

Vedlegg 2: Vurdering av oppdraget

Dette dokumentet er utarbeidet av Lillehammer kommune for å vurdere hvordan prosjektet skulle gjennomføres i tidlig fase.

Oppdraget

Forprosjektet skulle legge grunnlag for en energistasjon på Lillehammer innen utgangen av 2018. Lillehammer kommune skulle være pådriver og tilrettelegger i forprosjektet.

I søknaden til miljøverndirektoratet:

1. Kartlegge potensialet for en energistasjon
2. Estimere potensialet for klimareduksjon av tiltaket
3. Inngå intensjonsavtaler med mulige samarbeidspartnere (både leverandører og fremtidige lokale flåteeiere)
4. Kartlegging og risikovurdering av forutsetninger som må ligge til rette for gjennomføringen av tiltaket
5. Søke etter egnede arealer for en energistasjon
6. Sluttrapport med *konkret gjennomføringsplan, budsjett og finansieringsplan* dersom tiltaket vurderes som gjennomførbart

1. Kartlegging av potensialet for en energistasjon

For å finne potensialet for en energistasjon var det viktig å vite om det var et marked for en slik stasjon på Lillehammer. For å vurdere dette bestilte Lillehammer kommune en markedsundersøkelse fra Transportøkonomisk institutt (TØI). I tillegg til å ha en forståelse av markedet ønsket vi tidlig kontakt med potensielle leverandører og drivere for en slik stasjon. Det ble derfor arrangert et møte med utvalgte aktører hvor potensialet av en energistasjon ble diskutert.

Markedsundersøkelse

Rapporten fra TØI vurderer ulike brukergrupper og typer drivstoff. *skriv om rapporten og resultater herfra*

Møte med potensielle leverandører og drivere

Deltakere i møte

Hva ble diskutert

Det ble gitt tydelig tilbakemelding på at det på nåværende tidspunkt ikke er økonomi i å drive en ren energistasjon. Det ble foreslått at en mulig løsning på dette ved å på kort sikt inkludere ikke-fornybart drivstoff som kan fases ut på sikt. Det ble også pekt på en del potensielle utfordringer med å ha ulike typer drivstoff samlet på et begrenset areal i forhold til sikringssoner og brannfare og liknende.

2. Estimere potensialet for klimareduksjon av tiltaket

Det er vanskelig å beregne klimagevinst fordi fornybar transport er under sterk utvikling. Små justeringer av nasjonale politiske vedtak, insentiver og støtteordninger kan få store utslag, sammen med teknologiutviklingen.

Pr i dag er det 1140 elbiler i Oppland, og kun 16 el-varebiler. Når det gjelder den regionale trafikken på E6 var under 1 % av bilene i 2016 elbiler (målt ved bomstasjon på Øyer). Det finnes allerede et godt tilbud for el-ladning i Lillehammer, både for Teslabrukere med egen ladestasjon og for andre elbiler. Vi antar derfor at det er tilstedeværelsen av hydrogen, biogass og biodiesel som vil gi størst lokal klimagevinst ved etablering av en energistasjon. En slik stasjon vil i hovedsak basere seg på et fremtidig marked, siden markedsgrunnlaget pr dags dato er relativt lavt. Det selges relativt få hydrogenbiler og biogass ses som mest relevant for kollektivnæringen (buss). En klimagevinst anses derfor å være lav på kort sikt dersom stasjonen blir etablert nå, selv om potensialet i et lengre perspektiv vil være stort.

Realitetssjekk

Markedsundersøkelsen konkluderer med at det på nåværende tidspunkt og i årene frem mot 2020 ikke er marked for en slik stasjon på Lillehammer.

Tilbakemeldingen fra potensielle leverandører og drivere peker på at det ikke er økonomi i en ren fornybar stasjon på nåværende tidspunkt, men de var positive til en energistasjon i Lillehammer med innslag av bensin/diesel på kort sikt.

Statens vegvesen jobber med en ny kommunedelplan for firefelts E6 Vingrom - Ensby gjennom Lillehammer. Det er foreslått 2 alternative vegtraséer, og det er fortsatt uavklart om ny veg vil gå øst eller vest for Mjøsa/Lågen. En østlig trasé vil i stor grad følge dagens løsning, mens en vestlig trasé vil gå i tunnel forbi Lillehammer fra Vingnes til Hovemoen. En vestlig trasé reduserer derfor alternativer til plassering av energistasjon betraktelig. Et viktig premiss i arbeidet med energistasjon er plassering i nærheten av E6, og valg fremtidig trasé har innvirkning på mulige plasseringer av energistasjon.

Gjennomføringen av prosjektet som foreslått vil etter vår vurdering være lite hensiktsmessig på nåværende tidspunkt. Det vil ta mye ressurser og være lite gunstig sett oppimot markedsundersøkelsen og potensialet for klimagassreduksjon av en slik stasjon nå.

Revurdering av oppdraget

Ut ifra tilbakemelding fra leverandører og markedsundersøkelsen virker det lite gjennomførbart/realistisk å etablere en ren fornybar stasjon på nåværende tidspunkt – fordi det ikke er økonomisk lønnsomt. Et slikt prosjekt blir derfor fort avhengig av offentlig støtte de første årene, og er å anse som et tapsprosjekt på kort sikt. Vi ser likevel fordelene av å etablere en ren fornybar stasjon for å fasilitere for ønsket utvikling med fornybar transport. Hydrogenbiler er i dag veldig dyre, og infrastrukturen er lite utviklet, men utvikling av fyllestasjoner pågår i osloområdet og i de store byene. Fremtidig potensial i Lillehammer når infrastruktur er mer på plass og hydrogenbilene blir billigere er derfor store. Slik vi ser det har vi to alternativer.

Kombinert stasjon – fornybare og ikke fornybare drivstoff

Et alternativ er å utrede prosjektet som planlagt, men å tillate innslag av ikkefornybare drivstoff i en avgrenset periode. Dette krever tett kontakt med aktuelle leverandører og drivere, og inngåelse av intensjonsavtaler med disse. Man bør også inngå forhandlinger med lokale næringsaktører og potensielle brukere for å få de til å velge fornybare biler ved neste utskiftning. Videre må man se på arealkrav, potensiell plassering og få på plass avtale med grunneiere. Det må i samarbeid med drivere utarbeides en gjennomføringsplan og lages avtaler på hvor lenge man kan tillate ikke fornybare drivstoff, og hvordan og hvem som skal vurdere dette. Sluttrapporten bør inneholde en konkret gjennomføringsplan, budsjett og finansieringsplan.

Ren energistasjon

Et annet alternativ er å holde på konseptet til en energistasjon, men legge prosjektet på vent frem til markedet er mer til stede. Rapporten fra TØI peker på at en stasjon ikke vil være økonomisk lønnsom slik markedet er i dag og mener at sannsynligheten for at dette endrer seg frem mot 2020 er lav. De presiserer samtidig at det er vanskelig å spå den teknologiske utviklingen, og at politiske incentiver har stor innvirkning på brukeratferd når det gjelder fornybare biler. Vi foreslår derfor at man tar en ny vurdering av prosjektet i 2020, og legger dette inn i handlingsplanen for miljøplanen. Det vil på nåværende tidspunkt kunne gjøres et forarbeid til prosjektet som vurderer «Kartlegging og risikovurdering av forutsetninger som må ligge til rette for gjennomføringen av tiltaket» og «Søke etter egnede arealer for en energistasjon». Sluttrapporten vil da kunne inneholde en kunnskapsoversikt og plan for videre arbeid med prosjektet. Det bør samtidig jobbes med mindre tiltak som kan inngå i miljøplanens handlingsprogram som tilrettelegger for ønsket utvikling og som gjør prosjektet mer realistisk i fremtiden.

Vurdering av ulike konsepter

Vi anser prosjektet med energistasjon å være et spesielt og nytenkende konsept hvor man har en helhetlig tanke for miljø og fornybar energi. Dette kunne for eksempel også tenkes kombinert med andre tilbud med miljø i fokus, for eksempel et utsalgsted med kortreist mat eller miljøsertifiserte bilprodukter for å skape synergier og styrke konseptet. Slik markedet er nå vil det ta lang tid for en kombinert stasjon kan fase ut fossilt drivstoff, og vi mener derfor det er bedre å legge prosjektet på vent for potensielt å kunne realisere det mer visjonære konseptet på et senere tidspunkt. Sluttrapporten er derfor basert på alternativer *Ren energistasjon*.