera omställningen med hjälp av högre milersättning, som Stockholms läns landsting.

Bedömning av Östersund

Östersund är en av alltför få kommuner som har ett lokalt Klimp-bidrag till den som skaffar gasbil, vilket är utmärkt. Kommunen står genom Klimp-bidraget för en del av merkostnaden, upp till 9 000 kronor vid inköp av ny eller begagnad gasbil.

Östersund har också gratis parkering för miljöbilar, vilket gynnar bl.a. gasbilar, även om gasbilar inte får särskild stimulans. Vi ser det som korrekt och är kritiska till de kommuner som endast ger parkeringsförmåner till bilar som kör på det bränsle som tillverkas lokalt.

Östersund är en av de kommuner som mest konsekvent utnyttjar möjligheten att ställa om transporttjänster till förnybara bränslen. Kommunen ger högre milersättning till den som kör skolskjuts på förnybara bränslen medan man för färdtjänsten kräver 10 procent förnybara bränslen i år och 40 procent 2011, med liknande villkor för transport av färdiglagad mat. Kommunen begär inte specifikt biogas, men det har ändå lett till ett flertal gasbussar i taxis regi.

Tillgänglighet

Det är helt avgörande att biogasen är faktiskt tillgänglig. Vårt ideal är att:

- Det finns gasmackar där de stora bilströmmarna finns – man ska inte behöva ta en stor omväg eller behöva leta efter gasmacken.
- Macken/mackarna ska ligga på eller direkt intill en bensinstation – man ska inte behöva åka två ställen för att tanka sin bil med bensin och biogas, och biogasen ska vara ett väl synligt alternativ för bensinbilisten.
- Tung trafik som tankar stora mängder gas ska tankas vid separat gasmack för att inte köerna ska bli för långa och trycket för dåligt.
- Minst tio personbilar per timme ska kunna tanka gas.
- Det ska vara lätt att göra felanmälan och problemen ska åtgärdas snabbt.
- Det ska vara möjligt att betala med alla vanliga kreditkort och kontant med sedlar.
- Gasmacken ska vara skyddad från väder och vind.
- På gasmacken ska man kunna göra samma som på en bensinmack; kontrollera däcktrycket, tvätta vindrutan, fylla på spolervatten, slänga skräp, torka händerna etc.

Bedömning av Östersund

Östersund har bara en gasmack, placerad i Lugnvik. Macken ligger långt från närmaste bensinmack vilket innebär att den som ibland kör sin gasbil på bensin (alla gasbilar startar på bensin) måste åka till två mackar för att tanka fullt. Macken ligger relativt oskyddad för väder och vind, och kommunen överväger att bygga ut taket så att man får bättre skydd när man tankar. Inte heller är det möjligt att t.ex. kolla däcktrycket när man tankar.

Eftersom det bara finns en mack, så samsas personbilar med tunga fordon, främst sopbilar, vilket innebär att gasbilisterna ibland får vänta länge och/eller får få kubikmeter gas i tanken. Att macken numera har två slangar förkortar tiden men minskar inte risken för dåligt tryck.

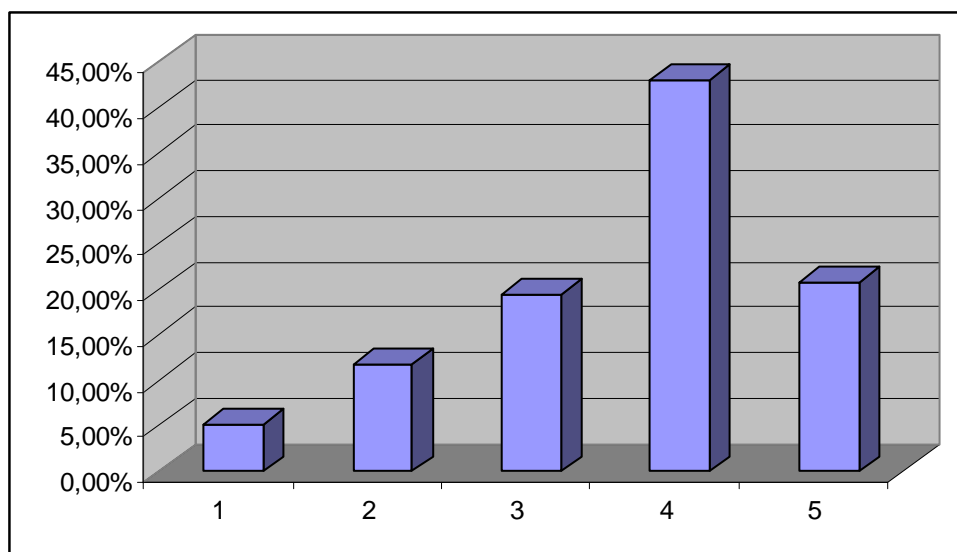
Det är möjligt att betala med alla vanliga kreditkort, vilket är viktigt inte minst för gästande gasbilister som inte kan ha ett lokalt tankkort. När det i början inte alls gick att ta betalt, beslutade kommunen att låta gasbilisterna tanka gratis tills felet var åtgärdat. 62-85 procent betalar med kontokort, beroende på månad, resten med av kommunen utfärdade kort.

Östersund bedömer att de uppfyller Gasföreningens krav för att få bli certifierad gasmack, vilket bl.a. ställer krav på att tillgängligheten ska uppgå till minst 95 procent per kvartal och att fel ska avhjälpas inom två timmar om de upptäcks vardagar dagtid.

Gasbilisterna i Östersund relativt nöjda, med ett medelbetyg på 3,6 för tillgängligheten under 2008. Bland kommentarerna märks:

- Många önskar sig en andra gasmack. Bland förslagen på belägenhet finns Shellmacken i parkeringshuset, i Torvalla vid Jämtkraft och vid Odenskog.
- Många önskar att det skulle gå att tanka också bensin vid gasmacken.
- Flera vill att kommunen ska medverka till gasmackar i andra delar av regionen, såsom Sundsvall eller Åre.
- Ökad driftssäkerhet för telefonlinjen från pumpen.

Vilket betyg vill du ge tillgängligheten 2008 för biogas i Östersund, dvs i hur hög utsträckning biogasmacken fungerar utan problem?



Driftssäkerhet och service

Allting kan gå sönder och krångla. Det avgörande är dels hur pass ofta detta inträffar, dels vad som händer under tiden. Gröna Bilisters erfarenhet är att här finns mycket stora skillnader mellan olika aktörer. Vi har själva upplevt, och har nåtts av många biogasbilsägare som bekräftar, att exempelvis Svensk Biogas snabbt kör ut med ett flak biogas om någon av deras mackar är trasig. Däremot upplever vi att AGA i Stockholm inte alltid reagerat lika snabbt utan ibland nöjt sig med en handskriven lapp som förkunnat att det är tekniskt fel, utan att specificera vad som skett, när det åtgärdas eller vad man bör göra under tiden.

Vårt tänkta ideal är – förutom en gasmack som aldrig går sönder, förstås – en gasaktör som:

- Skyndsamt reparerar en trasig gasmack och under tiden erbjuder biogas från flak.
- Godkänner naturgas som tillfällig back-up om problem därmed kan avhjälpas.
- Informerar alla gaskunder om tillfälliga problem med mejl, sms och information på webbplats, och då informerar om närmaste tillgängliga gasmack.
- Kompenserar för utebliven biogas i form av ekonomisk ersättning till kunden motsvarande merkostnad för bensin (endast belopp över 100 kronor för privatperson och 300 kronor för företag/organisation) och i form av klimatkompensation för den ökade klimatpåverkan som bensindriften gett upphov till.

Bedömning av Östersund

Gasmacken i Östersund har haft ett antal tekniska problem. Det har bl.a. krävts ett dispenserbyte vilket ledde till ett tekniskt avbrott.

Om gasmacken har tekniska problem, informerar kommunen de användare man känner till via mejl eller via SMS. Det fungerar i stort sett väl enligt användarna i kommunen, men givetvis inte för tillfälliga besökare såsom Sälen-turister.

Flera gasanvändare anger att det periodvis varit lågt tryck på macken, men nästan alla anger att tillförlitligheten det senaste halvåret i stort sett varit god och man berömmar byte av munstycken och andra förbättringar.

Gröna Bilister bedömer gassituationen i Östersund som mycket sårbar. Det finns bara en gasmack, bara en biogasanläggning och ingen annan biogas att uppbringa inom cirka 40 mils radie, vilket innebär att det skulle vara mycket dyrt och miljömässigt tveksamt att köra upp gas på flak. Därför är det av stort intresse för gasbilisten i regionen att det blir minst ännu en mack, att planerna på ny gasproduktion förverkligas och att Sundsvalls planer på biogasproduktion år 2009 förverkligas så tidigt som möjligt.

Vi beklagar att biogasanläggningar och –tankställen i sån liten grad är standardiserade och bedömer att det finns en stor potential att förbättra tekniken, underlätta materialutbyte och minska kostnader genom gemensamma upphandlingar.

Tillgång och efterfrågan

Såväl bristande tillgång på biogas som bristande efterfrågan är välkända problem för biogasbranschen. I exempelvis Skellefteå har det uppmärksammats att mindre än hälften av biogasen faktiskt används, resten facklas bort, medan det i Uppsala varit så begränsad tillgång på biogas att kommunen inte kunnat eller velat garantera tillgången för privatbilister. I Stockholm har det också periodvis rått brist på biogas, vilket först på senare tid avhjälpes genom att man då köpt in gas från bl.a. Svensk Biogas.

Vilka mängder biogas som produceras är en avgörande faktor för om gasen blir en framgång. För stort överskott och den ekonomiska kalkylen blir skakig samtidigt som miljövinsten minskar, medan ett underskott snabbt leder till att tilltänkta användare drar öronen åt sig.

Överskottsgas bör säljas till andra användare, i första hand för att bistå dem i omställningen till biogasdrivna transporter. I andra hand bör gasen användas för kraftvärmeproduktion eller i fjärrvärmenätet, och inte annat än rent undantagsvis facklas bort.

Bedömning av Östersund

Östersund säkerställde en betydande efterfrågan på gasen från den dag som gasmacken öppnade, genom att man i över ett år innan dess hade inköpsstopp för nya kommunala bilar. Parallellt med detta arbetade man med att få med sig allmänheten på att köpa gasbilar.

Östersund har slutit avtal med Sundsvalls kommun om leverans av biogas för deras sopbilar under sex månader, till dess att Sundsvalls egen gasproduktion kommer igång. Ungefär 1500 kubikmeter per vecka kan levereras.

Överskottsgas köps av Jämtkraft, under 2007 motsvarande 5 135 MWh. I framtiden kommer inriktningen troligen att vara att använda biogasen som ”spetsgas” för att bättre kunna använda den deponigas som Jämtkraft också har till förfogande. Avtalet förnyas årsvis men kommer troligen att löpa under åtskilliga år eftersom det är lönsamt för båda parter.

Information och marknadsföring

Biobränslemarknaden är full av överdrivna påståenden, såväl om respektive bränsles förträfflighet som om dess problem. Den som funderar på att byta till gasbil måste få en konkret vägledning, och den som redan kör gasbil behöver hjälp att besvara andras frågor. Här har den lokala gasaktören en viktig roll.

Därutöver bör gasaktören se till att det byggs upp en förväntan och en kundgrupp redan innan gasen lanseras, att kunderna informeras kontinuerligt och att ”grytan hålls kokande” med nya aktiviteter kopplade till biogasen så att fler får upp ögonen för bränslet.

Dessutom ska kommunen se till att macken/mackarna är väl skyltade, både från vägarna och med information på Internet, etc.

Bedömning av Östersund

Östersunds kommun har skyltat gasmacken vid genomfartsleder och påföljande gator, men haft problem med att skyltarna vid ett tillfälle stulits. Vidare är gasmackens belägenhet utsatt på kommunens hemsida och på flera nationella gassidor. Gasbilisterna får information per mejl, och SMS om det är något problem med gasmacken. Kommunen lär också ut hur man tankar sin gasbil, bl.a. för de som ingår i bilpoolen.

Därutöver är kommunen synnerligen aktiv i informationsarbetet gällande biogas som fordonsbränsle, bl.a. med en utförlig webbplats² och flera seminarier, studiebesök vid anläggningen, provkörning och biogasbilsutställning, samt info till media som enligt Grön Trafik resulterat i 71 medieinslag. Vi imponeras särskilt av ett par initiativ bortom det vanliga:

- Tidig information om biogasen – långt innan det var möjligt att tanka gas byggdes det upp en förväntan och en kundstock.
- Biogasen blev en integrerad del av Skidskytte-VM.
- Samarbete med taxinäringen om biogasanvändning.

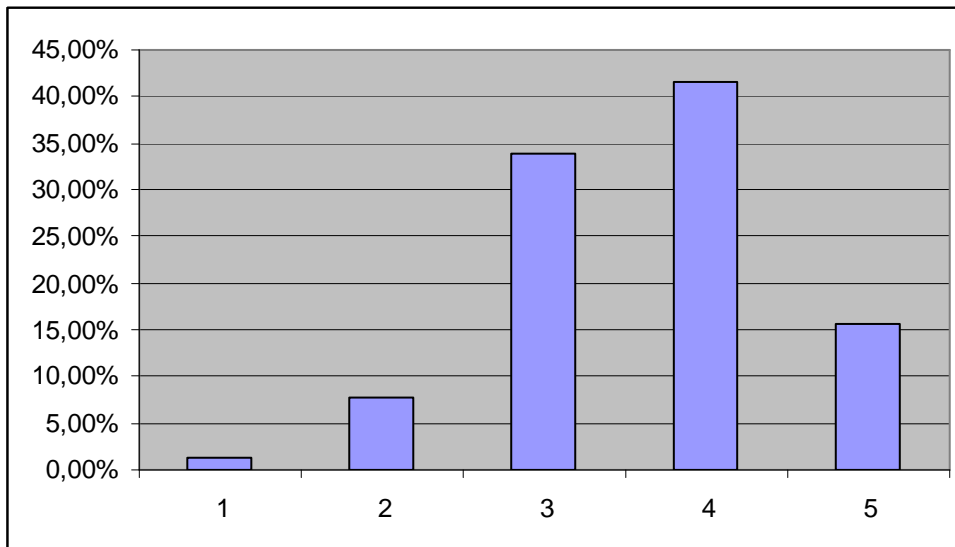
Därutöver är vi positiva till att kommunen inte ensidigt satsat på biogas, utan fortsatt informera om fördelarna med att köra på etanol, att ta cykeln, åka kollektivt, köra sparsamt, kolla lufttrycket etc.

Gasbilisterna i Östersund ger kommunens information ett snittbetyg på 3,62. Bland kommentarerna finns:

- Kanske man kunde ha provkörning av gasbilar, auktion på en gasbil, teknisk visning för motorintresserade etc... Generellt är det bra med info på hemsidan.
- Mycket finns på hemsidan, även riktade e-postutskick från grön trafik.
- Bör synas mera utåt i media, så att efterfrågan stiger

² www.ostersund.se/biogas

Vilket betyg vill du ge Östersunds kommun gällande information om biogas och gasbilar?



Biltillgång

I teorin är tillgången på gasbilar naturligtvis den samma över hela landet, men i praktiken är det stor skillnad mellan olika kommuner och bilhandlar. E.Ons undersökning från våren 2008 visar att en stor del av landets bilhandlare har både dålig kunskap om gasbilar och begränsade ambitioner att sälja dem, vilket Gröna Bilisters kommungranskningar bekräftar.

Bedömning av Östersund

Östersund har som mål att till år 2010 uppnå 340 biogasbilar och fyra sopbilar. Redan i september 2008 finns det 139 gasbilar enligt kommunens sammanställningar för parkeringsförmåner och biogasbilsbidrag. Det är därför troligt att målet nås och överträffas.

Långt ifrån alla gasbilarna är köpta i Östersunds bilhandel; många har köpt begagnat i andra delar av landet och en del av de gasbilar kommunen har köpt har man skaffat via en specialimportör eftersom märkets generalagent inte velat/fått ta in bilen till Sverige.

Gasbilarna fördelar sig enligt följande:

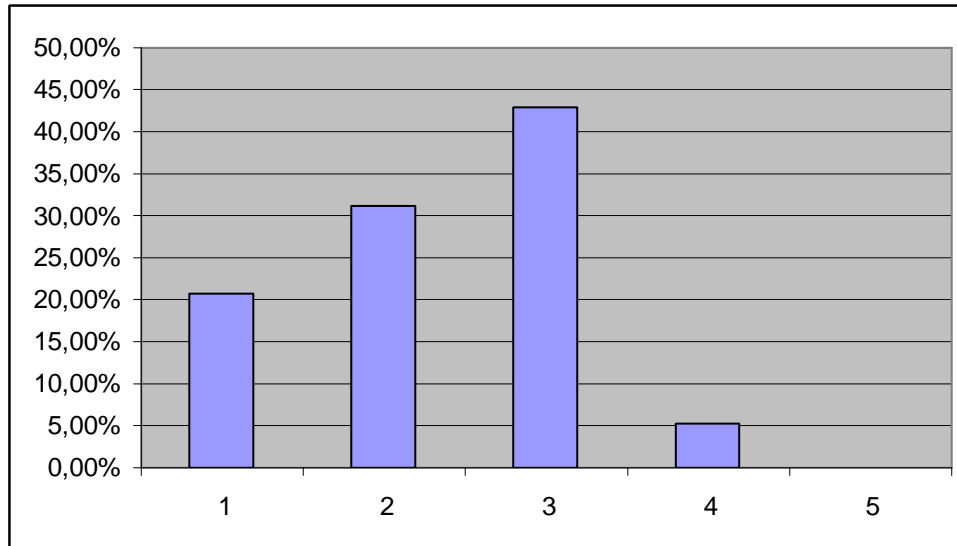
- 72 ägs eller leasas av kommunen själv
- 39 ägs av privatpersoner.
- 26 företagsägda, Jämtkraft och Östersunds Taxi är störst med fyra gasbilar var.
- 2 finns i en bilpool.

Den märkesmässiga fördelningen är:

Citroën:	14 (enbart C3)
Opel:	28 (främst Zafira)
Volkswagen:	42 (främst Caddy skåp och Touran)
Volvo:	46 (främst V70 och S60)
Övriga:	9 (främst Fiat Punto, Mercedes E-klass och Sprinter)

Gasbilisterna i Östersund ger sina bilhandlare underbetyg, bara 2,32 och inte ett enda toppbetyg. Flera kommentarer är ”Fick verkligen insistera hos min bilhandlare” eller liknande. Bland bilmärkenas representanter får Citroën genomgående dåligt betyg (”nollkoll”, ”vill ju inte sälja alls” etc), medan Fiat får bra betyg och övriga märken som kommenteras (Opel, Volkswagen och Volvo) får blandade omdömen. Vidare efterfrågas en lokal andrahandsmarknad för gasbilar, som kommunen föreslås sköta.

Vilket betyg vill du ge Östersunds bilhandlare gällande information om biogas och gasbilar?



Kontrollsystem

Att vara en ledande biogaskommun handlar inte bara om att presentera ett smörgåsbord åt den tilltänkte gasbilisten, utan också om att följa upp och ställa krav. Detta är i princip samma sak som för kommuner som stimulerar etanol eller något annat biobränsle. Kommunen ska:

- säkerställa att förvaltningar, bolag och förmånsbilsberättigade väljer ”rätt” bil.
- säkerställa att den egna fordonsparken tankas på ”rätt” bränsle.
- följa upp allmänhetens tankningsbenägenhet och villkora lokala förmåner med att man tankar ”rätt”.

Alltför många kommuner brister fortsatt i uppföljningen av hur de egna bilarna tankas, vilket Gröna Bilister bara det senaste året har kritiserat bl.a. Växjö och Örnsköldsvik för. Det tillhör fortfarande ovanligheterna att kommunerna kräver en viss tankningsbenägenhet för att medborgarna ska få miljöbilsförmåner, men Göteborg har höjt sitt krav, så att 70 procent av bränslemängden nu ska vara ”rätt” bränsle och några kommuner har tagit efter.

Bedömning av Östersund

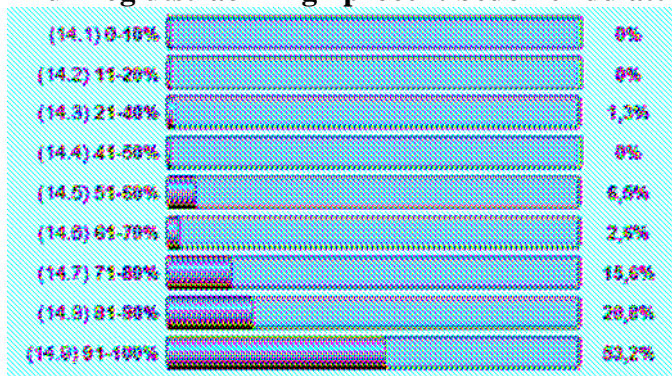
Som en del av det beviljade Klimp-anslaget ingick at Östersund skulle säkerställa att bilarna till 70 procent framförts på ”rätt” bränsle. I kommunens redovisning från slutet av mars 2008 anges att biogasfordonen tankat biogas till 80,2 procent av den totala körsträckan. Lägst

andel, 13 procent, hade ett fordon på Integrationservice, medan fem fordon tankat 100 procent biogas. Gatukontoret ligger i spannet 78-94 procent "rätt" tankning, Rådhusets Bilpool 41-84%. Nästan alla Teknisk förvaltnings fordon ligger mycket högt, med ett snitt på över 80 procent biogas i sina bilar.

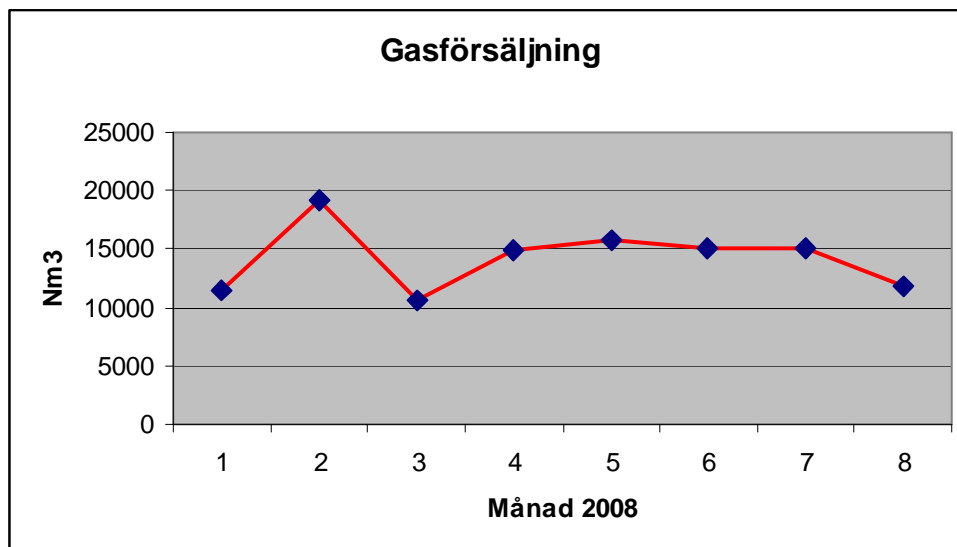
I kommunens miljöledningssystem ingår att föra körjournal, men här finns en mängd felkällor som gör att man nu istället tar in statistik från bränslebolagen per kort och enhet.

I Gröna Bilisters enkät har Östersunds gasbilister själva fått ange i vilken utsträckning de tankar på gas, med ett snitt på närmare 92 procent. Det är troligen en för hög skattning, även om det är rimligt att andelen gastankningar successivt ökar i takt med att gasmacken fungerar bättre och bensinpriset stiger.

I hur hög utsträckning i procent bedömer du att du kört din bil på biogas?



Kommunen har också statistik över mängden gas som säljs per månad, se nedan. Februari månads tydliga uppgång beror på turistande sportlovs-gasbilister, och visar på det nationella värdet av att ha en fjällnära gasmack.



Ekonomi

Det är viktigt att biogasen inte innebär en långsiktig dränering av kommunens ekonomi. Då urholkas det politiska stödet och den allmänna acceptansen, samtidigt som underhåll eftersätts och expansionsplaner skjuts på framtiden. Så har det t.ex. varit med Uppsalas biogas-introduktion, och så ser det alltmer ut att vara med etanolproduktionen i Örnsköldsvik.

Bedömning av Östersund

Östersunds biogasanläggning vid reningsverket i Göviken och den tillhörande gasmacken är till stora delar resultat av en lyckad Klimp-ansökan, med 7,8 miljoner kronor i statligt bidrag. Därtill kommer bidrag för fordonsinköp. Kommunen har själva finansierat en kostnad på cirka 12 miljoner kronor, och budgeterar för ett mindre överskott på ett par hundra tusen kronor per år när antalet tankande fordon uppgår till minst 170 samt 4 sopbilar, inklusive en viss bränslebesparingskostnad för kommunens fordon. Ekonomin förbättras om rågasuttaget ökar.

Vi har ingen möjlighet att sätta in oss i detalj i kostnadsbedömningarna, men konstaterar att ett resultat kring noll såsom budgeteras är positivt. Vi bedömer att kommunen troligen underskattat ett kommande bränslepris – Sika anger att det bensinen redan om något år kan ligga på 16 kronor per liter. Vidare konstaterar vi att de betydande positiva hälsoeffekter som bytet till biogas har inte finns med i kalkylen.

Politisk diskussion

Investeringen i biogas är långsiktig, för att biogasen ska ge största möjliga nytta krävs fortsatta beslut om anläggningen, fordonen och brukarnas villkor. Därför är det viktigt att det i största möjliga utsträckning finns politisk enighet kring biogasens framväxt. Det är en nyckel till biogasens framgång i Linköping och en viktig orsak till biogasproblemen i Stockholm.

Bedömning av Östersund

Biogassatsningen har huvudsakligen skett i bred politisk enighet. De stora besluten om biogas har fattats i politisk enighet, utan formella reservationer. Att debatten till tider har varit lång och intensiv ser vi som positivt eftersom det i slutändan lett till att alla politiker ställt sig bakom besluten.

”Politiskt mod och politiskt ledarskap är bra. Politisk hybrid (övermod) är inte bra. Framtiden får utvisa vad vårt gemensamma beslut var”, skriver folkpartiets Finn Cromberger i en enskild protokollsanteckning som ganska väl visar bilden av frågetecken men ändå enat agerande.

Kommande diskussion: Biogas från spannmål?

Östersunds kommuns önskar utöka biogasproduktionen, med en större biogasanläggning på Gräfsåsen. Där skulle man kunna producera biogas för 900 personbilar, som ersätter drygt en miljon liter bensin och ger 20 000 kubikmeter biogödsel som ersätter stora mängder handelsgödsel i jordbruket.

Kommunens eget matavfall på 4 200 ton per år motsvarar ungefär hälften av behovet för en sådan anläggning, varför kommunen överväger att använda vall från åkermark och/eller slakteriavfall och gödsel. 3 000 ton vall, produktion från cirka 500 hektar åker, skulle innebära full biogasproduktion. Vallen skulle kunna produceras i länet, bl.a. på 100 hektar park- och tomtmark som kommunen äger³.

Gröna Bilister ser positivt på en sådan utveckling, men uppmanar kommunen att tidigt och noggrant sammanställa argumentationen kring att producera biodrivmedel på mark som skulle kunna användas för livsmedelsproduktion.

³ <http://www.op.se/parser.php?level1=161&level2=713&id=947437>