



Saksbehandler: Torbjørn Heggheim

Rådmann:

| Saksnr. | Utvalg | Møtedato |
|---------|--------|----------|
|---------|--------|----------|

## Alternativ til elektriske renovasjonsbiler

### Rådmannens forslag til vedtak:

1. Rådmannen gis mandat til kjøp av renovasjonsbiler med biogass som drivstoffkilde i stedet for elektrisk.
2. Det skal jobbes videre med endelig modell for fyllestasjon.
3. Gitt positivt vedtak, gis eiendomsavdelingen fullmakt til å erverve tomt til fyllestasjon for utleie. Budsjett for ervervelse av tomt til fyllestasjon settes til 3,9 million. Det budsjetteres 3,3 million for opparbeidelse av arealet som skal benyttes til fyllestasjon.
4. Dersom det ikke oppnås enighet om biogass, har rådmannen mandat til å anskaffe renovasjonsbiler med diesel som drivstoffkilde.

---

## Saksutredning

### Sammendrag

Karmøy kommune skulle i 2022 bli først ut med helelektrisk innhenting av avfall.

Leverandørmarkedet har dessverre ikke kommet så langt som man ble forespeilet i 2020. Siden rekkevidden blir for liten, må renovasjonen se på andre alternativer. Administrasjonen har utredet et alternativ med utslippsfri innhenting via biogass. Dette alternativet koster litt mer enn diesel, men er bærekraftig, miljøvennlig og i tråd med planer som renovasjonsstrategien, kommunens klimaplan, NTP's mål om utslippsfri transportsektor fra 2025, FN's bærekraftsmål og Paris-avtalen. Planen går ut på å erverve en tomt på Bygnes industriområde, tilrettelegge den, og leie den ut til Gasnor som stiller med fyllteknisk utstyr. Stasjonen blir åpen for andre, så Karmøy kommune blir første kommune på Haugalandet som tilrettelegger for komprimert biogass til nærtransport.

### Bakgrunn for saken

Som del av renovasjonsstrategien, har Kommunestyret innvilget 25,1 millioner til innkjøp av 5 elektriske renovasjonsbiler og tilbringerbil. ENOVA-støtte på 5,9 reduserer investeringen til netto 19,2 millioner. Sektor VAR ved renovasjonen har jobbet med anskaffelsen, med ambisjon om at Karmøy kommune skal bli først i verden med helelektrisk innsamling av avfall. Planen har blitt lagt

merke til nasjonalt, og det har bidratt til mye positiv omtale om Karmøy kommune, både i renovasjonsbransjen og innen grønne anskaffelser. Nå viser det seg dessverre at rekkevidden på biler som kan leveres i 2022 likevel ikke vil være tilstrekkelig på vinterstid. Renovasjonen er derfor nødt til å avslutte forsøket på elektrifisering, og har utredet et alternativ for klimanøytral innhenting med biogass. Renovasjonen har utarbeidet en modell for etablering av fyllestasjon for biogass på Bygnes som sikrer klimanøytral innsamling av avfall. Samtidig kan stasjonen være åpen for andre, slik at annen nærtransport også kan kjøre på biogass på Haugalandet. Netto investering i 5 biogassbiler og en mulig tilbringerbil er 15,53 millioner. Dersom det ikke vedtas støtte til biogass, må det vedtas å kjøpe dieseldrevne biler.

## **Saks- og faktaopplysninger**

### **Hvorfor elektrifisering ikke går**

Renovasjonen har hatt flere møter med leverandørindustrien siden 2020, men ny erfaring fra andre viser at rekkevidden på renovasjonsbilene ikke blir så lang som tidligere forespeilet, uavhengig av merke. Rekkevidden var forespeilet å gå fra 20 mil uten påbygg for renovering, til 9 mil når påbygg er montert. Erfaring fra de som har tatt tilsvarende biler i bruk, viser at reell rekkevidde på vinteren kan komme ned i 4-5 mil. Det er for lite for å renovere våre ruter. Det er mulig med større batteripakker, men dette krever lengre akselavstand som vil redusere framkommeligheten på bilene. Med en del smale, trange gater/veier og tettbygde områder, lar ikke dette seg gjøre. Dette er også grunnen til at bussene kan kjøre elektrisk, mens det ikke er like enkelt å få til for renovasjonsbilene. Renovasjonen har lagt opp til å gå fra dagens 7 til 5 biler, og er avhengig av en effektiv rutestruktur for å få det til. Lynladere via Haugaland Kraft er vurdert som ikke aktuelt, da rutene vil bli for ineffektive. Selv om det hadde vært stas å være først ute med helelektrifisering, er hensynet til tjenesten, kjerneoppgavene og oppetid på innhenting den viktigste. Det blir da rett og slett ikke blir forsvarlig å gå for det planlagte innkjøpet. Erfaring fra de som har tatt dem i bruk viser at selv om servicebehovet er mindre enn på diesalbiler, er delelager og infrastrukturen for service og reparasjon så dårlig utbygget at bilene blir satt ut i lengre tid. Det er et kritisk punkt for oss som kommer til å ha 5 biler. Denne sårbarheten gjør at det ikke er aktuelt å kjøpe inn 2-3 elektriske for de kortere rutene heller.

### **Alternativer til elektriske biler**

Da elektrisk framdrift ikke lengre er aktuelt, vurderes denne energiformen ikke i den videre orienteringen. Valget står da mellom diesalbiler eller biogass-biler. I saken om elektriske renovasjonsbiler og tilbringerbil la man opp til at tilbringerbilen var en varebil. Nå legges det opp til en liten skapbil med lift. Den kan da også brukes til innsamling av farlig avfall, om det blir en del av løsningen for framtiden, utkjøring av beholdere osv. Det er ikke sikkert denne blir innkjøpt, men renovasjonen vil ta høyde for det nå, inkludert i ENOVA-søknaden.

### **Diesel**

Diesalbiler er «kjent vare», og en fortsettelse av dagens bilpark av Euro 6 standard. Innkjøp av diesalbiler er ikke i tråd med miljøperspektivet i renovasjonsstrategien. Det er heller ikke optimalt om vi som offentlig aktør kjøper diesalbiler tre år før den nasjonale ambisjonen om utslippsfri transportsektor i 2025. Forventet levetid på bilene er ca 7 år. Selv om dieselbilene er rimeligst i

innkjøp, forventer vi at økning i CO2 avgiften frem mot 2030 vil øke driftskostnadene for diesel betydelig mot slutten av levetiden. Det er lagt inn en økning på 2 kr pr liter som gjennomsnitt over levetiden i kalkylen.

Investering i 5 dieserbiler og en skapbil estimeres til 14 millioner. Det gis ingen ENOVA-støtte til dette alternativet.

### **Avansert biodrivstoff**

Om vi kjøper dieserbiler, har vi kanskje mulighet for å kjøre på avansert biodiesel. Dette er sertifisert palmeolje-fritt biodiesel laget av bl.a. organisk avfall. Det vil redusere CO2 utslippet vesentlig i forhold til diesel, men har også en høyere literpris. En avsjekk med Cirkel-K viser at de ikke tilbyr avansert biodiesel (HVO100) på bensinstasjonene på Karmøy. Ved tilstrekkelig volum er det mulig å få det tilkjørt til egen tank på eget anlegg. Miljødirektoratet fraråder imidlertid nå prioritering av avansert biodrivstoff i offentlige anskaffelser. Det er en begrenset ressurs, og Norge er allerede i verdenstoppen i forbruk av biodrivstoff via innblandingskrav i diesel. Miljødirektoratet mener avansert biodiesel forsinker ned vedtatte overgangen til utslippsfri transportsektor, og anbefaler prioritering av utslippsfrie alternativer som strøm og biogass.

### **Biogass**

Da renovasjonsstrategien ble vedtatt, var ikke biogass tilgjengelig på Haugalandet. Det vil det være fremover, da Gasnor har kjøpt 50 % av Renovo som bygger biogass-anlegg for fiskeriavfall og husdyrgjødsel på Stord. Renovo har planer om 9 andre anlegg. Biogass er metan, det samme som naturgass. Forskjellen ligger i hvor gassen kommer fra. Naturgass er fossil gass, og ligger lagret under havet. Uttak av denne tilfører CO2 til atmosfæren. Biologisk avfall som fiskeavfall, husdyrgjødsel og matavfall er allerede i sirkulasjon, og gir ingen netto tilførsel til atmosfæren. Anlegget på Stord vil gi gass som er mer enn klimanøytral. 40 % av gassen som dannes er CO2. Denne vil bli fanget og brukt industrielt. I tillegg vil bioresten (etter gassen er tatt ut) erstatte kunstgjødsel. Totalt er klimaeffekten på netto -41 %. Beregningen er basert på en biogassnorm utviklet av Carbon Limits og Miljødirektoratet i samarbeid med bransjen.

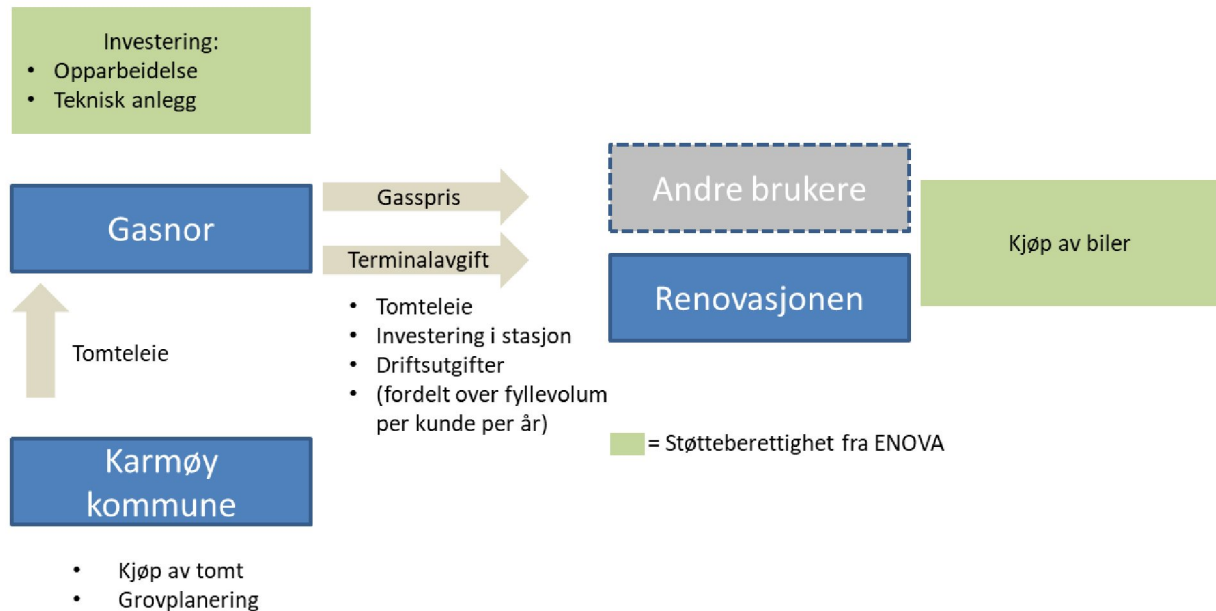
Gassen blir transportert med tankbil til Snurrevarden på Karmøy, og faset inn i gassrørnettet. Ved å etablere en fyllestasjon på Bygnes kan vi dermed fylle komprimert biogass på bilene. Fyllingen tar 5-15 minutter. Det betyr at om en bil blir satt ut, kan en annen bil kjøre en kveldsrute etter en enkelt fylling langs ruta. Dermed unngår vi en av de viktigste sårbarhetene som elektrifisering ville ha medført.

Andre aktører vurderer etablering av fyllestasjon for flytende biogass på Haugalandet. Mest sannsynlig kommer dette på Gismarvik, og er beregnet for langtransport. Renovasjonsbilene trenger komprimert gass, og kan ikke bruke flytende biogass. Det er årsaken til at vi trenger å etablere egen stasjon på Karmøy for å få biogass på renovasjonsbilene.

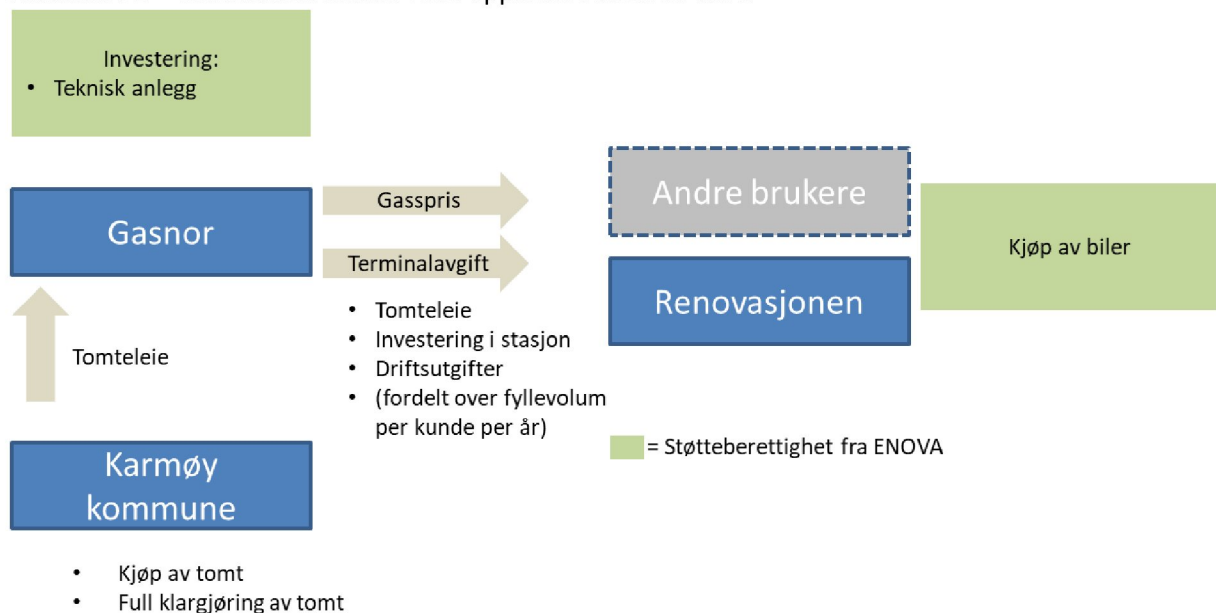
## Litt om modellen med Gasnor

Administrasjonen har utarbeidet to ulike modeller for samarbeid med Gasnor. Forskjellen går på hvem som dekker kostnader for opparbeidelse og klargjøring av tomten.

### Alternativ 1 – Gasnor og kommunen deler på opparbeidelse av tomt



### Alternativ 2 – Kommunen dekker hele opparbeidelsen av tomt



Gasnor har på forespørsel fra renovasjonen sagt at de kan stille med fyllteknisk utstyr til kommunen, dersom kommunen stiller med tomt. Administrasjonen har sett ut en passende tomt for dette formålet på Bygnes, like ved Gassco. Tomta er regulert for industri og ligger like ved det planlagte renseanlegget, rett ved gassrøret. Da elektrisk vil være å foretrekke for små kjøretøy, og

langtransport bruker flytende biogass og ikke komprimert, anses sannsynligheten for stor trafikk som liten. Plasseringen er sentral for alle renovasjonsbilene, og en god plassering for andre virksomheter som kan kunne tenkes å gå over til biogass.

En forutsetning for ENOVA-støtte er at stasjonen gjøres tilgjengelig for andre brukere. Deler av utstyret Gasnor skal stille med var delvis brukt som fyllestasjon for 30 busser på Flotmyr tidligere. Det har muligheter for fylling for to biler parallelt, så det er tilstrekkelig kapasitet for flere enn renovasjonsbilene. Kalkylene legger imidlertid opp til at det ikke blir andre brukere, og at kostnaden dekkes gjennom fyllekostnad for renovasjonen.

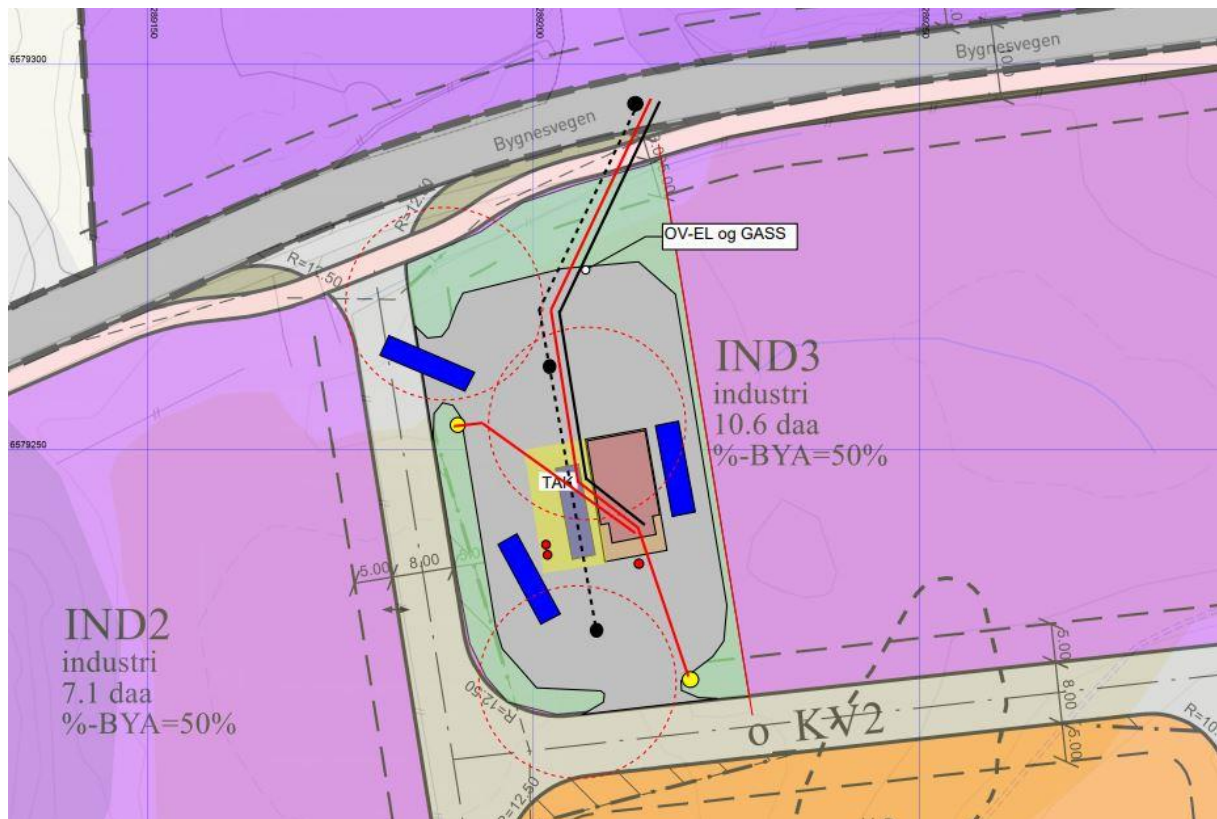


Illustrasjon 1: Den aktuelle tomten på Bygnesveien (nedkjørsel til Gassco) ligger like ved gassrøret. Den oransje tomte er tomte hvor det planlegges renseanlegg.





Bilde: Tomten er regulert til industri og krever relativt lite bearbeiding.



Illustrasjon 2: Skisse over hvordan stasjonen kan se ut. Blå klosser er lastebiler

### Kjøp av og oppgradering tomt og oppgradering av strøm

Karmøy kommune er i dialog med grunneierne om kjøp av denne tomten (IND3), og tomt for nytt renseanlegg. Kommunen har avklart følgende med grunneierne:

Tomt til renseanlegg:

Renseanleggstomten kjøpes i 2021 for kr. 270,- pr m2. Budsjett inkludert omkostninger: 3,9 millioner. Kjøpet framskyndes fra 2023 til 2021.

Tomt til blant annet fyllestasjon:

Alternativ A: Karmøy kommune gis opsjon på kjøp av tomten for kr. 230,- innen 1 år fra kontraktens signering, eventuelt avtalt dato. Tomten er på 10,6 dekar, som gir en pris på 2.438.000 kr.

Alternativ B: Opsjon på kjøp av IND 3 for kr. 250,- pr m2 innen 5 år fra kontraktens signering/avtalt dato.

Karmøy kommuner gis i begge opsjonsperiodene rett til å disponere IND tomt 3 vederlagsfritt, jfr. tidligere mail. Dersom opsjonen ikke påberopes skal det betales leie av det areal som benyttes til biogassanlegg fast til kr. 25,- pr m2 i årsleie. Leiekontraktens varighet er max .5 år etter utløpet av siste opsjon.

Karmøy kommune frafaller refusjonskrav knyttet til Ind tomt 3.

#### Opparbeidelse av tomt:

Tomten er på 10,6 mål, mens fyllestasjonen trenger 2,3 mål. I kalkylen har renovasjonen fått beregnet kostnader for å opparbeide nødvendig areal for stasjonen, og ikke hele tomten. Det budsjetteres med 3,3 millioner for grovplanering og opparbeidelse av tomten. I tillegg vil Gasnor stå for noe opparbeidelse som kan knyttes til klargjøring av det fylltekniske anlegget. Kapitalkostnad for kjøp knyttet til 2,3 mål ligger nå inne i kalkylen for tomteleie. Tomteleien kan justeres senere. Beslutningen blir da en balanse mellom inntekter for kommunen og reduserte merkostnader for renovasjonen og andre brukere av stasjonen. Modellen er ikke avgjørende for beslutningen og trenger ikke landes nå.

Fyllestasjonen krever 400v strøm. En kartlegging fra Haugaland Kraft viser at en oppgradering av trafo rett over veien estimeres til 0,7 millioner kroner. Det anbefales at Karmøy kommune dekker dette. Det planlagte renseanlegget vil også trenge 400 V, så dette er en investering som må komme snart uansett. Kostnaden for oppgradering av strøm vil være en del av tomteleien for fyllestasjon mot Gasnor. Videre så er det naturlig at VAR betaler en del av kostnaden for strøm med tanke på det fremtidige renseanlegget som kommer innen 10 år. Man må også se på å få anleggsbidrag fra næringsaktører i samme industriområdet, dersom de ser behov/nytte for 400 V strøm. Økning i leien er ikke bakt inn i kalkylen, da fordelingsnøkkelen ikke er vurdert enda. Det vil uansett ikke bli en vesentlig økning. Med en investering på 0,7 millioner kroner over 40 år, utgjør dette i snitt ca. 27.000 kroner i årlige kapitalkostnader, som skal fordeles på flere aktører.

Administrasjonen er i tett dialog med ENOVA, og ENOVA har uttalt seg positive til initiativet. Støtte til bilene er uproblematisk. Det knyttes større usikkerhet til kostnader ved opparbeidning av selve tomten. ENOVA kan ikke gi støtte til tomtekjøp, og Karmøy må beregne å ta grovplanering og sprenging på egen kappe uten statlig støtte. Utover dette, kan ENOVA støtte annen, mer teknisk tilpasning av tomta. Full tilrettelegging av tomta er kostnadsberegnet til ca. 4 mill. eks moms, basert på nasjonale priser. Lokale priser ligger 15-20 % lavere, så dette er lagt inn i beregningen. Vi har to alternativer for å dekke disse kostnadene.

**Alternativ 1:** Karmøy kommune dekker sprenging og grovplanering, uten ENOVA-støtte. Gasnor dekker resterende tilretteleggingskostnader med ENOVA-støtte. Gasnor baker da inn selskapets kapitalavkastningskrav. Dette er ikke fastsatt enda, men 7 % er lagt inn i kalkylen. Summen av årlige kapitalkostnader for tomt opparbeidet av både Karmøy kommune og Gasnor blir 547.000 som skal fordeles over fylt volum per år i terminalavgiften.

**Alternativ 2:** Karmøy kommune dekker hovedopparbeidelsen av tomta selv, uten ENOVA-støtte. Det gir en årlig kapitalkostnad på 419.000. Dette bakes inn i tomteleien til Gasnor som videresendes sluttbruker gjennom terminalavgiften. Kommunens finansieringsmåte med momsfratak, lavere rentekostnader enn Gasnors kapitalavkastningskrav (og kun 10 års nedskriving) gjør dermed at det er rimeligere om kommunen opparbeider arealet uten ENOVA-støtte, enn at Gasnor gjør det med støtte.

Rådmannen anbefaler derfor at Karmøy kommune selv dekker hovedopparbeidelse av tomten.

Pumpeprisen vil bestå av to elementer. En pris for gassen, og et terminalgebyr som fordeles årlig over fylt volum. Terminalgebyret består av driftskostnader (vedlikehold, strøm og leie for grunnen til

kommunen) og kapitalutgifter til det driftstekniske utstyret. Dersom kommunen selv dekker hele opparbeidelsen av tomta vil leien fra kommunen som Gasnor viderefakturerer på terminalgebyret dekke årlige kapitalkostnader til tomt og opparbeidelse. Det er selvsagt mulig for kommunen å legge inn en fortjeneste i leien, men prosjektet har ikke tatt stilling til hva den eventuelt bør ligge på.

Gasnor vil selv søke om ENOVA støtte til det driftstekniske utstyret. Nettoutgiften, estimert til ca 3,25 millioner vil avskrives over 10 år, og fordeles årlig over fylt volum på stasjonen. Det betyr at om kun renovasjonen fyller, betaler vi hele utgiften. Jo flere andre som fyller, jo lavere blir kostnaden per fylling.

### **Eksisterende avtale med Gasnor**

Karmøy kommune benytter naturgass til oppvarming av flere større bygg. Avtalen med Gasnor ble fornyet i 2020. Avtalen åpner for tilkobling på andre punkter, og kan dermed benyttes direkte til fyllestasjonen. For å sikre at man er i tråd med anskaffelsesregelverket, kan imidlertid kommunen utlyse en konkurranse på levering av biogass til Bygnes. Ingen andre aktører har gassnett der, men det er mulig å transportere «containerflak» med komprimert gass fra andre steder i landet. Det er lite trolig at andre kan konkurrere med Gasnors infrastruktur og dermed kostnadseffektivitet. Om det ikke kommer flere tilbud, eller prisen er høyere, kan man gå direkte inn på avtalen med Gasnor.

Karmøy kommune har fått et tilbud fra Gasnor for overgang fra naturgass til biogass for oppvarming av bygg. Prisen tilsvarer 1,05 kr/kwh. Om renovasjonsbilene også bruker biogass, vil det bli 25 % økt biogassvolum. Etter utfordring fra renovasjonen har Gasnor kommet med en bedre tilbudspris for biogass til både bygg og biler på 1 kr/kwh. Basert på estimert gass til oppvarming av bygg har denne prisjusteringen i seg selv medført en årlig reduksjon i merutgifter på 200.000 kr til oppvarming i forhold til tidligere tilbudt pris (det kommer egen sak i forbindelse med budsjett 2022 fra eiendomsavdelingen). Gasnor presiserer at de har dårligere margin på biogass, men de ønsker å være relevante distribusjon av energi gjennom rørnettet, også når samfunnet går over til fornybare kilder.

### **Investering i biogassbiler**

Merkostnaden for biogassbiler er ca 550.000 per bil i forhold til dieslbiler. ENOVA dekker 40 % av merkostnaden til bilene, i tillegg til andre nødvendige merkostnader til investeringen. Total investering i 5 biogassbiler og potensiell skapbil er på 16,55 millioner. Etter ENOVA-støtte på 40 % av merkostnaden blir netto investering i bilene 15,53 millioner. Til sammenligning har Kommunestyret allerede bevilget 25,1 millioner til elektrisk alternativ (netto 19,2 etter ENOVA-støtte).



## Sammenligning av årlige kapital og driftskostnader for renovasjonen

| Tall i millioner                     | Diesel | Biodiesel<br>(HVO100) | Biogass |
|--------------------------------------|--------|-----------------------|---------|
| Kapitalkostnad uten tilbringerbil    | 2,02   | 2,02                  | 2,23    |
| Kapitalkost tilbringerbil            | 0,19   | 0,19                  | 0,21    |
| Driftskostnad uten tilbringerbil     | 1,67   | 2,03                  | 2,09    |
| Sum årlig kostnad uten tilbringerbil | 3,69   | 4,05                  | 4,33    |

Sammenligningen inkluderer ikke driftskostnader for skapbil, da det foreløpig er usikkert om den blir anskaffet, og hvor mye den blir brukt. Sammenligningen viser at kapitalkostnadene vil være høyere med biogass enn diesel, men driftsutgiftene noe høyere. Totalt er det relativt liten forskjell på de ulike alternativene. Det skiller 632 000 kroner i året mellom diesel og biogass, men biogass kan bli rimeligere jo flere som bruker stasjonen.

I tabellen over ligger en forventet økning i CO2 avgiften for diesel i snitt på 2 kroner over levetiden på bilene. Pris på biodiesel er ikke økt, men med økning i CO2 avgiften er det nok å forvente at etterspørselen og dermed markedsprisen på biodiesel vil øke. Denne kan også øke grunnet økt etterspørsel internasjonalt når alle skal redusere utslipp av klimagasser. Allerede nå er det til tider krevende å få tak i avansert biodiesel. Biogassprisen ligger fast i perioden, men justeres i henhold til konsumprisindeksen. Denne er dermed ikke eksponert for større svingninger i markedspris og avgiftsøkninger som biodiesel, diesel og strøm.

### Økonomi

Dagens bilpark er slitt og svært kostbar å vedlikeholde. Årlige vedlikeholdsutgifter estimeres å reduseres fra 1 mill i 2020 til 0,53 mill. I tillegg kan man gå fra 7 til 5 biler. Man beholder antall ansatte frem til 2024, da man går fra 1 til 2 personer på flere av bilene. I oppstartsfasen med nye ruter, nye beholdere og ny kildesorteringsordning, vil det også være et ekstra «trykk» på tjenesten. I 2024 kommer første naturlige avgang, og man tar sikte på og ikke erstatte den ansatte i denne hjemmelen.

Dette gir følgende DKI for prosjektet:

|                        | 2 022     | 2 023    | 2 024    | 2 025    | 2 026    | 2 027    | 2 028     |
|------------------------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| Energi                 | 168 500   | 337 000  | 337 000  | 337 000  | 337 000  | 337 000  | 337 000   |
| Utgifter leasing biler | 1 680 000 |          |          |          |          |          |           |
| Årsverk                |           |          | -600 000 | -600 000 | -600 000 | -600 000 | - 600 000 |
| Vedlikehold            | -236 500  | -473 000 | -473 000 | -473 000 | -473 000 | -473 000 | -473 000  |
| Sum                    | 1 612 000 | -136 000 | -736 000 | -736 000 | -736 000 | -736 000 | - 736 000 |

Dagens bilpark må dessverre finansieres til leasingavtalen går ut i 2025, da det ikke var mulig å få bedre avtale etter overtakelsen av bilene ved RenoNordens konkurs. Kommunen kan vurdere å kjøpe bilene ut av leasingavtalen og selge bilene, men den problemstillingen holdes utenfor denne saken. Antatt DKI på nåværende biler estimeres til 3,2 mill.

### Vurdering

Etablering av stasjonen vil gi klimanøytral innhenting av avfall, samtidig som Karmøy kommune blir først på Haugalandet til å tilrettelegge for biogass for nærtransport. Det vil være et svært gunstig tiltak for å stimulere til overgang til et fossilfritt samfunn, i tråd med Paris-avtalen og FN's bærekraftsmål. Biogass er en sirkulær, klimanøytral og fremtidsrettet energikilde og regnes som det mest klimavennlige man kan kjøre på. Løsningen gjør at kommunen framstår både løsningsorientert og framoverlent i det grønne skiftet.

Som tabellen ovenfor viser, er ikke merkostnaden for å velge klimanøytralt stor. Det er en merkostnad for å bidra til å oppfylle nasjonale klimaforpliktelser, kommunens klimaplan, renovasjonsstrategien og FN's bærekraftsmål. Merkostnaden i forhold til diesel er på ca. 632 000 kroner i året. Det utgjør ca. 1,2 % av inntektene til renovasjonen. På grunn av ulike kostnadseffektive grep renovasjonen har gjort, kan det dekkes uten økning i renovasjonsgebyret. Som påpekt i det opprinnelige saksframlegget for elektriske renovasjonsbiler, får man også en positiv driftskonsekvens ved nye biler, da man ved overgang til 2 avfallskammer og optimalisering av rutene går fra dagens 7 til 5 biler.

Karmøy kommune vil med dette alternativet gå foran som tilrettelegger for utslippsfritt drivstoff på Haugalandet, og sikre tilgang på et sirkulært drivstoff. Det har også en positiv omdømmefaktor for kommunen. Det presiseres også at renovasjonen stiller strenge miljøkrav og vektlegger miljøvennlige produksjons- og transportløsninger i kontraktene på transport og behandling av avfall. Kommunen bør derfor også stille disse kravene til vår egen del av verdikjeden der det er mulig.

### Rådmannens konklusjon

1. Rådmannen gis mandat til kjøp av renovasjonsbiler med biogass som drivstoffkilde i stedet for elektrisk.
2. Det skal jobbes videre med endelig modell for fyllestasjon.

3. Gitt positivt vedtak, gis eiendomsavdelingen fullmakt til å erverve tomt til fyllestasjon for utleie. Budsjett for ervervelse av tomt til fyllestasjon settes til 3,9 million. Det budsjetteres 3,3 million for opparbeidelse av arealet som skal benyttes til fyllestasjon.
4. Dersom det ikke oppnås enighet om biogass, har rådmannen mandat til å anskaffe renovasjonsbiler med diesel som drivstoffkilde.