

GRÖNA BILISTER

Biobränslen för fordonsdrift i Värmland

En nulägesrapport

Mars 2009

Innehållsförteckning

EU:s indikatorer för projektet	3
Produktion av bibränslen för fordonsdrift	3
Tankställen för bibränslen.....	4
Nybilsförsäljning	5
Bränsleförbrukning.....	8
Klimatindex.....	8
Eda.....	10
Filipstad.....	10
Forshaga.....	10
Grums.....	11
Hagfors.....	11
Hammarö.....	12
Karlstad	12
Kristinehamn	13
Munkfors.....	13
Säffle.....	14
Torsby	15
Årjäng	15
Fokusgrupp energirådgivare	16
Fokusgrupp bilhandlare	17
Fokusgrupp bensinhandel	18
Fokusgrupp media	18
Samlad bedömning	20

Denna rapport är sammanställd av Mattias Goldmann, Gröna Bilister, utifrån ett uppdrag från Region Värmland. Medverkande har också varit Anders Forsare, Pernilla Bill, Unn Carlsson och Per Östborn.

EU:s indikatorer för projektet

Det EU-projekt där Värmland ingår, kommer att utvärderas utifrån ett antal ”performance indikatorer”, enligt nedan. Denna nulägesbeskrivning utgår ifrån dessa indikatorer, enligt

EU:s ”Performance indicator”	EU:s ”Quantification of success”	Behandlas av rapportens avsnitt
Biofuel production	Local biofuel capacity and production targets established and met in the region;	Produktion av biobränslen för fordonsdrift
Biofuel supply	5 additional biogas fuel stations in the regional network area;	Tankställen för biobränslen
Biofuel use	5 additional vehicle fleets of partner organisations operating on biofuels in the regional network; 50 additional vehicles operating on biofuels in fleets of partner organisations in the regional network; 40% biofuels within vehicle fleets of partner organisations in the regional network.	Nybilförsäljning; Bränsleförbrukning; Klimatindex; Kommungranskningar;
Public Awareness	100% increase in awareness of biofuels and where to get them in the region. This will be quantified by comparison between the results of public awareness surveys at the start and end of the project as part of the evaluation workpackage.	Fokusgrupp kommunala energirådgivare; Fokusgrupp bilhandlare; Fokusgrupp bensinhandel; Fokusgrupp media

Produktion av biobränslen för fordonsdrift

I Värmland finns ett antal företag och kommuner som är engagerade i produktion av biobränsle för fordonsdrift, även om den nuvarande produktionen är begränsad.

Karaby Bioenergi HB i Kristinehamn har producerat RME (rapsmetylester), som används för låginblandning i fossil diesel och som i viss utsträckning används som fordonsbränsle i koncentrerad form. Då rapsen blev för dyr, övergick man till flottyr som råvara¹. Karaby har under en följd av år beviljats skattebefrielse av regeringen för sin biodrivmedelsproduktion.

Karlstads kommun etablerar biogasproduktion för fordonsdrift, från reningsverksslam. Anläggningen vid Sjöstadsverket kommer att kunna ge bränsle till omkring 1 500 bilar. Detta sker utifrån en förstudie gällande biogasanläggning i Karlstadsregionen som genomfördes

¹ http://74.125.95.132/search?q=cache:ixbXx-lZIysJ:www.s.lst.se/NR/rdonlyres/999FF68B-8F02-47BB-BD02-B81A45887E85/119158/webb_HRU_2_2008.pdf+Karaby+Bioenergi&hl=en&ct=clnk&cd=7&gl=uk

med Karlstads, Grums, Forshaga, Hammarö och Kils kommuner, med avsikten att det organiska hushållsavfallet från dessa kommuner ska behandlas.²

Säfte BioEnergi bildades år 2006 och är ett företag som ska verka för att framställa biogas av organiskt avfall som gödsel och vall. Företagets vision är:

- Att bli första gårdsanläggningen som framställer biogas med större omfattning i Värmland.
- Att erhålla en årlig produktion av ca 1,3 miljoner Nm³ metangas, med huvudsaklig råvara från gödsel och vallgrödor samt industriavfall och slam från kommunalt reningsverk.
- Att bidra till att Säffle kommun introducerar biogas som energibärare i samhälle och kommun.
- Att gasen ska uppgraderas till biogas och därmed ersätta drivmedlen diesel och bensin. Gasen kommer inledningsvis att användas för kraftvärmeproduktion inom ett helt koldioxidneutralt fjärrvärmenät med stor andel spillvärme från industri.³

Företaget anger att det på drygt ett dussin gårdar i närheten av den planerade anläggningen finns över 50 000 svin som producerar 100 000 ton gödsel per år. Där finns också cirka 4 000 jordbruksmark som i dag ligger i träda och som med vallodling för rötning skulle ge ett energiinnehåll motsvarande 1,62 miljoner liter olja, vilket kan driva 4 000 fordon per år.⁴

Värmlandsmetanol AB etablerades år 2001 av miljödebattören Björn Gillberg, och anger nu att de startar en fullskalig metanolanläggning i Hagfors år 2011, en investering på cirka två miljarder kronor.⁵ Företaget har idag 763 ägare och planerar riktade emissioner under 2009 för att få in mer kapital.

Den årliga kapaciteten anges till 100 000 årston metanol, tillverkad av förgasad biomassa – stubbar, grenar, gallringsvirke och andra restprodukter från den skog som ligger inom en 15 mils radie från fabriken i Hagfors. För att klara att producera 300 000 liter metanol per dygn krävs 400 hektar skog, på ett år nästan 90 000 hektar. Hittills har ingen metanol producerats och om det faktiskt kommer att ske får betecknas som osäkert⁶.

Regionen har ett omfattande biodrivmedelsnätverket med bl.a. OK Värmland, Värmlandstrafik, Länsstyrelsen, Karlstadbus, Vägverket Väst, Karaby Bioenergi, Handelskammaren, LRF, Karlstad Energi samt Säffle, Karlstad och Arvika kommun⁷.

Tankställen för biobränslen

I Värmland, liksom i större delen av Sverige i övrigt, finns god tillgång på tankställen för biobränslen. Sekab och etanol.nu har tidigare sammanställt samtliga tankställen för etanol

²[http://www.karlstad.se/apps/symfoni/karlstad/karlstad.nsf/\(\\$All\)/EAD40059E612E0D4C125755300464952?Open](http://www.karlstad.se/apps/symfoni/karlstad/karlstad.nsf/($All)/EAD40059E612E0D4C125755300464952?Open)

³ Se <http://www.safflebioenergi.com/>

⁴ <http://www.nwt.se/saffle/article31741.ece>

⁵ Veckans Affärer den 29 januari 2009, endast papperstidningen. Se även <http://www.mentoronline.se/iuware.aspx?pageid=57656&ssoid=64836>

⁶http://www.realtid.se/ArticlePages/200812/11/20081211164340_Realtid153/20081211164340_Realtid153.dbp.asp

⁷ <http://www.varmland.se/miljo/index.asp?id=3384>

E85 men slutat eftersom tillgången nu bedöms så god – det finns cirka 1 300 mackar för E85 av totalt drygt 3 500 bensinmackar. Detta är till stor del ett resultat av den tillhandahållandeskyldighet som innebär att alla bensinstationer utom de med en årlig försäljning på under 1 000 m³ bensin och diesel successivt måste sälja ett förnybart bränsle, vilket i praktiken inneburit etanol E85.

I motsats till bl.a. Gävleborg och Kronoberg, har inte Värmlands län infört någon ekonomisk stimulans för etablering av etanolmackar i de områden där tillhandahållandeskyldigheten inte gäller, alltså i glesbygd där mackar har låg försäljningsvolym.

Länsstyrelsen i Värmlands har tillsammans med sin motsvarighet i Dalarna fått i uppdrag av regeringen att utreda hur ”mackdöden” kan förhindras och kommer också att granska hur situationen är avseende mackarnas krav på att sälja förnybart bränsle⁸.

OK Värmland har i dagsläget 14 E85 pumpar i länet, och etablerar ytterligare tre innan augusti 2009. Därtill tillkommer ett antal privata eller bolagsägda OK-stationer, såsom Väse och Nyängsrasta, Våxnäsmacken, Kil, Molkom, Värnäs samt Volvos Tanka-stationer. Dessa inkluderas inte i OK:s siffror⁹. Statoil har ett liknande antal, och därtill kommer ett antal mackar från andra bensinbolag, sammantaget innebärande att tillgången på E85 är garanterad i samtliga kommuner i länet.

Liksom i Sverige i övrigt, innehåller all 95-oktanig bensin fem procent etanol, och huvuddelen av dieseln innehåller 1-5 procent FAME, vanligen rapsmetylester (RME). Bränslecompaniet i Värmland säljer diesel med 2 procent RME, främst för lastbilsbruk¹⁰.

Biogas för fordonsdrift saknas i nuläget helt i Värmland, men i Karlstad invigs en biogasanläggning under våren (se nedan). AGA Gas AB har beviljats statliga bidrag på 1 140 000 kronor för ett tankställe, gemensamt med OKQ8, i Våxnäs i Karlstad. Här beräknas årligen sälja cirka 300 000 normalkubikmeter gas, vilket motsvarar drygt lika många liter bensin. Klimatvinsten blir därmed cirka 750 000 kilo koldioxid per år, allt enligt Naturvårdsverket¹¹.

Gasbolaget FordonsGas AB har beviljats bidrag för gasmackar i Grums och Kristinehamn, men det är i nuläget högst osäkert om dessa mackar verkligen blir av – bolaget har tagit bort alla referenser till dessa mackar på sin webbplats¹².

Ett lokalt bolag i Säffle är engagerade i gårdsbaserad biogasproduktion och avser uppföra en gasmack för fordonstankning under hösten 2009 (se nedan).

Nybilsförsäljning

2008 var 33,24 procent av nybilsförsäljningen i Sverige miljöbilar, enligt den av regeringen fastställda definitionen som bl.a. är utgångspunkt för den statliga miljöbilspremien. Det är en i det närmaste fördubblad andel jämfört med 2007 års 17,56 procent.

⁸ Falu-Kuriren den 11 februari 2009, endast papperstidningen.

⁹ Uppgifter från Hans Ferner, OK Värmland, 090218.

¹⁰ <http://www.branslecompaniet.se/9.html>

¹¹ <http://www.branschnyheter.se/article41957.php>

¹² www.fordonsgas.se

I Värmlands län registrerades under 2008 1 878 miljöbilar, en dryg fördubbling jämfört med 2007 års 825 miljöbilar. Det motsvarar en miljöbilsandel på 30,54 procent, mot 10,85 föregående år. I Värmlands län registrerades därmed en något lägre andel miljöbilar än i landet som helhet, medan ökningstakten i länet var betydligt högre. Värmland hade 2008 den nionde högsta andelen miljöbilar i nybilsregistreringarna, av samtliga landets län och regioner.

Angränsande län hade 2008 en miljöbilsandel enligt följande:

- I Dalarnas län registrerades 25,12 % miljöbilar 2008, upp från 12,30 % 2007
- I Örebro län registrerades 30,15 % miljöbilar 2008, upp från 15,02 % 2007
- I Västra Götalandsregionen registrerades 36,51 % miljöbilar 2008, upp från 21,97 %

Avseende bilar som kan framföras på förnybara drivmedel, registrerades 2008 1 371 etanolbilar ("Flexifuelbilar"), mot 593 föregående år. Etanolbilarna stod därmed för 73,00 procent av de nyregistrerade miljöbilarna, mot 71,88 föregående år. Det nationella genomsnittet var 68,57 procent, mot 65,73 föregående år. Under hela 2008 nyregistrerades endast 4 gasbilar i länet, mot 0 föregående år. Gasbilarna stod därmed för 0,21 procent av de nyregistrerade miljöbilarna, mot 0 föregående år. Det nationella genomsnittet var 1,56 procent, mot 3,13 föregående år.

På kommunnivå registrerades det år 2008 flest miljöbilar i Karlstad, medan de enda kommuner i länet med en miljöbilsandel i nybilsregistreringen över riksgenomsnittet i 2008 års nybilsregistrering var i andelsordning Munkfors, Hammarö, Storfors, Filipstad, Torsby och Årjäng. Munkfors hade med 46,43 procent landets fjärde högsta miljöbilsandel, efter Trollhättan, Nybro och Härryda, medan Hammarö hade landets sjätte högsta miljöbilsandel. Lägst miljöbilsandel var det i Kil och Arvika, som ur ett nationellt perspektiv hade landets 238:e och 203:e högsta miljöbilsandel. Se vidare nedanstående diagram:

Kommun	Antal 2008	2007	Upp/ner % helår	Andel 2008	2007
ARVIKA	154	96	60,42	25,75	13,15
EDA	38	13	192,31	30,4	9,22
FILIPSTAD	52	23	126,09	36,88	13,29
FORSHAGA	38	14	171,43	31,15	7,53
GRUMS	40	11	263,64	29,2	7,24
HAGFORS	49	14	250	32,45	7,29
HAMMARÖ	79	31	154,84	43,65	10,76
KARLSTAD	893	401	122,69	30,97	11,61
KIL	42	14	200	22,46	6,39
KRISTINEHAMN	169	68	148,53	26,57	8,27
MUNKFORS	26	2		46,43	4
STORFORS	24	6	300	36,92	8,96
SUNNE	79	37	113,51	30,15	11,14
SÄFFLE	56	23	143,48	26,79	8,01
TORSBY	82	58	41,38	35,19	18,53
ÅRJÄNG	57	14	307,14	34,76	7,07
Värmlands län	1878	825	127,64	30,54	10,85

Samtliga siffror är bearbetade utifrån statistik från bilindustrins branschorgan BilSweden¹³.

Naturvårdsverket, Vägverket och Konsumentverket publicerar två gånger årligen rapporten de ”Index över nya bilar klimatpåverkan”. Den senaste publicerades i april 2008¹⁴, med detaljerad information om nybilsförsäljningen 2007, inklusive specifik information om biogas och etanol. I denna framgår bl.a. att de genomsnittliga koldioxidutsläppen från alla nya bensin- och dieslbilar uppgick till 181 gram koldioxid per kilometer, en minskning från 189 g/km föregående år. Om man tar hänsyn till etanol- och gasbilarnas genomsnittliga klimatnytta – som uppskattas vara 57 respektive 34 procents reduktion av klimatpåverkan² – minskar utsläppen från nya bilar till i genomsnitt 169 g/km. Om hänsyn även tas till låginblandning av etanol i bensin och RME i viss diesel minskar utsläppen från nya bilar till i genomsnitt 163 g/km.

I Värmland var de genomsnittliga koldioxidutsläppen från alla nya bensin- och dieslbilar 177 gram koldioxid per kilometer, en minskning från 184 g/km föregående år. Om man tar hänsyn till etanol- och gasbilarnas genomsnittliga klimatnytta minskar utsläppen från nya bilar till i genomsnitt 169 g/km.

Värmlands klimatpåverkan från nya bilar är därmed något lägre än riksgenomsnittet, exakt som riksgenomsnittet om de förnybara bränslenas klimatnytta medräknas, med en trend som följer rikets. Att Värmlands relativa klimatpåverkan ökar jämfört med riksgenomsnittet när biobränslet räknas med, förklaras av Värmlands lägre andel etanol- och gasbilar i nybilsförsäljningen.

¹³ http://www.bilsweden.se/web/Lansstatistik_miljo_och_dieslbilar_dec_08.aspx

¹⁴ http://www.vv.se/filer/53096/index_over_nya_bilar_klimatpaverkan.pdf

I Värmland har juridiska personers nya bilar något högre klimatpåverkan än fysiska (169 mot 168 g CO₂/km), medan mäns nya bilar har klart högre klimatpåverkan än kvinnors (172 mot 161 g CO₂/km), allt med hänsyn taget till de förnybara bränslenas klimatnytta. En något högre andel etanolbilar är registrerade på män än på kvinnor, men det mer än uppvägs att andelen särskilt bränsleslukande fordon är mycket högre hos männen.

Forshaga har landets femte lägsta koldioxidutsläpp från nya bilar, med 167,5 gram per kilometer. Ingen annan Värmlandskommun finns med på listorna över tio lägsta respektive tio högsta utsläpp. När hänsyn tas till de förnybara bränslenas klimatnytta, finns ingen Värmlandskommun alls med på listorna.

I Värmland har Forshaga lägst klimatpåverkan (163 g CO₂/km) och Hagfors högst (178 g CO₂/km), med hänsyn taget till de förnybara bränslenas klimatnytta.

I Värmland stod bilar framförda med förnybara drivmedel för 8,3 procent av nybilsförsäljningen 2008, med högst andel i Torsby (14,0 %) och lägst i Munkfors (0,0 %). På länsnivå ökade andelen med 8 procent mellan 2007 och 2006, en klart lägre ökningstakt än för riket som helhet (25 procent).

Bränsleförbrukning

Bensinbolagens branschorgan Svenska Petroleuminstitutet publicerar inte regional eller kommunal statistik över bränsleförsäljning, inte heller bensinstationernas branschorgan Svensk Bensinhandel. Statistik från bensinbolagen Statoils och OKQ8 är ändå relativt tillfredsställande, utifrån att de båda bolagen inklusive avlöpare står för drygt 60 procent av den svenska fordonsbränslemarknaden.

På nationell nivå anger Statoil att de under 2008 sålde drygt 76 miljoner liter E85, en ökning med 78 procent jämfört med 2007.¹⁵ I Värmland var ökningen ännu mer markant, 134 procent jämfört med 2007. Volymen 2008 var 978 000 liter E85¹⁶.

OK Värmland anger ungefär samma utveckling, de sålde 1 104 000 liter E85 i Värmland 2007 och 2 182 000 liter 2008, alltså praktiskt taget en fördubbling¹⁷.

Kollektivtrafiken kan vara en stor användare av biobränslen. I Värmland använder Karlstads busstrafik Diesel Biomil MK1 med 5 procent RME-iblandning, 2008 förbrukade de ca 1,7 milj liter, innebärande en förbrukning av ca 85 000 liter RME¹⁸. Värmlandstrafik AB anger att de inte alls använder förnybara bränslen¹⁹.

Klimatindex

Svenska Naturskyddsföreningen genomför vartannat år ett kommunalt klimatindex, som i hög utsträckning fokuserar på kommunernas arbete med att ställa om fordonsparken till förnybara

¹⁵ http://www.statoil.se/FrontServlet?ds=Statoil&state=Statoil_dynamic&viewid=1887078&showMenu=2

¹⁶ Uppgifter från Tove Grönkvist, Svenska Statoil, 090220.

¹⁷ Uppgifter från Hans Ferner, OK Värmland, 090218.

¹⁸ Uppgifter från Sören Bergerland, Karlstadsbuss, 090218.

¹⁹ Uppgifter från Lars Bull, Värmlandstrafik AB, 090218.

bränslen. Senaste undersökningen gjordes år 2007²⁰. 14 av länets kommuner och 209 av landets kommuner deltog i undersökningen. Till bästa kommun utsågs Trollhättan, med 71 poäng. Svarande Värmlandskommuner placerade sig enligt följande:

- Karlstad hamnade på fjärde plats med 67 poäng, upp från 30:e plats 2005.
- Hagfors hamnade på tionde plats med 60 poäng, svarade inte 2005.
- Säffle hamnade på 21:a plats med 49 poäng, upp från 30:e plats 2005.
- Eda hamnade på 21:a plats med 49 poäng, ner från 12:e plats 2005.
- Arvika hamnade på 22:a plats med 48 poäng, svarade inte 2005.
- Munkfors hamnade på 27:e plats med 42 poäng, upp från 51:a plats 2005.
- Sunne hamnade på 28:e plats med 41 poäng, upp från 37:e plats 2005.
- Hammarö hamnade på 34:e plats med 35 poäng, svarade inte 2005.
- Kristinehamn hamnade på 35:e plats med 34 poäng, svarade inte 2005.
- Forshaga hamnade på 37:e plats med 32 poäng, svarade inte 2005.
- Filipstad hamnade på 40:e plats med 29 poäng, svarade inte 2005.
- Storfors hamnade på 45:e plats med 24 poäng, svarade inte 2005.
- Årjäng hamnade på 46:e plats med 23 poäng, svarade inte 2005.
- Torsby hamnade på 49:e plats med 20 poäng, upp från 74:e plats 2005.

Årjäng är den enda Värmlandskommunen som omnämns särskilt i rapporten; ”Tre kommuner har 90 procent eller fler miljöbilar; Vingåker (98 procent), Ystad (92 procent) och Årjäng (90 procent). Men hälften av kommunerna har mindre än 15 procent miljöbilar.”²¹

Kommungranskningar

Gröna Bilister har granskat över hundra av landets kommuner ur miljöbilsperspektiv, enligt en modell framtagen med stöd av Naturvårdsverket. I Värmland är det dock endast Karlstad som granskats, och granskningen är inte tillräckligt aktuell för att tjäna som underlag för en nulägesbeskrivning.

Utifrån detta har länets samtliga kommuner ombetts att besvara nedanstående frågor:

- 1) Hur många personbilar äger och leasar kommunen, inklusive kommunala bolag?
- 2) Hur många av dessa är miljöbilar enligt Vägverkets och regeringens definition?
- 3) Vilken är fördelningen mellan de olika slagen av miljöbilar (etanol, gas, hybrid, särskilt bränslesnåla)?
- 4) Vilka miljörelaterade upphandlingskrav har kommunen för framtida inköp av personbilar?
- 5) Ställer kommunen miljökrav på sina leverantörer av persontransporter (t.ex. färdtjänst och skolskjuts)? Om ja, vilka krav ställs?
- 6) Stimulerar kommunen privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil (t.ex. med gratis parkering, subvention av merkostnaden vid inköp)? Om ja, vilken stimulans erbjuds?
- 7) Stimulerar kommunen etablering av tankställen för fordon som drivs på biobränslen? (etanol/E85, biogas, RME, el)? Om ja, på vilket sätt?
- 8) Föreligger några kommunala politiska initiativ i form av motioner eller interpellationer som berör miljöbilar i linje med de frågor som formulerats ovan? Om ja, vilka?

²⁰ http://www.naturskyddsforeningen.se/upload/Foreningsdokument/Rapporter/rapport_klimatindex.pdf

²¹ Ibid. Siffran strider inte mot Gröna Bilisters siffra på en genomsnittlig miljöbilsandel i kommunerna på drygt 30 procent, eftersom flertalet kommuner med låg miljöbilsandel är små.

Svaren på dessa frågor ger en kommunvis sammanställning enligt nedan:

Eda

Kommunen inklusive kommunala bolag äger och leasar cirka 45 personbilar, varav samtliga de 30 leasade bilarna uppges vara miljöbilar enligt Vägverkets och regeringens definition. Miljöbilsandelen är därmed cirka 67 procent, långt över det nationella genomsnittet på drygt 30 procent.

I stort sett alla miljöbilarna är etanoldrivna. Därutöver körs några av de icke-miljöbilsklassade dieslbilar kommunen äger på RME. Kommunen har inte formulerat några miljörelaterade upphandlingskrav för framtida inköp av personbilar och medverkar inte i den fordonsupphandling som åtskilliga andra Värmlandskommuner medverkar i.

Kommunen ställer inga krav på förnybara bränslen vid upphandling av persontransporter, t.ex. färdtjänst och skolskjuts.

Kommunen saknar helt stimulans åt privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil (t.ex. med gratis parkering, subvention av merkostnaden vid inköp). Kommunen saknar också helt stimulans för etablering av tankställen för fordon som drivs på biobränslen, men har ett eget tankställe för RME vid reningsverket i Charlottenberg²².

Filipstad

Kommunen inklusive kommunala bolag äger och leasar cirka 90 personbilar, varav cirka tio miljöbilar enligt Vägverkets och regeringens definition. Miljöbilsandelen är därmed cirka 11 procent, långt under det nationella genomsnittet på drygt 30 procent. Av miljöbilarna är åtta bränslesnåla dieslbilar och två hybridbilar (el/bensin). Kommunen har inte formulerat några miljörelaterade upphandlingskrav för framtida inköp av personbilar.

Kommunen ställer inga krav på förnybara bränslen vid upphandling av persontransporter, t.ex. färdtjänst och skolskjuts.

Kommunen saknar helt stimulans åt privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil (t.ex. med gratis parkering, subvention av merkostnaden vid inköp). Kommunen saknar också helt stimulans för etablering av tankställen för fordon som drivs på biobränslen²³.

Forshaga

Kommunen inklusive kommunala bolag äger och leasar 76 personbilar, varav 11 miljöbilar enligt Vägverkets och regeringens definition – tio etanol/flexifuelbilar och en snål dieslbil. Miljöbilsandelen är därmed 14,5 procent, klart det nationella genomsnittet på drygt 30 procent. Kommunen har nyligen upphandlat fordon tillsammans med Grums, Hammarö, Karlstad, Kil, Munkfors, och Torsby, innebärande att miljöbilsandelen kan förväntas öka.

²² Samtliga uppgifter baserade på svar från Mats Rydström, Eda kommun, 2009-03-04.

²³ Samtliga uppgifter baserade på svar från Claes Botström, Filipstads kommun, 2009-02-26.

Kommunen saknar helt stimulans åt privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil (t.ex. med subvention av merkostnaden vid inköp, parkeringen är gratis i hela kommunen för alla fordon).

Kommunen har arbetat aktivt med att få till stånd tankställen för fordon som drivs på biobränslen, och anger att ”Vi har fört en dialog med de bensinbolag som finns etablerade på orten. OKQ8 prioriterade en satsning på etanol i Forshaga för att vi hade flera [etanolbilar]- och planerade att öka andelen etanolbilar”²⁴.

Grums

Kommunen inklusive kommunala bolag äger och leasar cirka 27 personbilar, varav tre miljöbilar enligt Vägverkets och regeringens definition. Miljöbilsandelen är därmed 11,1 procent, klart under det nationella genomsnittet på drygt 30 procent. Samtliga miljöbilar är bränslesnåla bensin- och dieselbilar, innebärande att kommunen helt saknar fordon som framförs på förnybara drivmedel. Kommunen har därutöver 9 skåpbilar, varav ingen uppfyller miljöbilsklassningen.

När kommunen framgent köper och leasar personbilar ska de om möjligt uppfylla kraven i den upphandling som nyligen gjorts tillsammans med Forshaga, Hammarö, Karlstad, Kil, Munkfors och Torsby. Kommunen har också ett avtal att avropa miljöbilar under 2009, med möjlighet att förlänga avtalet i upp till två år, men ställer inga formella krav på att nya bilar ska vara miljöbilar.

Kommunen ställer inga krav på förnybara bränslen vid upphandling av persontransporter, t.ex. färdtjänst och skolskjuts.

Kommunen saknar helt stimulans åt privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil (t.ex. med gratis parkering, subvention av merkostnaden vid inköp). Kommunen saknar också helt stimulans för etablering av tankställen för fordon som drivs på biobränslen²⁵.

Hagfors

Kommunen inklusive kommunala bolag äger och leasar cirka 100 personbilar, varav en miljöbil enligt Vägverkets och regeringens definition. Miljöbilsandelen är därmed en procent, och Hagfors hör därmed till de kommuner i Sverige som i sin förvaltning har allra lägst miljöbilsandel. Den enda miljöbilen är av etanol/flexifueltyp.

Kommunen medverkar inte i den personbilsupphandling med långtgående miljökrav som nyligen gjorts av bl.a. Forshaga, Hammarö, Karlstad och Kil.

I kommunens förslag till ny energiplanen, i skrivande stund på remiss, fokuseras i huvudsak på minskad bränsleförbrukning, men ett flertal remissinstanser vill ha med mål kring miljöbilar. Kommunens handläggare anger att ”det är troligt att instansernas synpunkter kring detta tas in i den slutliga versionen”.

²⁴ Samtliga uppgifter baserade på svar från Christer Kling och Tomas Ivansson, Forshaga kommun, 2009-02-18 respektive 2009-02-22.

²⁵ Samtliga uppgifter baserade på svar från Johan Rosqvist, Grums Kommun, 2009-02-18.

Kommunen ställer inga krav på förnybara bränslen vid upphandling av persontransporter, t.ex. färdtjänst och skolskjuts, utan förlitar sig helt på de krav Värmlandstrafiken eventuellt ställer på de delar som berör dem.

Kommunen saknar helt stimulans åt privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil (t.ex. med gratis parkering, subvention av merkostnaden vid inköp). Kommunen saknar också helt stimulans för etablering av tankställen för fordon som drivs på biobränslen²⁶.

Hammarö

Kommunen inklusive kommunala bolag äger och leasar 44 personbilar, varav minst 26 miljöbilar enligt Vägverkets och regeringens definition (kommunen saknar exakt uppgift om några av de äldre fordonen). Miljöbilsandelen är därmed minst 59 procent, klart över det nationella genomsnittet på drygt 30 procent. Miljöbilarna fördelas lika mellan etanol/flexifuelbilar och snåla dieselbilar. Kommunen uppger sig i princip alltid köpa och leasa miljöbilar, och uppfyller därmed också kraven i den upphandling som nyligen gjorts tillsammans med Forshaga, Grums, Karlstad, Kil, Munkfors och Torsby.

Hammarös nya riklinjer för upphandling (ännu ej antagna) anger bl.a. att "Koncernen Hammarö kommun ska ställa tydliga och relevanta miljökrav vid samtliga upphandlingar där så är möjligt". Dessa krav får troligen genomslag i form av framtida miljökrav på leverantörer av persontransporter, t.ex. färdtjänst och skolskjuts.

Kommunen saknar helt stimulans åt privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil. Däremot har kommunen stimulerat kommunanställda att välja miljöbil som "personalbil", med lägre kostnader för den anställda. Ett femtiotal personer hade i mitten av februari anmält intresse att medverka, och många andra kommuner har hört av sig för att ta efter modellen²⁷.

Kommunen saknar helt stimulans för etablering av tankställen för fordon som drivs på biobränslen²⁸. Kommunen utreder nu klimatkompensation av samtliga resor.

Karlstad

Kommunen exklusive kommunala bolag äger och leasar 233 personbilar, varav 177 miljöbilar enligt Vägverkets och regeringens definition. Miljöbilsandelen är därmed 76 procent, långt över det nationella genomsnittet på drygt 30 procent. 95 procent av miljöbilarna är etanol/flexifuel och 5 procent är hybridbilar (bensin/el). Inom kort levereras några bensinsnåla bilar samt ett antal gasbilar.

Kommunen uppger att den i princip alltid köper och leasar miljöbilar, och därmed också uppfyller kraven i den upphandling som nyligen gjorts tillsammans med Forshaga, Grums, Hammarö, Kil, Munkfors, och Torsby. Framgent kommer gasbilar att prioriteras och enligt kommunledningen ska man kommunen till våren 2010 ha över hundra gasfordon.

²⁶ Samtliga uppgifter baserade på svar från Marcus Eriksson, Hagfors Kommun, 2009-02-22.

²⁷ <http://www.vf.se/Nyheter/Varmland/Ett-50tal-intresserade-av-Hammaros-miljobilar-090222.aspx>

²⁸ Samtliga uppgifter baserade på svar från Kjell E Andersson och Karin Sandqvist, Hammarö kommun, 2009-02-18 respektive 2009-02-22.

Kommunen har som ett prioriterat mål att väsentligt minska de samhällsbetalda resornas skadliga miljöpåverkan, och har en lång rad miljökrav på entreprenörerna av skolskjuts och mattransporter, men ställer inga krav på att fordonen ska framföras med förnybara drivmedel.

Kommunen stimulerar privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil genom att erbjuda gratis parkering för miljöbil. Dessutom ger kommunen transportrådgivning, arrangerar miljöbilmässa för allmänheten och har projektet ”miljövardag”.

Kommunen har stimulerat etablering av tankställen för fordon som drivs på biobränslen, avseende biogas (tankställen för etanol E85 är sedan flera år tillbaks tillräckligt utbyggda). En första gasmack invigs preliminärt i april 2009, med biogas från kommunens reningsverk. En utredning är tillsatt avseende en rötningsanläggning för kommunens (och regionens) matavfall. Kommunen planerar också att i samverkan med Fortum etablera tankställen för elbilar²⁹.

Kristinehamn

Kommunen inklusive kommunala bolag äger och leasar cirka 160 personbilar – en inventering för att fastställa det exakta antalet pågår (februari 2009). Av dessa är cirka 50 miljöbilar enligt Vägverkets och regeringens definition. Miljöbilsandelen är därmed drygt 30 procent, på samma nivå som det nationella genomsnittet. Av miljöbilarna är 33 bränslesnåla dieselbilar, 7 etanol/flexifuelbilar och fem hybridbilar (el/bensin). Därutöver tillkommer eventuellt ett antal miljöbilar som kommunen i nuläget inte har kunskap om. Etanolbilarna används huvudsakligen i tätorten, utifrån brist på E85-tankställen i övriga kommunen.

I Energi- och Klimatplanens nyckeltalsbilaga anges att andelen miljöbilar i den kommuninterna bilpoolen överstiger 50 procent. I samma plan, antagen i oktober 2008, anges att ”År 2012 skall mer än 80 % av kommunens tjänstebilar utgöras av fordon med miljöklass enligt statlig upphandling/Miljöbilspremie. Fordonens drivmedel kan utgöras av bensin, etanol eller diesel.”³⁰ Vidare att ”Genom att se över sin energiförbrukning, tjänsteresor, transporter samt inom ramen för upphandling ställa klimatkrav, kan kommunen minska sin egen klimatpåverkan avsevärt”, men några konkreta krav anges inte.

Kommunen saknar helt stimulans åt privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil (t.ex. med gratis parkering, subvention av merkostnaden vid inköp). Kommunen saknar också helt stimulans för etablering av tankställen för fordon som drivs på biobränslen, men anger att de ska starta upp en utredning avseende elfordon och laddstationer tillsammans med Kristinehamns Energi AB³¹.

Munkfors

Kommunen inklusive kommunala bolag äger och leasar 18 personbilar, varav fem miljöbilar enligt Vägverkets och regeringens definition. Miljöbilsandelen är därmed 27,8 procent, strax under det nationella genomsnittet på drygt 30 procent. Samtliga miljöbilar är snåla dieselbilar, innebärande att kommunen helt saknar fordon som framförs på förnybara drivmedel.

²⁹ Samtliga uppgifter baserade på svar från Andreas Rudsvik och Hasse Zimmerman, Karlstads kommun, 2009-02-23, samt Åke Pettersson Frykberg, Karlstads kommun, 2009-02-26.

³⁰ Energi- och klimatplan, Kristinehamns kommun, 2008-10-08

³¹ Samtliga uppgifter baserade på svar från Peter Eskebrink, Kristinehamns kommun, 2009-02-26.

När kommunen framgent köper och leasar personbilar ska de om möjligt uppfylla kraven i den upphandling som nyligen gjorts tillsammans med Forshaga, Grums, Hammarö, Karlstad, Kil och Torsby.

Kommunens resepolicy anger målet att ”Minska fossila koldioxidutsläpp från av kommunen betalade resor/persontransporter med 30 % senast år 2010. Koldioxidutsläppet ska därmed vara mindre än 82 ton/år, 2010, utan att säkerhet, hälsoaspekter och ekonomisk hållbarhet åsidosätts.” Konkret anges ”att Vid upphandling av personfordon ska i första hand miljöfordon (enligt vägverkets definition) upphandlas/leasas” samt ”Dieselfordon ska kunna köras på RME eller annan biodiesel till minst 20 %”.³²

Resepolicyns skrivningar om bränsleval har dock i dagsläget ingen som helst praktisk betydelse, eftersom kommunen ”kör på den diesel som finns på OKQ8”³³.

Resepolicyn för en diskussion om bränsleval, men kommer enligt Gröna Bilisters förmenande till märkliga slutsatser (vår kursivering):

”Koldioxidutsläppen från en bil som drivs med fossilt bränsle kan inte med nuvarande teknik renas bort utan det enda som hjälper är att byta till ett bränsle med inblandat biobränsle eller till enbart biobränsle. *Att använda fordon med så låg bränsleförbrukning som möjligt är i dagsläget det viktigaste steget på vägen mot minskade koldioxidutsläpp. Under överskådlig tid är det elbilar eller elhybridbilar som kommer att vara det minst miljöstörande fordonsalternativet.* Bensinförbrukningen kan också minskas genom s.k. ecodriving dvs. sparsamt körsätt. Både bensin och diesel har i dagsläget (2007) en 5 %-ig inblandning av biobränsle. Flera bilmodeller kan köras på högre inblandningar”.

Kommunen ställer vissa miljökrav på sina leverantörer av persontransporter, t.ex. färdtjänst och skolskjuts. Även dessa preciseras i resepolicyen som anger att ”Fr.o.m. år 2013 ska skolskjutsar ske med minimerad energi- och klimatpåverkan. Vid upphandling av samhällstjänster ska eftersträvas att samma krav ställs på de fordon som används som vi ställer vid upphandling till vår egna verksamhet.”

Kommunen saknar helt stimulans åt privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil (t.ex. med gratis parkering, subvention av merkostnaden vid inköp). Kommunen saknar också helt stimulans för etablering av tankställen för fordon som drivs på biobränslen³⁴.

Säffle

Kommunen inklusive kommunala bolag äger och leasar 83 personbilar, inklusive 17 minibussar. Av dessa är 11 miljöbilar enligt Vägverkets och regeringens definition. Miljöbilsandelen är därmed 13,3 procent, klart under det nationella genomsnittet på drygt 30 procent. Av miljöbilarna är sju etanol/flexifuelbilar, tre hybridbilar och en särskilt bränslesnål.

Vid införskaffande av personbilar fr.o.m. år 2009 ska samtliga bilar uppfylla regeringens definition för miljöbil, kompletterat med ett krav på högsta energibehov på 46 kWh/100 km vid blandad körning. Undantag gäller för minibussar, fyrhjulsdrivna bilar och bilar som ska

³² Riktlinjer för resor och transporter, Munkfors kommun, oktober 2008.

³³ Uppgift från Stig Zetterkvist, Munkfors kommun, 2009-02-19.

³⁴ Samtliga uppgifter baserade på svar från Stig Zetterkvist, Munkfors kommun, 2009-02-18.

kunna hjälpa dra släp med totalvikt på 1500 kg eller mer. Undantag kan göras för bilar som går på biogas.

Kommunen ställer vissa miljökrav på leverantörer av persontransporter, såsom färdtjänst och skolskjuts. Leverantörerna ska bl.a. vara miljöcertifierade. Inga krav ställs på användning av förnybara bränslen, men kommunen har upphandlat stadsbuss med krav på biogasdrift.

Kommunen saknar helt stimulans åt privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil (t.ex. med gratis parkering, subvention av merkostnaden vid inköp).

Förhandlingar pågår (25 februari 2009) med aktörer på marknaden för etablering av publikt tankställe för biogas. Kommunen har också en dialog med bl.a. Volvo Bussar för leverans av biogasbussar.

Inom projektet ”Intelligenta transporter” arbetar kommunen bl.a. med att optimera personbilsparken, minska körning med privat bil i tjänst och ruttplanering för minskade transporter³⁵.

Torsby

Kommunen inklusive kommunala bolag äger och leasar 133 personbilar (varav 11 i bolagen). Av dessa är 40 miljöbilar enligt Vägverkets och regeringens definition. Miljöbilsandelen är därmed 30,1 procent, på samma nivå som det nationella genomsnittet på drygt 30 procent. Av miljöbilarna är 33 bränslesnåla dieselmotorer och 7 etanol/flexifuelbilar. Etanolbilarna används huvudsakligen i tätorten, utifrån brist på E85-tankställen i övriga kommunen.

När kommunen framgent köper och leasar personbilar ska de om möjligt uppfylla kraven i den upphandling som nyligen gjorts tillsammans med Forshaga, Grums, Hammarö, Karlstad och Kil.

Kommunen hänvisar helt till Värmlandstrafik när det gäller miljökrav på leverantörer av persontransporter, t.ex. färdtjänst och skolskjuts, trots att stora delar av upphandlade transporter inte sköts av dem.

Kommunen saknar helt stimulans åt privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil (t.ex. med gratis parkering, subvention av merkostnaden vid inköp). Kommunen saknar också helt stimulans för etablering av tankställen för fordon som drivs på biobränslen, och anger att ingen diskussion pågår om att införa sådan stimulans³⁶.

Årjäng

Kommunen inklusive kommunala bolag äger och leasar 80 personbilar. Av dessa är 10 miljöbilar enligt Vägverkets och regeringens definition. Miljöbilsandelen är därmed 12,5 procent, långt under det nationella genomsnittet på drygt 30 procent. Samtliga miljöbilar är etanol/flexifuelbilar.

³⁵ Samtliga uppgifter baserade på svar från Bengt Persson, Säffle kommun, 2009-02-25.

³⁶ Samtliga uppgifter baserade på svar från Annelie Lindberg, Torsby kommun, 2009-02-25.

Kommunen har inte formaliserat några miljökrav för framtida fordonsinköp och deltar inte i den miljöbilsupphandling som bl.a. Forshaga, Grums och Karlstad nyligen genomfört.

Kommunen hänvisar helt till Värmlandstrafik när det gäller miljökrav på leverantörer av persontransporter, t.ex. färdtjänst och skolskjuts, trots att stora delar av upphandlade transporter inte sköts av dem.

Kommunen saknar helt stimulans åt privatpersoner och företag att köpa och köra miljöbil (t.ex. med gratis parkering, subvention av merkostnaden vid inköp). Kommunen saknar också helt stimulans för etablering av tankställen för fordon som drivs på biobränslen, och anger att ingen diskussion pågår om att införa sådan stimulans³⁷.

Fokusgrupp energirådgivare

Vi har ringt länets samtliga kommuner och bett att få prata med energirådgivaren. Vi har därefter ställt frågor enligt nedan, för att kunna sammanställa vilken bild kommunerna själva ger av omställningsarbetet till biobränslen för fordonsdrift:

1. Hur är tillgången på etanol och biogas i [respektive kommun] och Värmland som helhet?
2. Hur är tillgången på miljöbilar som kan framföras på biobränsle i [respektive kommun] och Värmland som helhet?
3. Hur blir tillgången på etanol och biogas i framtiden (3-5 år) i [respektive kommun] och Värmland som helhet?
4. Hur blir tillgången på miljöbilar som kan framföras på biobränsle i framtiden (3-5 år) i [respektive kommun] och Värmland som helhet?
5. Vad är miljönyttan med att tanka biogas eller etanol jämfört med bensin och diesel?
6. Vad är nackdelarna med att tanka biogas eller etanol jämfört med bensin och diesel?

Vi presenterade oss med förnamn och efternamn men anger först efter samtalet att ”Detta samtal ingår i en undersökning om biobränslen i Värmland som Gröna Bilister genomför”.

Den övergripande slutsatsen är att kunskapen om biobränslen för fordonsdrift är god, och engagemanget för en omställning till mer hållbar bilism är stort. Vidare konstaterar vi att:

- Flertalet energirådgivare har exakt kunskap om vilka tankställen för förnybara drivmedel som finns i kommunen.
- Energirådgivarna har god kunskap om tillgången på miljöbilar lokalt och nationellt.
- Alla energirådgivare har ganska exakt kunskap om antalet etanol- och gasbilar inom den kommunala förvaltningen och flera energirådgivare vet också det ungefärliga totala antalet etanol- och gasbilar i kommunen.
- Rådgivarna är generellt mest positiva till lokalt producerade biobränslen och nämner specifikt etanol från skogsprodukter, metanol från flis och biogas från slam.
- De rådgivare som anger specifika utsläppsminskningar för biobränslen, anger i stort sett samma värden för biogas och etanol (80 respektive 60 procent minskad klimatpåverkan) som Naturvårdsverket och Vägverket.
- Samtliga energirådgivare anger att tillgången på biogas och etanol kommer att öka de kommande åren.

³⁷ Samtliga uppgifter baserade på svar från Peter Månsson, Årjängs kommun, 2009-02-27.

- Några energirådgivare är skeptiska mot etanol som drivmedel, utifrån uppfattningen att produktionen konkurrerar med framtagandet av mat.
- Någon energirådgivare menar att etanolbilar körs på bensin och därmed inte ger någon klimatnytta.
- Flera anger den pågående nedläggningen av bensinmackar som ett problem för den framtida tillgången på biodrivmedel.

Vi talade med energirådgivare för Hammarö, Forshaga, Grums, Kil och Munkfors (gemensam rådgivning), Kristinehamn (som även arbetar för Filipstad och Storfors, som i nuläget saknar egen energirådgivare), Eda, Sunne, Säffle (som även arbetar för Årjäng), Torsby och Karlstad. I något fall (Hammarö) hänvisades vi vidare till miljösamordnaren, som då har besvarat samma frågor. Då syftet med denna rapport är att ge en helhetsbild av nuläget i Värmland, har vi avpersonifierat svaren.

Fokusgrupp bilhandlare

Vi har kontaktat ett urval bilhandlare i länet, fördelat på tre handlare som saluför biobränslebilar (Volvo inklusive Renault, Saab inklusive andra GM-märken och Peugeot/Citroën) och tre handlare som inte gör det (Honda, Hyundai och Toyota). Till dessa handlare ställde vi följande frågor:

1. Jag är nyfiken på det här med etanol. Är det en bra lösning?
2. Hur är det med biogas då?
3. Hur ser det ut med tillgång på etanol och biogas i Värmland?

Då dessa frågor är relativt öppna, ställs uppföljningsfrågor framför allt på frågorna 1 och 2, där olika aspekter av debatten om biobränsle lyfts in (tillgång, förmåner för den som kör på bränslet, hur det tillverkas, vilken klimatnyttan är, om det leder till ökade matpriser, om man kan ta en etanolbil och köra den på bensin etc). Då syftet med denna rapport är att ge en helhetsbild av nuläget i Värmland, har vi avpersonifierat svaren.

Vi bad att få tala med en försäljare av nya bilar men preciserade inte ytterligare vem vi önskade prata med. Vi presenterade oss med förnamn och efternamn men angav inte förrän efter samtalet att ”Detta samtal ingår i en undersökning om biobränslen i Värmland som Gröna Bilister genomför”.

Den övergripande slutsatsen är att kunskapen om biobränslen för fordonsdrift är relativt god, och engagemanget för en omställning till mer hållbar bilism är måttligt. Vidare konstaterar vi att:

- Stor okunskap råder om hur etanol E85 produceras (raps och vete tillhör vanliga svar, rätt svar är sockerrör).
- Samtliga handlare med etanolbilar på programmet känner till tankställen för etanol inom kommunen/tätorten.
- Okunskapen om tillgången på tankställen för etanol E85 i övriga länet är stor.
- Flera handlare är skeptiska till etanolens produktionsmetoder, och i något fall anges diesel vara ett bättre val.
- Okunskapen om biogas är närmast total.

Fokusgrupp bensinhandel

Då bensinmackarna är helt centrala för omställningen till biobränsle, har vi bedömt det som viktigt att fånga upp deras kunskap och engagemang i biobränslefrågor. Vi har därför ringt sex bensinmackar i länet varav tre i Karlstad och ställt följande frågor:

1. Jag är nyfiken på det här med etanol. Är det en bra lösning?
2. Hur är det med biogas då?
3. Hur ser det ut med tillgång på etanol och biogas i Värmland?

Då dessa frågor är relativt öppna, ställdes uppföljningsfrågor framför allt på frågorna 1 och 2, där olika aspekter av debatten om biobränsle lyfts in (tillgång, förmåner för den som kör på bränslet, hur det tillverkas, vilken klimatnyttan är, om det leder till ökade matpriser, om man kan ta en etanolbil och köra den på bensin etc). Då syftet med denna rapport är att ge en helhetsbild av nuläget i Värmland, har vi avpersonifierat svaren.

Vi bad inte att få tala med en föreståndare utan frågade den som svarade, om inte hon/han aktivt bad oss att prata med någon annan. Vi presenterade oss med förnamn och efternamn men angav inte förrän efter samtalet att ”Detta samtal ingår i en undersökning om biobränslen i Värmland som Gröna Bilister genomför”.

Den övergripande slutsatsen är att kunskapen om biobränslen för fordonsdrift är begränsad till måttlig, och engagemanget för en omställning till mer hållbar bilism är stort. Vidare konstaterar vi att:

- Stor okunskap råder om hur etanol E85 produceras (raps och vete tillhör vanliga svar, rätt svar är sockerrör).
- Flera aktörer är skeptiska till etanolens produktionsmetoder, t.ex. svarade någon att ”Bönderna tvingas odla på mark de egentligen hade behövt till matproduktion”, en annan ”man skövlar en yta motsvarande en fotbollsplan i timmen av regnskog i sydamerika för att odla sockerrör. Och det är ju lika illa för miljön”.
- Okunskapen om tillgången på tankställen för etanol E85 i övriga länet är stor.
- Okunskapen om biogas är närmast total.
- Flera anger att etanolbilar går bättre på bensin än på etanol.
- Flera blandar samman miljö- och klimatpåverkan och menar att diesel- och bensinbilar tack vare partikelfilter respektive katalysator är nästan jämbördiga med etanol- och biogasfordon.

Fokusgrupp media

Då många får sin huvudsakliga uppfattning om biobränslen (och mycket annat) genom massmedia, är det av avgörande betydelse vilken bild de ger i de relevanta sakfrågorna kring biobränslen. Därför ringde vi en representativ mix av media bestående av Nya Wermlands Tidningens centralredaktion, Värmlands Folkblad Hagforsredaktionen, Säffle-Tidningen, Munkfors-Hagfors-Ekshärads Veckoblad, Sveriges Radio Värmland, Nya Kristinehamns-Posten och TV4 Värmland.

Vi presenterade direkt att ”Gröna Bilister genomför en undersökning om biobränslen i Värmland och vill gärna ställa sex snabba frågor till någon journalist med kunskap på området”. Vi ställde följande frågor:

1. Hur är tillgången på etanol och biogas i [respektive kommun där det är relevant] och Värmland som helhet?
2. Hur är tillgången på miljöbilar som kan framföras på biobränsle i [respektive kommun där det är relevant] och Värmland som helhet?
3. Hur blir tillgången på etanol och biogas i framtiden (3-5 år) i [respektive kommun där det är relevant] och Värmland som helhet?
4. Hur blir tillgången på miljöbilar som kan framföras på biobränsle i framtiden (3-5 år) i [respektive kommun där det är relevant] och Värmland som helhet?
5. Vad är miljönyttan med att tanka biogas eller etanol jämfört med bensin och diesel?
6. Vad är nackdelarna med att tanka biogas eller etanol jämfört med bensin och diesel?

Då syftet med denna rapport är att ge en helhetsbild av nuläget i Värmland, har vi avpersonifierat svaren.

Den övergripande slutsatsen är att journalisterna föga förvånande har mindre engagemang än övriga tillfrågade grupper när det gäller att svara på frågor om biobränslen. Flera medier avböjde helt att svara. Kunskapsnivån om biobränslen för fordonsdrift är relativt god, medan flertalet som vi talade med inte uttalade någon ståndpunkt gällande bränslenas lämplighet.

Vidare konstaterar vi att:

- Alla journalister nämner den kommande biogasproduktionen i Karlstad.
- Alla nämner biobränslenas positiva effekt när det gäller att minska trafikens klimatpåverkan.
- Flera ifrågasätter etanolens produktion, t.ex. ”Den kräver åkerareal som kunde ha nyttjats till odling av människoföda”.
- Några uttalar en nödvändighet att byta till biobränsle t.ex. ”Eftersom oljan tar slut *måste* det öka” och ”miljöbilar är det enda alternativet om vi ska fortsätta köra bil.”
- Flera anger självmant miljöbilsandelen på den egna redaktionen, där det bl.a. framgår att TV4 och Värmlands Folkblad har etanolbilar, medan Sveriges Radio inte har det (inga redaktioner har biogasbilar).

Samlad bedömning

Gröna Bilister bedömer att Värmland och dess kommuner ligger *före* det nationella genomsnittet när det gäller omställning till bibränslen för fordonsdrift på följande områden:

- En mycket hög andel miljöbilar i nybilsförsäljningen i flera av Värmlandskommunerna, med Hammarö och Munkfors på "topp-tio-listan" i landet över andel miljöbilar.
- Ett väl genomtänkt samlat arbete för att öka andelen bibränslen i flera av kommunerna, med Karlstad på en fjärdeplats i Naturskyddsföreningens senaste kommunindex.
- En betydande potential för bibränsleproduktion, med konkreta projekt inom etanol-, biogas-, RME- och metanolproduktion.
- Åtskilliga kommuner upphandlar gemensamt miljöbilar.
- Karlstad har ett omfattande arbete för att ställa om till grön bilism, i linje med Gröna Bilisters rekommendationer och skulle vid en förnyad granskning sannolikt få åtta eller t.om. nio stjärnor av maximala tio.

Gröna Bilister bedömer att Värmland och dess kommuner ligger *ungefär på samma nivå* som det nationella genomsnittet när det gäller omställning till bibränslen för fordonsdrift på följande områden:

- En väl utbyggd infrastruktur av tankställen för etanol E85.
- Låginblandning av etanol och biodiesel i i stort sett all bensin respektive diesel.
- Kommunala krav på fordonsinköp och nuvarande andel miljöbilar i kommunernas fordonsparker (med några kommuner som kommit klart längre än andra).
- Kunskapsnivån och engagemanget hos kommunernas energirådgivare är generellt sett hög(t), liksom i huvuddelen av landet.
- Kunskapsnivån och engagemanget hos bilhandlare och media varierar kraftigt, liksom i huvuddelen av landet.

Gröna Bilister bedömer att Värmland ligger *efter* det nationella genomsnittet när det gäller omställning till bibränslen för fordonsdrift på följande områden:

- En total brist på infrastruktur av tankställen för biogas/fordonsgas – detta avhjälpas dock delvis med Karlstads kommande biogasmack.
- Bristande kommunala miljö-/bränslekrav vid inköp av transporttjänster.
- I vissa kommuner en mycket låg andel miljöbilar.
- I flertalet kommuner obefintlig stimulans för privatpersoner, företag och organisationer att välja fordon framförda med förnybara drivmedel.
- Från nästan alla kommuner och länet som helhet obefintlig stimulans för att säkerställa tillgång på etanol E85 i de delar av länet där mackar fortsatt saknas.