



VILHELMINA KOMMUN
Kommunfullmäktiges
sammanträde

Sammanträdesdatum
2020-12-14

Bilagor till

Kommunfullmäktiges sammanträde

2020-12-14

Ärenden 22-25



Länsstyrelsen
Västerbotten

Meddelande

Datum
2020-11-10

1(3)

Ärendebeteckning
425-11161-2019
Arkivbeteckning
425

Enligt sändlista

VILHELMINA KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN		
2020 -11- 10		

Remiss: Drivmedelsstrategi och handlingsplan – Regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel

Härmed remitteras Drivmedelsstrategi och handlingsplan – Regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Rapporten har tagits fram av Länsstyrelsen Västerbotten utifrån dialoger med flera av länets aktörer samt i samverkan med andra myndigheter, i enlighet med regleringsbrevsuppdraget om att upprätta en regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

Vi ber er skicka ert remissvar till Länsstyrelsen Västerbotten **senast den 15 december**. Svaren bör lämnas i bearbetningsbar form (t.ex. wordformat) per e-post till vasterbotten@lansstyrelsen.se och med kopia till elin.soderberg@lansstyrelsen.se.

Ange diarienummer 425-11161-2019 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Remissinstansens namn ska även anges i dokumentnamnet.

Elin Söderberg
Klimat- och energisamordnare

Så här hanterar vi dina personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

Länsstyrelsen Västerbotten
901 86 Umeå. Besöksadress: Storgatan 71 B
Telefon växel: 010-225 40 00, fax: 010-225 41 10
E-post: vasterbotten@lansstyrelsen.se
Webbplats: www.lansstyrelsen.se/vasterbotten

VILHELMINA KOMMUN		
KOMMUNSTYRELSEN		
2020 -11- 10		
Dnr.		

Drivmedelsstrategi och handlingsplan för Västerbottens län

Regional plan för infrastruktur för
elfordon och förnybara drivmedel i Västerbotten

Innehåll

Inledning.....	2
Kunskapssammanställning och medskick.....	3
Handlingsplan 2020–2024.....	8
Övergripande rekommendationer.....	8
Planmässiga förutsättningar.....	8
Stärkt efterfrågan på förnybara drivmedel.....	9
Stöd: Drivmedelstrappan.....	10
Samverkan och gemensamma avsiktsförklaringar.....	10
Främja och stödja investeringar.....	11
Ändamålsenlig utbyggnad av distributionsanläggningar.....	13
Kartor och verktyg som stöd för planering av ändamålsenlig utbyggnad	14
Nuläge.....	14
Regional infrastrukturplan i WebbGIS – stöd för lokalisering	15
Exempel på framtida spridning av distributionsanläggningar	15
Funktionellt prioriterat vägnät i behov av publika snabbbladdare.....	19
Överblick drivmedel.....	20
Vidare läsning.....	22

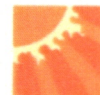
Inledning

Länsstyrelserna i Sverige har fått i uppdrag av regeringen att ta fram regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel samt arbeta med att genomföra dessa planer.

Syftet med denna plan är att främja och samordna en ändamålsenlig utbyggnad av distributionsanläggningar för förnybara drivmedel (tank- och laddstationer).

Övergång till förnybara drivmedel krävs för att nå flera mål:

- Agenda 2030 (bl a mål 7 och mål 13)
- Parisavtalet
- Miljömålet "Begränsad klimatpåverkan"
- Noll nettoutsläpp av växthusgaser 2045
- 70 % lägre växthusgasutsläpp från transporter 2030 jämfört med 2010



GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

Övergången till förnybara drivmedel bidrar till, eller kan även bidra till följande samhällsmål:

- Ökad försörjningstrygghet
- Nationell och regional livsmedelsstrategi
- Landsbygdsutveckling
- Regional utveckling och sysselsättning
- Omställning till en cirkulär- och biobaserad ekonomi
- Giftfri miljö (Miljömål)
- God bebyggd miljö (Miljömål)
- Frisk luft (Miljömål)



Utbyggnadstakten behöver skyndas på för att målen ska nås.

Planen beskriver vilken etablering som behövs för att tillgängliggöra förnybara drivmedel (för vägtransporter och arbetsmaskiner) på en tillfredsställande nivå över hela Västerbottens län. Handlingsplanen beskriver vilka åtgärder och förhållningssätt som är rekommenderade under de kommande åren. Planen ger vägledning om behov av översiktligt antal distributionsanläggningar för olika förnybara drivmedel, samt lämplig lokalisering av dessa.

Ambitionen är att handlingsplanen ska leda till att vi i Västerbotten

- skapar planmässiga förutsättningar för etablering av laddinfrastruktur och distributionsanläggningar för förnybara drivmedel.
- Bygger upp efterfrågan på förnybara drivmedel.
- samarbetar och söker dialog för att skapa förutsättningar för etablering av laddinfrastruktur och distributionsanläggningar för förnybara drivmedel.
- samt brett främjar och stödjer påskyndande av investeringar i distributionsanläggningar.

Kunskapssammanställning och medskick

Förutsättningarna är olika, men alla ska med

I Skellefteå, Umeå och Lycksele sker cirka 65 % av transportutsläppen och nästan 60 % av utsläppen från arbetsmaskiner i Västerbotten.¹ Dessa kommuner har flest invånare och högst täthet, vilket ger dem bättre förutsättningar för överflyttning till kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt införande av el-lastcyklar. Samtidigt är det den som kör längst varje dag (exempelvis arbetspendlar långa sträckor i glesbygd), som tjänar mest på att byta till elbil eftersom de lägre driftskostnaderna då snabbast räknas hem.

Transportutsläppen kommer också av besökande och genomresande (gods och människor). Besöksnäringen ska inte begränsas av att potentiella besökare inte kan ladda eller tanka förnybart. Hela länet och såväl lätta som tunga fordon, ska ges förutsättningar för fossilfria transporter. En ändamålsenlig utbyggnad behöver därför tillmötesgå både behovet av geografisk spridning och behoven i volym/antal.

Alla drivmedel behövs

Ett drivmedel som kan ersätta all bensin och diesel i transportsektorn finns inte idag och sannolikt inte i framtiden heller. Det går inte heller att svara på vad den "optimala mixen" av drivmedel är. Vilket drivmedel som väljs avgörs av en avvägning mellan flera olika faktorer som varje aktör måste göra i det enskilda fallet. Länsstyrelsen vill med denna rapport ge ett stöd i den avvägningen.

Utbytestakten av fordon kräver vägval idag

Genomsnittsåldern för en personbil som skrotas i Sverige har sedan 2010 legat på cirka 18 år². Upphandling av bussar/kollektivtrafik görs ungefär vart tionde år och lastbilar byts ut ungefär var femte år. Anläggningsmaskiner kan enligt uppgift från företag ha upp emot 20 års användningstid. Detta innebär att en stor del av den befintliga fordonsflottan kommer att vara i drift 2030, då målet om 70 % utsläppsminskning ska ha uppfyllts. Vilka fordon som köps in idag och framåt är alltså helt avgörande för måluppfyllelsen 2030.

Nya fordon och nya drivmedel samtidigt

Ingen köper fordon om det inte finns drivmedel och ingen börjar sälja drivmedel som inte efterfrågas. Detta är en utmaning som måste överkommas för att åstadkomma ett drivmedelsbyte. Samverkan mellan drivmedelsproducenter, distributörer, fordonsproducenter, inköpare av fordonsflottor och transportköpare är därför helt avgörande. Nyckelaktörerna här är fordonsägarna (köper in/upphandlar fordon), transportköparna (köper in/upphandlar trafikarbete) och distributionsbolagen. Tillsammans kan de vara pådrivande i utbyggnaden av infrastrukturen. (Både vätgastankstationen och LNG/biogasmacken i Umeå har kommit till stånd tack vare denna typ av samverkan.)

Skytteltrafik – enklare för elektrifiering och nya drivmedel

Elektrifiering av tyngre trafik har redan introducerats i busstrafiken i Västerbotten. Det finns även åkerier med fordon som bara går mellan samma punkter, som tittar på elektrifiering eller vätgas som alternativ. Transporter som bara går mellan fasta punkter utgör ett eget litet system och är därför bra platser för introduktion av ny teknik.

¹ Nationella emissionsdatabasen <http://extra.lansstyrelsen.se/rus/Sv/statistik-och-data/nationell-emissionsdatabas/Pages/default.aspx>

² Trafikanalys 2016a. Statistik över fordonsflottans utveckling – delredovisning av regeringsuppdrag. Rapport 2016:13. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2016/rapport-2016_13-statistikover-fordonsflottans-utveckling---delredovisning-av-regeringsuppdrag.pdf S.25

Att ladda är något annat än att tanka

Med laddfordon kommer nya beteenden, eftersom de huvudsakligen laddas när de står parkerade vid hemmet eller arbetsplatsen. Att kunna ladda på "sin" parkeringsplats är en viktig förutsättning (ungefär 80–90 % av energin laddas vid icke-publika laddplatser) och kompletteras av publik laddinfrastruktur som möjliggör rörlighet. Publika laddstationer bygger också förtroende för tekniken och är viktiga för att åstadkomma en hög andel laddfordon. EU pekar i *Direktivet för utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel*, på att förhållandet uppskattningsvis bör vara en publik laddpunkt per tio laddfordon.³ Det optimala förhållandet påverkas av faktorer som antal laddfordon som saknar "egen p-plats", laddplatser (gataparkering), antalet besökare och avstånd till genomresande.

Batterier och tillgång till el – parallella processer

I norra Sverige finns idag god tillgång till el för elektrifiering av transportsektorn. I samband med att transportsektorn och industrisektorn elektrifieras ytterligare kommer dock utmaningar att uppstå och arbete med att hantera dessa har därför redan påbörjats. Det rör exempelvis ökat produktion av förnybar el, utbyggnad av nät, ökad flexibilitet genom lager och flexibilitetstjänster samt energieffektiviseringar.

Elfordon har idag högre klimatpåverkan vid produktion än fordon med förbränningsmotorer. (Dessa utsläpp "körs igen" i drift.) Utsläppen från fordonsproduktion beror främst på att det går åt mycket el att producera batterier och om batterifabriken ligger i ett land med fossil elproduktion uppstår således stor klimatpåverkan. Framåt bedöms dessa utsläpp minska i takt med att elproduktionen i andra länder blir mer förnybar eller genom att batterifabriker etableras där det finns god tillgång till förnybar el, såsom Northwolts etablering i Skellefteå.

Konvertering

I de fall där fordon har en lång livslängd kvar, men där körbehovet skulle kunna tillfredsställas med andra drivmedel, kan konvertering vara ett alternativ. Det finns exempel i samhället på konverteringar till de flesta typer av drivmedelstekniker. Det sannolikt vanligaste och billigaste är konvertering av bensindrivna personbilar till etanoldrift/E85, vilket kostar ca 10 000 kr. Konvertering möjliggör en snabb övergång till förnybara drivmedel, eftersom man kan arbeta med befintlig fordonsflotta (inte endast nybilsinköp), samtidigt som det finns en god spridning av distributionsanläggningar för E85⁴. Konvertering kan även vara relevant för tunga fordon. Det finns aktörer som konverterar tunga fordon.⁵

Reduktionsplikten ökar andelen etanol och HVO i vanlig bensin och diesel

Reduktionsplikten, eller bränslebytet som den även kallats, är en lag som infördes 2018 och innebär att drivmedelsleverantörer av bensin och diesel måste reducera växthusgasutsläppen med en viss procentsats. Detta gör man genom att främst blanda in etanol i bensin och HVO i diesel. Energimyndigheten har sedan haft i uppdrag att analysera i vilken takt procentsatsen successivt

³ Laddinfrastruktur inom Klimatklivet, Energimyndigheten (2015)

<http://epi6.energimyndigheten.se/PageFiles/54480/Laddinfrastruktur%20inom%20Klimatklivet%202015-5982%20%285%29.pdf> och Energimyndighetens hemsida Laddinfrastruktur

<http://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/energieffektiva-och-fossilfria-fordon-och-transporter/laddinfrastruktur/>

⁴ Se befintliga anläggningar för E85 i Figur 6 nedan

⁵ Biodriv Öst, Elfordon 2019. <https://biodrivost.se/Portals/0/Publikationer/Trycksaker/Elfordon%202019-08-08.pdf>

skulle kunna höjas för att öka andelen förnybart i bensen och diesel och därmed sänka växthusgasutsläppen från den befintliga fordonsflottan.⁶

HVO 100 till den som saknar alternativ

HVO 100 kan användas direkt i dieselfordon. Sverige importerar idag 65 % av Europeisk HVO-produktion och 35 % av världens totala HVO-produktion. Sverige har klassat om PFAD (en biprodukt från palmoljetillverkning) från avfall till samprodukt vilket innebär att CO₂-värdet höjdes (från 0) och därmed blev koldioxidreduktionsvärdet sämre än tidigare. EU inför också regler för att undvika ren palmolja i drivmedel.⁷ Regeringens satsning Klimatklivet finansierar inte HVO 100-tankstationer.⁸ Samtidigt sker utveckling för att producera HVO från svensk hållbar råvara. Reduktionsplikten⁹ medför en stor efterfrågan på HVO för inblandning i diesel. En rekommendation är därför att inte göra sig beroende av HVO 100 om man har förutsättningar att använda andra förnybara drivmedel. Vid upphandling av HVO 100 bör man säkerställa att den tillverkas av råvaror som inte ger upphov till negativa miljöeffekter i andra delar av världen.

Har du etanolbil – tänk etanol

Etanolbilar (eller flexifuel-bilar) är de fordon som drivs förnybart som det finns flest av i Sverige. Det finns också en utbyggd infrastruktur för distribution av E85. Etanol är E85:s etanol och är ett drivmedel i klimatsynpunkt med flera samhällsmåls.¹⁰ Eftersom flexifuel-bilar kan tankas med både fossil bensin och E85, är etanol ett drivmedel som ger stora klimatnyttor, att verka för att de ska tankas med E85.

Vätgasen en "bubbla"

Vätgas är ett nytt drivmedel i Västerbotten. Den finns i en enda etablerad produktionsanläggningen, ligger i Umeå. Vätgasfordon har liknande styrkor som elfordon, i synnerhet att de inte utsläpper utsläpp från framdrift. Vätgasfordon har även snarlik tankning och lagring. Vätgasen lagras i tryck i cylindrar, vilket är lättare än ett batteri, vilket kan vara av intresse för fordon som ska frakta tungt. Fordonen är dock dyrare och både tankinfrastrukturen och utbudet av fordon är i dagsläget begränsat jämfört med tex. el och biogas.¹¹ Det nya regelverket i EU rörande utsläpp från fordon, ger incitament till fordonstillverkare att producera "zero- and low-emission vehicles" (fordon med koldioxidutsläpp på 0–50 g/km), vilket inkluderar såväl elfordon som vätgasfordon.¹² Vätgas som energibärare diskuteras idag även som lösning för energilager som ger flexibilitet när elproduktionen strävar mot målet om 100 % förnybart. Vätgas introduceras nu även för lok/tåg och andra farkoster. Det gör att vätgasen kan spela flera roller i framtidens energisystem.

⁶ Reduktionsplikt, Energimyndigheten

<http://www.energimyndigheten.se/fornybart/hallbarhetskriterier/reduktionsplikt/>

⁷ RISE, Perspektiv på svenska förnybara drivmedel (2019)

⁸ Naturvårdsverket. <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Luft-och-klimat/Klimatklivet/Framjande-av-HVO/>

⁹ Reduktionsplikten är en lag om att reducera klimatpåverkan från bensen och diesel vilket görs genom låginblandning av främst etanol i bensen och HVO i diesel.

¹⁰ RISE, Perspektiv på svenska förnybara drivmedel (2019)

¹¹ BioDriv Öst, Elfordon 2019 <https://biodrivost.se/Portals/0/Publikationer/Trycksaker/Elfordon%202019-08-08.pdf>

¹² EU, CO₂ emission performance standards for cars and vans (2020 onwards)

https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/regulation_en Regulation (EU) 2019/631 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0631>

Styrkor med närproducerade drivmedel

Biogas, etanol och vätgas är exempel på drivmedel som har styrkor då de kan närproduceras. Närproducerat är bra utifrån ett krisberedskapsperspektiv eftersom det minskar sårbarheten.¹³ Det kan även bidra till regional utveckling och arbetstillfällen. Västerbotten har också goda förutsättningar för arbetstillfällen inom tillverkningskedjan för biodrivmedel.

Främja ett transporteffektivt samhälle – underlätta drivmedelsbyte¹⁴

Genom att minska behovet av drivmedel underlättas arbetet med att ersätta fossila drivmedel med förnybara. Energieffektiviseringar är ofta de mest kostnadseffektiva åtgärderna.

Ett transporteffektivt samhälle strävar efter att minska energiåtgången till fordon, samt antal körda kilometer. Detta kan ske genom byten till mer energieffektiva fordon, ökad fyllnads/belägningsgrad i gods- och personfordon, kortare transporter genom exempelvis en mer tät och funktionsblandad bebyggelse och att transporter ersätts helt med digitala möten, samt förändrade arbetssätt och konsumtionsval.¹⁵

Att arbeta för ett transporteffektivt samhälle ger många mervärden såsom minskad trängsel, minskat buller, lägre hälsovådliga utsläpp, bättre folkhälsa till följd av ökad fysisk aktivitet med gång och cykel, vilket kan leda till lägre sjukskrivningskostnader etc.

Det finns en lång rad insatser som bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle. Att bygg förtätat med funktionsblandad bebyggelse, leveranshubbar vid bostadsområden, hela-resan-planering med pendlarparkeringar och cykelställ vid busshållplatser, arbetsplats-hubbar, parkeringspolitik (p-norm och p-kostnader), bussgator, underlätta digitala möten m.m. Verktygslådan är stor och kommuner har ett omfattande mandat inom detta område.

Rätt lösning på rätt plats

Vilka insatser som ger god effekt för effektiva transporter varierar i Västerbotten, då förutsättningarna är väldigt olika. I glesare områden med få men långa resor kan fokus vara effektiva fordon, att inte köra större fordon än vad som behövs, samåkning, bilpooler, e-handel, digitala möten, -utbildningar och distansarbete, samt ruttoptimering och ökad fyllnadsgrad för godstransporter. I tätorter med många men korta resor kan fokus vara förtätning, funktionsblandning och andra åtgärder som ger kortare avstånd. Men också att i högre utsträckning premiera gång- cykel- och kollektivtrafik samt striktare parkeringspolitik och samordnade godstransporter.¹⁶ I städer kan lastcyklar komplettera lätta lastbilar.

Delningstjänster

Privatägda bilar står parkerade i snitt 23 timmar per dygn.¹⁷ Med publika bilpooler, bilpooler i bostadsrättsföreningar och andra typer av delningstjänster - såsom bostadsnära leveranshubbar - går

¹³ Perspektiv på svenska förnybara drivmedel s.13

https://biodrivost.se/Portals/0/Publikationer/Rapporter/2019_Perspektiv_svenska_fornybara_drivmedel.pdf

¹⁴ Denna handlingsplan är avgränsad till att hantera drivmedelsbytet. Rekommenderade insatser riktade specifikt mot ett transporteffektivt samhälle presenteras därför inte. Arbeta med detta bör dock ske parallellt med övergång till förnybara drivmedel.

¹⁵ Strategisk plan för omställningen av transportsektorn till fossilfrihet (2017) <https://energimyndigheten.se/w2m.se/Home.mvc?resourceId=109664> för mer information: <http://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/samordiningsuppdrag-for-omstallning-av-transportsektorn/>

¹⁶ SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg (ofta benämnd FFF-utredningen) <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2013/12/sou-201384/>

¹⁷ Energimyndighetens hemsida Laddinfrastruktur <http://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/energieffektiva-och-fossilfria-fordon-och-transporter/laddinfrastruktur/>

det att erbjuda lösningar som gör det möjligt för medborgarna att inte själva äga bil, utan istället ha tillgång till bil vid behov.

Ju förr desto bättre

Om en åtgärd som minskar utsläppen genomförs 2020 och håller i sig till 2030, blir den samlade klimatnyttan dubbelt så stor jämfört med om den genomförs 2025 och håller i sig till 2030. Eftersom koldioxid inte bryts ner i atmosfären, är det de summerade utsläppen över tid som avgör vår klimatpåverkan.¹⁸

Västerbottens län har flera styrkor i övergången till förnybara drivmedel

- Northvolts etablering av batterifabrik till elfordon
- God tillgång till förnybara el
- Goda förutsättningar att för hållbar råvara till biodrivmedel
- Väl utbyggt bredband möjliggör utveckling av delningstjänster, energistyrning och smarta elnät
- Geografisk fördel med sammanhängande ortstråk utmed älvdalar underlättar planeringen av effektiv transportlogistik och lokalisering av publika laddstationer,
- En god samarbetskultur som främjar omställningen.
- Pågående insatser som lyfter kommunernas förnyelsebara fordonsflotta till elfordon.
- Flera kommuner har redan etablerat ett tryggt nät som ger goda möjligheter till mer utvecklad cykelpendling och smartare distribution i centrumområdet
- Länet har pågående innovationsinsatser och testbäddar med autonoma fordon som drivs med förnyelsebara drivmedel

¹⁸ [Koldioxidbudget 2020-2040 Västerbottens län](#)

Handlingsplan 2020–2024

För att få till stånd en ändamålsenlig, robust och pålitlig utbyggnad av infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel, behövs *planmässiga förutsättningar, efterfrågan* på förnybara drivmedel, *samarbete* mellan nyckelaktörer och att *möjligheter för främjande* av etablering av förnybara drivmedel tillvaratas.

Nedan följer rekommenderade insatser för att säkerställa detta. Arbetet bör ses som en förutsättning för att vi i Västerbotten ska bidra till att nå det nationella målet om att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med minst 70 % 2030 jämfört med 2010.

Övergripande rekommendationer

Ambition: Att ett aktivt klimatledarskap driver arbetet hos länets aktörer.

Rekommendation till länets beslutsfattare och verksamhetsledningar ställer sig bakom och driver sin organisations ambitioner och vision för fossilfria och effektiva transporter.

Rekommendation att ta fram plan för kompetensförsörjning som svarar på hur ens organisation ska se till att de har rätt kompetens för att fatta hållbara transport- och drivmedelsbeslut.

Rekommendation att följa upp organisationens/verksamhetens arbete för effektiva och fossilfria transporter minst årligen.

Rekommendation att se över affärsmodeller för att tillvarata mervärden och affärsmöjligheter i omställningen till en fossilfri och effektiv transportsektor.

Planmässiga förutsättningar

Ambition: Att skapa planmässiga förutsättningar för etablering av laddinfrastruktur och distributionsanläggningar för förnybara drivmedel.

Rekommendation till **kommuner** att ta höjd för etablering av alla former av förnybara drivmedel (exempelvis laddstationer, LBG, biogas) vid utpekande av mark för drivmedel i den fysiska planeringen. Om det exempelvis är lämpligt för gas men inte bensin, så kan man skilja på det.

Rekommendation till **kommuner** att synliggöra ambitioner rörande etableringar av distributionsanläggningar för förnybara drivmedel genom att exempelvis välkomna etableringar av distributionsanläggningar för vägas, biogas, LBG och andra förnybara drivmedel inom industriområden och trafiknoder.

Rekommendation till **kommuner** att formulera och kommunisera en vision och ambition rörande effektiva och fossilfria transporter och mobilitet.

Rekommendation att **kommuner och energibölag som är nätägare** ska förda utgående och kontinuerlig dialog för att planera lämpliga lokationer för elbilstationer som har effekt på dessa.

Rekommendation till **kommuner** att integrera sina ambitioner rörande fossilfria och effektiva transporter i relevanta styrdokument (Översiktsplan, handbarnetsprogram, miljökonsekvensprogram) med mera). Alternativt att anta en handlingsplan för fossilfria och effektiva transporter som man kan hänvisa till i andra dokument. Dessa planer bör, för att satska, prioriterade områden i syfte att fylla behov eller luckor, exempelvis den befintliga laddinfrastrukturen.

Rekommendation till **kommuner** att ge stöd och vägledning kring etablering av icke-publika laddstationer och ~~Rekommendation till kommuner att ge stöd och vägledning kring etablering av elfordon, exempelvis genom kommunernas energiföretag.~~

Rekommendation till **Länsstyrelsen** att lyfta elinfrastruktur och laddinfrastruktur när översiktsplaner ska aktualiseras, däribland den regionala planen för förnybara drivmedel samt underlag som visar aktuell täckningsgrad (t ex WebbGISen "Regional infrastrukturplan")

Rekommendation till **Region Västerbotten** att beakta förutsättningar för distribution av förnybara drivmedel vid upprättande av Länstransportplanen och Trafikförsörjningsprogrammet samt föra dialog med **energibolagen** särskilt avseende laddinfrastruktur för tyngre fordon.

Rekommendation till **kommuner** att informera om och hänvisa till de [nya kraven i Plan och bygglagen \(PBL\)](#) om att vissa byggnader (t ex nya bostadshus med fler än tio parkeringsplatser) ska ha förberett för laddning av elfordon.¹⁹

Starkt efterfrågan på förnybara drivmedel

Ambition: Att bygga upp efterfrågan på förnybara drivmedel.

Rekommendation till **offentlig sektor** att ställa om till fordon som drivs förnybart. Stöd i arbetet kan vara [Upphandlingsmyndighetens rekommendationer](#) för hållbar upphandling (köp, leasing eller hyra) av fordon eller BioDrivs Östs [Vägledning för klimatsmart offentlig upphandling](#) av fordon och transporter.

Rekommendation till **företag** att fasa in fordon som drivs förnybart (el, biogas, biodrivmedel, vätgas). ~~Gå mer i takt med Sveriges Transportutmaningar. Endast om köpsinlag kommer i drift 2030.~~ För att nå målen till 2030 behöver därför upphandling/inköp av fordon som drivs förnybart göras i stor skala redan nu.

Rekommendation till **företag** och **offentlig sektor** att ta fram handlingsplaner för hur den egna verksamhetens genomförda och köpta transporter ska göras på förnybara drivmedel.

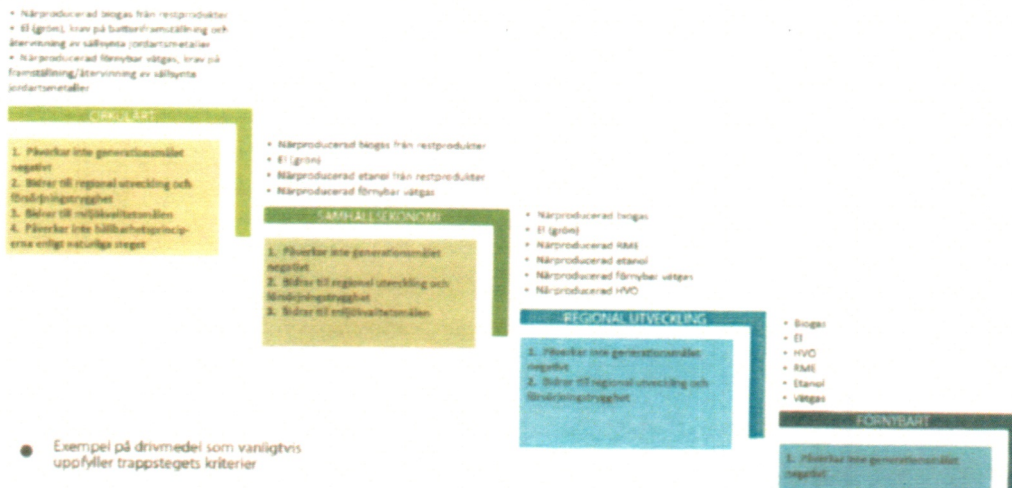
Rekommendation att **företag som använder arbetsmaskiner** inom exempelvis skogsbruk, jordbruk, industri och byggsektorn, undersöker möjligheten att redan idag köra på HVO 100 och vid kommande inköp av arbetsmaskiner efterfråga arbetsmaskiner som drivs på exempelvis el, vätgas eller biogas där så är möjligt.

Rekommendation att **turistföretag** efterfrågar fordon som kan drivas med förnybara drivmedel såsom el.

Rekommendation till **Umeå och Skellefteå kommun** att ställa större krav på att el- och lastcyklar ska vara tillgängliga med el eller lastcykel. De lägre bullernivåerna kan även öppna för bättre distributionstider.

¹⁹ [Mer information på Boverkets hemsida.](#)

Stod: Drivmedelstrappan



Figur 1: Drivmedelstrappa baserad på optimerad samhällsnytta vid val av förnybara drivmedel. De bästa drivmedelsalternativen (dvs. de med mesta möjliga samhällsnytta) återfinns på trappsteget höst upp till vänster. Att drivmedlet uppfyller hållbarhetskriterierna är ett krav för att vara med i trappan (el undantaget). Kriteriet/kriterierna för varje trappsteg står under trappsteget.²⁰

En enkel, men mycket trubbig modell för att bedöma ett fordonets klimatpåverkan är att bara ta hänsyn till vad fordonet släpper ut vid avgasröret. En mer rättvis modell är att se till hur drivmedlet är producerat och levererat (well-to-tank) och det är detta tankesätt som ligger till grund för de reduktionssiffror för förnybara drivmedel som Energimyndigheten årligen publicerar. Det man inte tar hänsyn till är andra effekter som valet av drivmedel resulterar i. Ett elfordon är energieffektivare och bullrar mindre, lokalproducerad etanol ger arbetstillfällen, biogas sluter kretslopp med mera. Tanken med drivmedelstrappan (figur 1) är att maximera så många positiva samhällseffekter som möjligt när fossila drivmedel ändå ska bytas ut mot förnybara.

Drivmedelstrappan är tänkt att läsas från vänster till höger där de "bästa" alternativen hamnar högst upp. Om det av någon anledning (för dyrt, för krångligt, för osäkert etc.) inte är möjligt att välja ett drivmedel på översta trappsteget hoppar man ned ett steg och gör en ny bedömning.

Kriterierna är fasta men de drivmedel som uppfyller dem kan variera utifrån lokala förutsättningar och teknisk utveckling. Det är i dagsläget svårt att ställa upphandlingskrav som garanterar de alternativ som återfinns på olika steg i trappan. Ett sätt att öka sannolikheten för att få det alternativ man önskar är att ställa särkrav på specifika drivmedel.

Samverkan och gemensamma avsiktsförklaringar

Ambition: Att samarbeta och söka dialog för att skapa förutsättningar för etablering av laddinfrastruktur och distributionsanläggningar för förnybara drivmedel.

Rekommendation till energibolag och företag som producerar och/eller distribuerar förnybara drivmedel samt företag och offentliga organisationer med stora fordonsflottor att samverka och utreda möjligheterna till samarbete med andra aktörer som drivmedelsproducent och etablering av distributionsanläggningar.

Rekommendation till företag med tunga fordon eller arbetsmaskiner att eftersöka och välkomna dialoger med distributionsföretag rörande drivmedel till både tunga transporter och arbetsmaskiner, samt till Länsstyrelsen att vara behjälplig med att vid behov förmedla kontakter.

²⁰ Vidare läsning: Vägledning för klimatsmart offentlig upphandling av fordon och transporter, Biodriv öst (2020) http://www.biogasost.se/Portals/0/Publikationer/Rapporter/Vagledning_offentlig_upphandling.pdf

Rekommendation till Region Västerbotten, Länsstyrelsen och kommuner att samplanera utbyggnaden av drivmedelsinfrastruktur i tillägg till de utbyggda laddstationerna i regionen/länet.

Rekommendation till Länsstyrelsen och Region Västerbotten att driva och ingå i nätverk samt verka för ökad regional samverkan och nationellt påverkansarbete.

Rekommendation till branschorganisationer att använda färdplanerna för fossilfri konkurrenskraft, driva och ingå i nätverk samt verka för ökad regional samverkan och nationellt påverkansarbete.

Framja och stödja investeringar

Ambition: Att brett främja och stödja påskyndande av investeringar i distributionsanläggningar.

Rekommendation till energibolag och aktörer som önskar bygga laddstationer att söka stöd från exempelvis Klimatklivet för att fortsätta investera i utbyggnad av laddstationer, samt att delta i dialoger för att undvika "vita fläckar" i laddinfrastrukturen.

Rekommendation till Länsstyrelsen att uppåt lyfta frågan om finansiering av drift av publik laddning på icke-kommersiella platser.

Rekommendation till företag som producerar och/eller distribuerar andra förnybara drivmedel att söka stöd från exempelvis Klimatklivet för investeringar i produktion och distribution av förnybara drivmedel.

Rekommendation till drivmedelsstationer med längre än 20 km till närmaste drivmedelsstation att söka medel från Landsbygdsprogrammet för uppgradering av cisterner för att hantera drivmedel med hög andel förnybart.

Rekommendation till energibolag och andra aktörer som bygger laddstationer, att vid inköp av laddare välja sådana där betalning kan ske med enhetligt betalsystem, samt att efterfråga robust teknik - exempelvis att laddstolpen är testad för att fungera i kallt klimat.

Rekommendation till kommuner att samverka med företag och Trafikverket för att säkra investeringar i laddinfrastruktur längs det funktionellt prioriterade vägnätet.

Rekommendation till elnätsbolag att, i samverkan med relevanta aktörer, investera i elnätskapacitet så att laddinfrastrukturens framtida behov ska kunna tillgodoses.

Rekommendation till verkstäder att kompetensutveckla personal samt uppdatera utrustning och lokaler för att kunna ta emot fordon som drivs med olika tekniker för förnybara drivmedel.

Rekommendation till fordonsförsäljare att kompetensutveckla personal om styrkorna med fordon som drivs med förnybara drivmedel och hur de kan användas på bästa sätt.

Rekommendation till aktörer som söker bidrag eller projektmedel att hänvisa till att utbyggnaden av infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel även bidrar till måluppfyllelsen av flera olika mål under Agenda 2030, samt se över möjligheten att utvärdera

Rekommendation till Länsstyrelsen att utveckla ett processtödsområde för att tydliggöra finansiering och planering av laddstationer för elfordon.

Rekommendation till Region Västerbotten, Skellefteå kommun och Umeå kommun att fortsätta arbetet med kollektivtrafik och andra geografiskt avgränsade flottor som bas för etablering av distributionsanläggningar för förnybara drivmedel. (Såsom gjorts med biogas i Skellefteå, samt elbussar i Umeå).

Rekommendation till **Region Västerbotten, Skellefteå kommun och Umeå kommun** att ta en ledande roll i länets arbete för ett energieffektivt och transporteffektivt samhälle.

Rekommendation till **kommuner** att främja etablering av distributionsanläggningar för förnybara drivmedel inklusive [publik laddinfrastruktur](#).

Rekommendation till företag med tillgång till substrat för drivmedelsproduktion, såsom **jordsbruk, skogsbruk, reningsverk, massaindustri m fl**, att främja regional produktion av biodrivmedel.

Rekommendation till **samtliga aktörer** att tillvarata möjligheten att använda länets omställning till förnybara drivmedel för att stärka den regionala utvecklingen. Exempelvis att analysera om Northvolt-etableringen kan leda till användning av batterier för lagringskapacitet och/eller flexkapacitet och främjande av skogsindustrins potential till biodrivmedelsproduktion.

Rekommendation till **samtliga aktörer** att omvärldsbevaka utvecklingen, inspireras av varandra och utifrån sina förutsättningar bidra i omställningen till effektiva och fossilfria transporter.

Ändamålsenlig utbyggnad av distributionsanläggningar

I ett första steg behövs en geografisk spridning av distributionsanläggningar för förnybara drivmedel - detta för att säkerställa framkomlighet/räckvidd. I nästa steg behövs förtätning för att säkerställa att tillgången på laddpunkter/distributionsanläggningar inte blir en begränsande faktor vid val av fordon.

Goda förutsättningar för tillstånd

Vid etablering av stationer för drivmedel är hantering av brandfarliga varor sannolikt tillståndspliktig utifrån lagen om brandfarliga och explosiva varor. Redan vid kommunens arbete med översiktsplaner bör lämpligt område avsättas för station för drivmedel till fordon, samt fastställas i plan. Det är också lämpligt att pröva tankfordonstransporter till området redan i planarbetet.

Tillgång till elnät och effekt

Vid etablering av snabbaddare (över 50KW) behöver elinfrastrukturen beaktas. Potentiella platser för snabbaddning längs det funktionellt prioriterade vägnätet "Långväga personresor" är tätorter, småorter, turistmål, drivmedelsstationer och Trafikverkets rastplatser.²² På dessa platser finns en elinfrastruktur att utgå från. I Västerbotten finns i dagsläget god tillgång till effekt för en initial spridning av snabbaddare, men när förtätning av laddstationer ska ske och laddare för tyngre fordon rullas ut, behöver detta ske i nära samarbete med utvecklingen av elinfrastrukturen.

Något att göra under tiden

En snabbaddning kan ta mellan 20-45 minuter. Det är viktigt att placera laddstationer på platser där det finns något att göra medan bilen laddas, till exempel en möjlighet att äta eller använda toaletten.²³ För att undvika köbildning, eller att den laddaren man kört till är ur funktion, är det viktigt att det finns tillräckligt många laddpunkter vid varje laddställe.

Stärkta servicenoder

Distributionsanläggningar bör lokaliseras till viktiga målpunkter för kommersiell och offentlig service, transportnoder, besöksmål, turistinformation, friluftsliv m.m. Det finns goda möjligheter att bidra till synergier mellan flera samhällsmål vid etablering av distributionsanläggningar. Vid planering kan levande landsbygd, turism, näringslivsutveckling, krisberedskap, logistikinfrastruktur och samhällsservice därför beaktas.

Stärkta transportnoder

Transportnoder som utgör knypunkter mellan olika transportslag, såsom hamnar och omlastningscentraler till järnväg, kan också utgöra lämpliga platser för drivmedelsdistribution och laddning. Aktörer som nyttjar transportnoden, såsom åkerinäringen, bör involveras i planeringsarbetet.

²¹ MSB Hantering av brandfarliga gaser och vätskor vid bensinstationer (2015), <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/27549.pdf>

Föreskrifter:

<https://www.msb.se/sv/regler/gallande-regler/brandfarliga-och-explosiva-varor/>

Handböcker och vägledning:

<https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/brandfarligt-och-explosivt/informationsmateriel-om-brandfarliga-och-explosiva-varor>

Handboken om brandskydd vid bensinstationer kommer sannolikt att skrivas om nästa år när nya hanteringsföreskrifterna är klara.

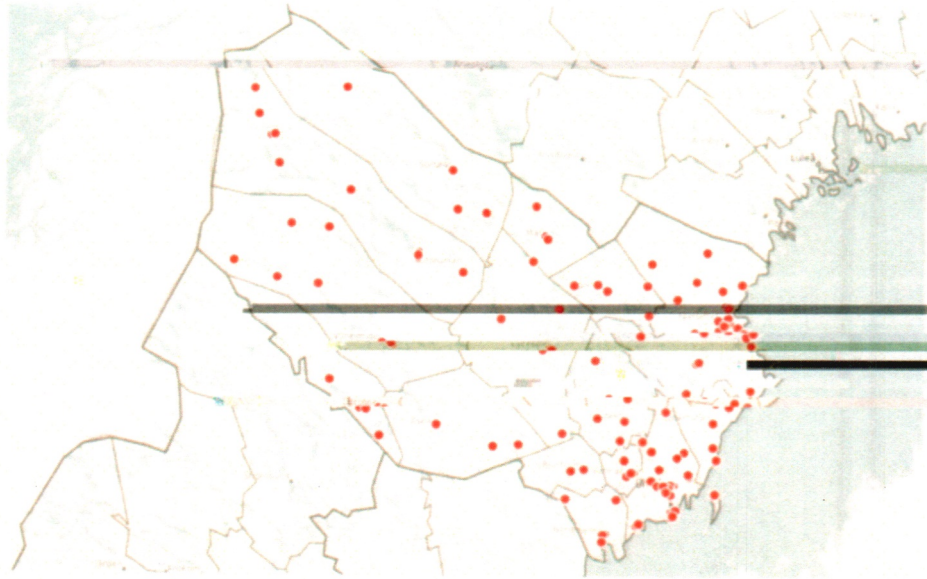
²² Trafikverket "Infrastruktur för snabbaddning längs större vägar" (2018)

²³ Trafikverket "Infrastruktur för snabbaddning längs större vägar" (2018)

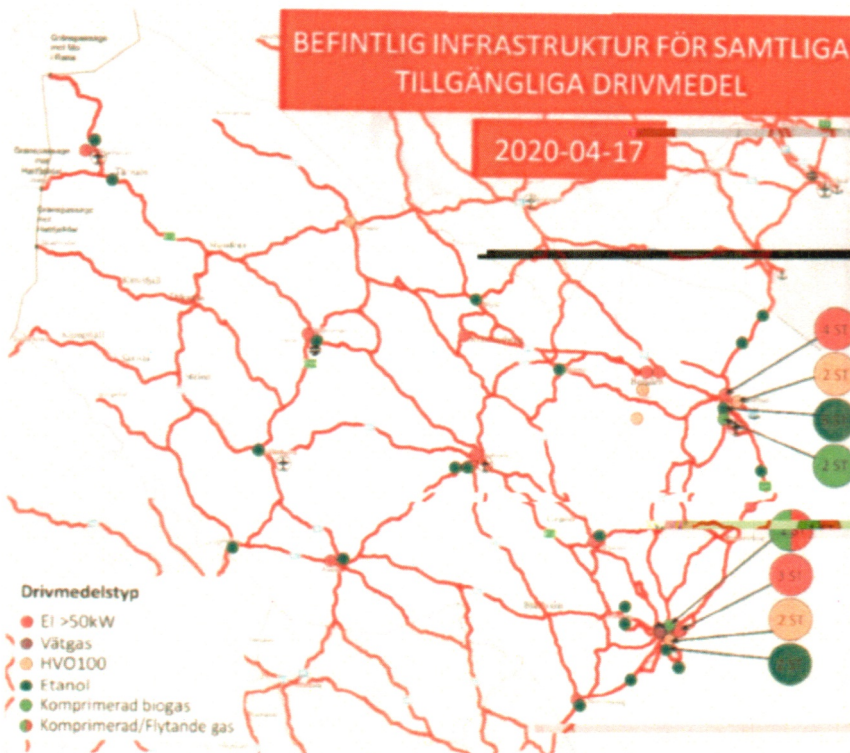
Kartor och verktyg som stöd för planering av ändamålsenlig utbyggnad.

Nuläge

I dagsläget servas transportsektorn i huvudsak av fossila distributionsanläggningar. Figurerna nedan visar spridningen av fossila distributionsanläggningar (tank- och laddstationer) respektive förnybara distributionsanläggningar (tank- och laddstationer).



Figur 2: Drivmedel, Västerbotten. Källa: Pipos



Figur 3: Distributionsanläggningar för förnybara drivmedel i Västerbotten. Källa: Diskussioner med relevanta förutsättningar för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel – i Västerbotten, BioFuel Region

Regional infrastrukturplan i WebbGIS – stöd för lokalisering

Länsstyrelserna har gemensamt tagit fram ett digitalt planeringsverktyg i WebbGIS, kallat [Regional infrastrukturplan](#). Där syns fordonstyper per postnummer, befintliga distributionsanläggningar för olika förnybara drivmedel samt statistik där Västerbotten kan jämföras med andra län, liksom med hela riket. Använd gärna kartverktyget vid planering av lokalisering av distributionsanläggningar.²⁴

Exempel på framtida spridning av distributionsanläggningar

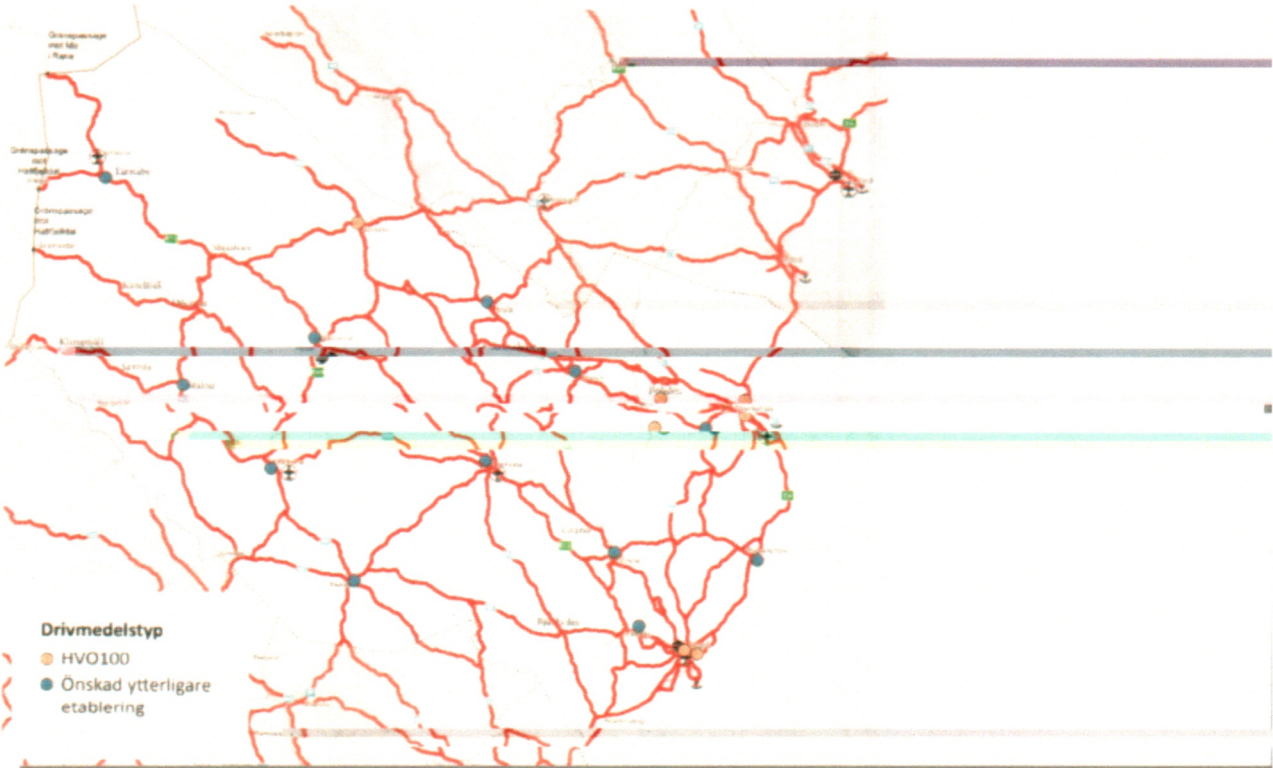
BioFuel Region har i ett underlag som beställts av Länsstyrelsen presenterat kartor över yttre områden – önskvärd etablering av distributionsanläggningar för förnybara drivmedel. Dessa kartor har tagits fram genom processer som involverat flera aktörer i länet och med bakomliggande analys av nuvarande, nuläge och framtida utveckling av länets transportsektor. Eftersom detta är ett område som utvecklas beroende på avsiktsförklaringar, möjligheter, efterfrågan, teknikutveckling och policyutveckling, så ska kartorna läsas översiktligt och som exempel. De ger dock en god bild över relationerna mellan drivmedlen i spridning. Man ser att de drivmedel som ger längre räckvidder (t ex LNG/LBG) eller inte har lika många fordonsmodeller på marknaden (tex vätgas) etableras på färre ställen, och då på större orter eller i anknytning till större fordonsflottor. Snabbladdare till elfordon har däremot en tätare spridning, så att elbilsägare ska känna sig trygga att resa, turista och besöka alla delar av länet.

Placeringarna på kartorna utgår i stor utsträckning från befolkningstäthet och koppling till annan service. Exakt var en distributionsanläggning lokaliseras kan dock påverkas av enskilda aktörers satsningar, vilket redan syns på kartan i form av befintliga snabbladdare och HVO 100-anläggningar i Boliden. Det är därmed möjligt att nästa vätgastankstation upprättas i Boliden eller i Storuman vid timmerterminalen, eller att nästkommande distributionsanläggningar för komprimerad gas etableras i Vännäs eller Robertsfors, även om det inte finns markerat i kartorna nedan. Kartorna ger därför bara en övergripande bild och ska inte läsas som begränsande eller hänvisande i form av val av lokalisering.

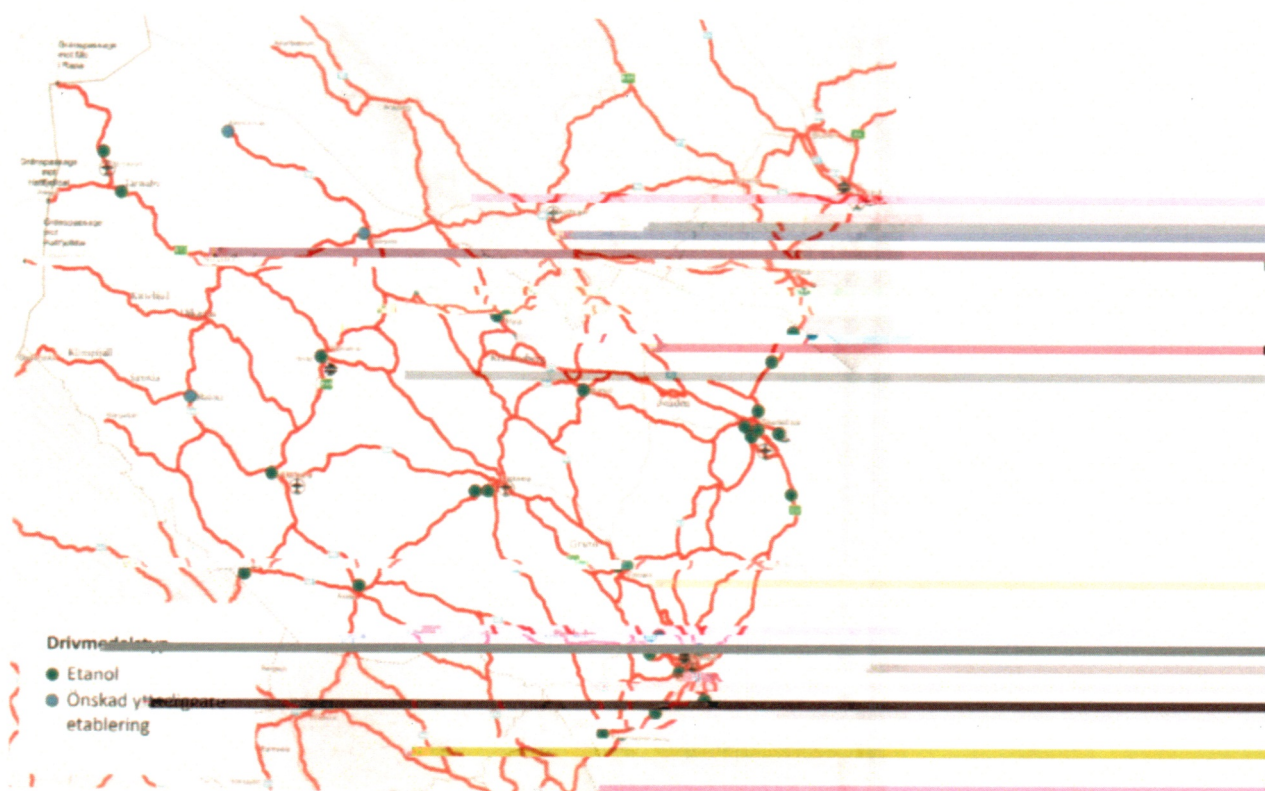
²⁴ Regional infrastrukturplan WebbGIS, <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/arcgis/apps/MapSeries/index.html?appid=cb67254fc19643c4a304e32ae46a3f11>



Figur 4: Befintliga biogasmackor samt önskad ytterligare etablering



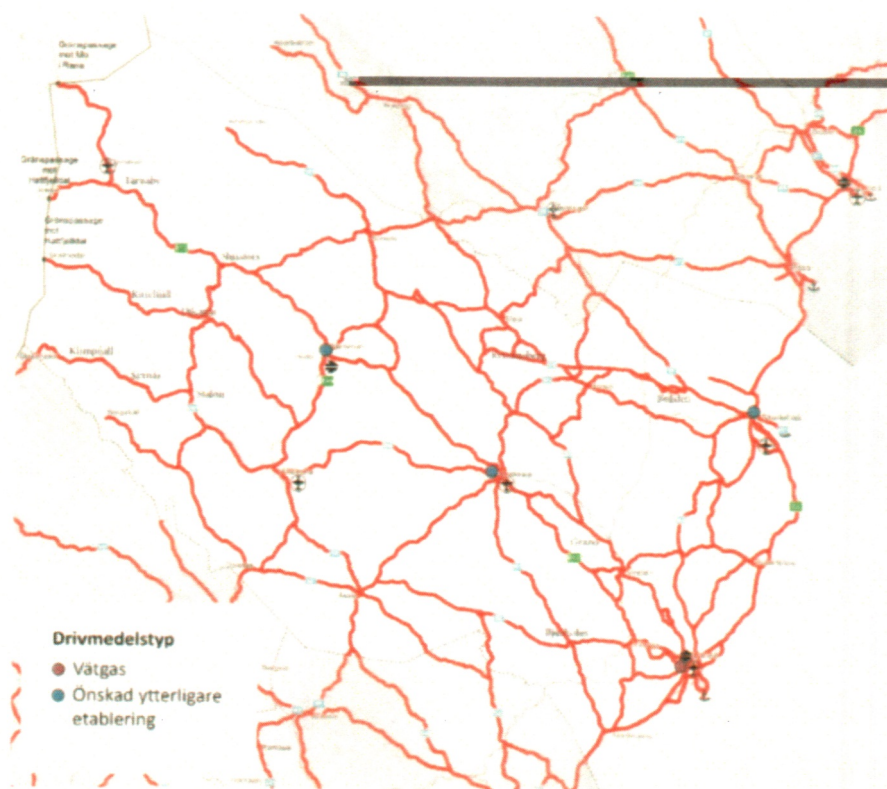
Figur 5: Befintliga HVO100-stationer samt önskad ytterligare etablering



Figur 6: Befintliga tankstationer E85 samt exempel på önskad ytterligare etablering



Figur 7: Det finns idag inga befintliga tankstationer för ED95 kartan visar därför endast exempel på önskad etablering



Figur 8: Befintlig tankstation för vätgas samt exempel på önskad ytterligare etablering





Figur 10: Befintliga snabbladdare (hösten 2019) över 50kW samt exempel på önskad ytterligare etablering. (För nuläge snabbladdare där Tesla-laddare har egna ikoner se Länsstyrelsens [WebbGIS "Regional infrastrukturplan"](#))

Överblick drivmedel

Alla drivmedel har olikheter. Här beskrivs mycket kortfattat skillnaderna mellan tillgängliga drivmedel för vägfordon. För ytterligare information se avsnittet "Värdnad och miljö" i denna rapport.

Bensin

Importerat eller importerad råvara. Priset varierar beroende på oljepriset. Välutvecklad infrastruktur och teknik. Utsläpp av fossil koldioxid som påverkar klimatet, utsläpp av partiklar, kvävedioxid, m.fl. hälsovådliga ämnen. Stor miljöpåverkan, utsläpp av växthusgaser och ofta även social påverkan vid råvaruframställning och produktion av drivmedlet.

Diesel

Importerat eller importerad råvara. Priset varierar beroende på oljepriset. Välutvecklad infrastruktur och teknik. Utsläpp av fossil koldioxid som påverkar klimatet, utsläpp av partiklar, kvävedioxid, m.fl. hälsovådliga ämnen. Jämfört med bensin har diesel något lägre koldioxidutsläpp per kilometer, men högre kvävedioxidutsläpp. Stor miljöpåverkan, utsläpp av växthusgaser och ofta även social påverkan vid råvaruframställning och produktion av drivmedlet.

HVO

Importerat eller importerad råvara i huvudsak. HVO kan dock tillverkas av svensk biomassa. Idag importerar Sverige en mycket stor andel av den globala produktionen. Kan tankas direkt i fordon med dieselmotorer. (Undersök om fordonsproducenten godkänner tankning av HVO i fordon). HVO är en säker att försäkring eller liknande inte påverkas). Biogena koldioxidutsläpp (som därmed inte räknas med i utsläppsstatistiken) samt utsläpp av kvävedioxid och partiklar vid drift. Beroende på råvara kan råvaruframställningen orsaka mycket stor miljöpåverkan, där palmolja från plantage som ersatt regnskog är det tydligaste exemplet.

Etanol

Produceras nationellt och importerat. Stor global produktion ger god tillgänglighet. Utvecklad infrastruktur. Enkelt att konvertera bensinfordon till etanoldrift, begränsad tillgång på nya etanolfordon. Biogena koldioxidutsläpp (som därmed inte räknas med i utsläppsstatistiken) samt utsläpp av kvävedioxid och partiklar vid drift. Miljöpåverkan från råvaruframställning och produktion beror på råvara och produktionsland. Svensk etanol håller mycket hög prestanda vad gäller klimat, miljö och social hållbarhet.

El

Produceras nationellt. God potentiell tillgänglighet pga välutbyggt elnät och att elfordon i huvudsak laddas hemma, samt att Sverige är nettoexportör av el. Begränsad tillgång pga av att den publika laddinfrastrukturen ännu inte är välutbyggd i hela landet. Elfordon är nollemissionsfordon - de släpper alltså varken ut växthusgaser eller hälsopåverkande ämnen vid drift. Mycket låg bullernivå. Utsläpp från produktionen av el varierar beroende på hur elen produceras, i Sverige är elproduktionen i princip koldioxidfri, men har annan påverkan exempelvis från kärnavfall. Vid effekttoppar, tex. kalla vinterdagar, importerar Sverige el och då beror miljö- och klimatpåverkan på ursprungsland.

Gas

Fordonsgas är metan som antingen är fossil (naturgas) eller biogen (biogas). I Sverige utgörs fordonsgasen i huvudsak av biogas (ca 94 %) och är närproducerad, då det inte är effektivt att frakta komprimerad biogas längre sträckor. Biogas görs i huvudsak av matavfall, avloppsslam eller gödsel. I Västerbotten produceras biogas för fordon i Skellefteå av matavfall. Tankmöjligheter i länet för biogas finns i Skellefteå och Umeå. I Umeå finns även tankstation för flytande gas, LNG, för tunga

fordon. Flytande naturgas (LNG) och flytande biogas (LBG) ger lång räckvidd, upp till 100–120 mil beroende på last.

Vätgas

Närproduceras i Sverige. I Sverige produceras vätgas för fordon genom elektrolys (el och vatten). Det blir en energiförlust i jämförelse med att använda elen direkt i ett elfordon. Men vätgastanken är lättare än ett batteri och vätgasfordon kan överlag köra mycket längre på en tankning jämfört med vad elfordon kan på en laddning. Vätgasfordon är nollutsläppsfordon - de släpper alltså ingen ut växthusgaser eller hälsopåverkande ämnen vid drift. Det finns idag en icke-publik vätgastankstation i Umeå.

Vidare läsning

Diskussionsunderlag för regionala förutsättningar för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel – i Västerbotten (2019), BioFuel Region

För nuläge, regelverk, fördjupning drivmedel, scenarioanalys, med mera.

Perspektiv på svenska förnybara drivmedel (2010), BIFSC

Analys drivmedel ur flera samhällsmål, scenarier till 2030, potential svensk produktion.

https://biodrivost.se/Portals/0/Publikationer/Rapporter/2010_Perspektiv_svenska_fornybara_drivmedel.pdf

Infrastruktur för snabbtillgång till stora vägar (2018), Trafikverket

För Trafikverkets bedömning av behov av publika laddare och var det behöver byggas i Västerbotten.

https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/48899/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_172_infrastruktur_for_snabbtillgang_plan_gs_storre_vagar_regeringsuppdrag.pdf

WebbGIS - Regional infrastrukturplan (2020 och löpande), Länsstyrelserna

Kartverktyg för visualisering av befintliga fordon, befintliga tank/laddstationer och transportflöden.

<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/arcgis/apps/MapSeries/index.html?appid=cb67254fc19643c4a304e32ae46a3f11>

Ladda för framtiden (2017), Svenska kommuner och regioner

För råd till kommuner om hur de kan främja laddinfrastruktur.

<https://webbutik.skr.se/bilder/artiklar/pdf/7585-571-4.pdf?issuusi=ignorehttps://webbutik.skr.se/bilder/artiklar/pdf/7585-571-4.pdf?issuusi=ignore>

BioDriv Öst, Elfjorden 2019 (2019)

<https://biodrivost.se/Portals/0/Publikationer/Trycksaker/Elfjorden%202019-08-08.pdf>

Vägledning för klimatsmart offentlig upphandling av fordon och transporter, Biodriv Öst

http://www.biogasost.se/Portals/0/Publikationer/Rapporter/Vagledning_offentlig_upphandling.pdf

Länsstyrelsen
Västerbotten

Meddelande

Datum
2020-11-10

Ärendebeteckning
425-11161-2019

2

Sändlista

Bil Sweden
Biofuel Region
Biosfärsområde Vindelälven
Bjurholms kommun
DHL Freight
Dorotea kommun
Energifabriken
Energikontor Norr
Fahlgrens åkeri
FAMA Maskin
Gasum
Inlandets teknikpark
Inlandsbanan
Kaj Johanssons Åkeri
Kollektivtrafikmyndigheten
Komatsu Forest
Lycksele kommun
Länstrafiken
Malå kommun
Martin & Servera
Nordmalings kommun
Norra Skogsägarna
Norsjö kommun
Nätverket för hållbart byggande och förvaltande
Oazer
OK Västerbotten
Qstar
Region Västerbotten
Robertsfors kommun
Schenker
Sekab
Skellefteå kommun

Länsstyrelsen
Västerbotten

Meddelande

Datum
2020-11-10

Ärendebeteckning
425-11161-2019

3

Skellefteåbränslen
SkellefteåKraft
Sorsele kommun
Storumans kommun
Sveriges byggindustrier
Sveriges Åkeriföretag norr
Transportföretagen
Umeå Energi
Umeå Universitet
Vattenfall
Vilhelmina kommun
Vindelns kommun
Wist Last & Buss
Vännäs kommun
Åsele kommun



Vilhelmina kommun
Tekniska avdelningen

2020-11-17

VILHELMINA KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN		
2020 -11- 17		
Uppr.		

Remiss: Drivmedelsstrategi och handlingsplan

Tekniska avdelningen är positiv till att en Regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel tas fram. Vi vill också utifrån de resurser både personella och ekonomiska som Vilhelmina kommun har, i största möjliga mån verka för de rekommendationer som framgår av remissen och där vi har rådighet i frågan.

I många av frågorna ser vi inte att Vilhelmina kommun ska kunna vara drivande utan där måste elbolagen och drivmedelsbolagen dvs. marknaden vara de som kommer med lösningar men att Kommunen kan vara behjälplig.

Tekniska avdelningen har i dagsläget redan gått över till att köra i stort sett alla sina dieselfordon på HVO 100.

VILHELMINA KOMMUN

Tekniska avdelningen

Magnus Johansson

Besöksadress
Torget 6
912 81

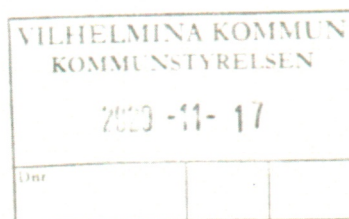
Telefon
0940-140 00

E-post
Info@vilhelminase



Vilhelmina kommun

Utvecklingsenheten



2020-11-16

Remiss: Drivmedelsstrategi och handlingsplan – Regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

Näringslivskontoret lämnar följande synpunkter på det underlag som skickats ut av Länsstyrelsen Västerbotten. Vår utgångspunkt är Vilhelminas småföretag-då de utgör ca 80 %.

I grunden är det positivt att det tas fram en strategi för drivmedel då det är en viktig faktor hållbarhet. Det är dock lite svårt att se näringslivskontorets roll för att föra ut information och nå framgång med att få företagen att arbeta i enlighet med strategins rekommendationer till företagen

De flesta företagare anser nog att det är viktigt att jobba med hållbarhet, oavsett bransch. Men motivationen för att bedriva ett hållbarhetsarbete minskar om man inte ser den direkta affärsnyttan och besluten är komplexa kring vilka tekniska lösningar man ska välja och då man bedömer att det blir kostnadsökningar för företaget.

Inom vissa branscher, som besöksnäringen är förändrade konsumentbeteenden redan en realitet som man behöver förhålla sig till. Alternativa bränslen, framför allt laddning av elbilar är en fråga som ofta lyfts fram bland turistföretagare i kommunen. Särskilt företagen som ingår i samarbetet Destination Kittelfjäll och som tagit fram handlingsplaner för såväl enskilda företag som för hela området kring en hållbar utveckling turistiskt ser att fossilfria alternativ till bensin kommer att vara avgörande för att marknadsföra området på ett framgångsrikt sätt. Detta eftersom beroendet av personbil för att ta sig till och från vår kommun är stort.

Inom transportbranschen och andra branscher med maskintjänster finns nog en medvetenhet men inte lika tydliga drivkrafter att ställa om till fossilfritt eftersom det också kan kräva större investeringar som kan vara svåra att tjäna tillbaka. Den tekniska utvecklingen och osäkerheten kring vilka drivmedelslösningar som är optimalt gör det också komplicerat att ställa om.

Strategins rekommendation att företag som använder arbetsmaskiner inom exempelvis skogsbruk, jordbruk, industri och byggsektorn, undersöker möjligheten att redan idag köra på HVO 100 och vid kommande inköp av arbetsmaskiner efterfråga arbetsmaskiner som drivs på exempelvis el, vätgas eller biogas där så är lämpligt synliggör hur komplext det är att fatta beslut på företagsnivå.

Besöksadress
Torget 6
912 81

Telefon
0940-140 00

E-post
Info@vilhelminase



Vilhelmina kommun

2020-11-16

Utvecklingsenheten

I en liten kommun som Vilhelmina med ett begränsat kundunderlag kommer vi knappast att kunna tillgodose alla olika alternativ som finns på marknaden. Särskilt om de branscher som har störst konsumtion och behov av drivmedel inte kan ställa om eftersom de inte vågar eller har kunskap som gör att de kan ta beslut.

Finansiering av nya drivmedelslösningar på våra tankställen är också en viktig del.

*"Rekommendation till **drivmedelsstationer** med längre än 20 km till närmaste drivmedelsstation att söka medel från Landsbygdsprogrammet för uppgradering av cisterner, för att hantera drivmedel med hög andel förnybart."*

Av de drivmedelsanläggningar som finns utanför kommunens tätort är det idag endast två stycken i kommunal ägo, övriga drivs av privata företag med mycket begränsat ekonomiskt utrymme. Vår reflektion angående ovanstående rekommendation är att det visserligen är bra att det i nuläget finns medel att söka i Landsbygdsprogrammet för dessa men;

- Det belastar deras möjligheter att göra andra stödansökningar då detta stöd ligger i sk "de minimis" och det finns ett tak på stödet på ca 1,8 mkr. Drivmedel är inte en inkomstkälla utan en service och våra drivmedelsanläggningar behöver andra affärsverksamheter för att gå runt. Om de söker medel för att uppgradera drivmedelsanläggningen med fler alternativ låser det utrymmet för att genomföra andra investeringar som har större affärsnytta.
- Redan nu finns en lagändring kring inplastning av anslutningar och installation av oljeavskiljare som innebär stora investeringar och måste prioriteras innan fler investeringar kan göras eftersom man annars inte får fortsätta att sälja de drivmedel man redan har.

Denna nya "infrastruktur" som krävs för att uppfylla miljömålen, bör inte åligga enskilda näringsidkare utan bör vara ett regionalt och statligt intresse att bygga upp. Om inte så sker, diskrimineras stora delar av vår region.

Det borde tas fram ett statligt finansieringsalternativ för att säkerhetsställa att utbyggnad av fossilfria och alternativa tankställen kommer att kunna etableras även där det idag. Om det ska finnas strategiska punkter för alternativa drivmedel t ex i Stalon så måste det finansieras av nån form av 100% stöd. Det finns väldigt små möjligheter att t ex göra ägar-/generationsskifte om så inte är fallet.

Besöksadress
Torget 6
912 81

Telefon
0940-140 00

E-post
Info@vilhelmina.se



Vilhelmina kommun

2020-11-16

Utvecklingsenheten

I remissunderlaget finns kartor för befintliga och önskade etableringar av drivmedelsanläggningar. Det är positivt att det finns en regional ambition om att öka tillgången till alternativa drivmedel i hela länet. Vi noterar dock med en viss förvåning att den enda elladdaren i Kultsjödalen föreslås ha en placering i Stekenjokk. Vägen är ju stängd under stora delar av året och det finns förslag om att begränsa möjligheterna att vistas på platån. Ett bättre alternativ är Saxnäs eller Klimpfjäll då det även kan innebära intäkter för företagen i form av inköp av livsmedel eller besök på restaurang.

En annan reflektion är att man önskar etablering av såväl Etanol som HV100, ED95 och EI i Stalon. Just nu är det tveksamt om den entreprenör som driver macken ens kommer att mäktat med att göra den investering som behövs för att kunna fortsätta sälja bensin och diesel. Men det ska ses mera som en kuriositet i sammanhanget.

VILHELMINA KOMMUN

Utvecklingsenheten

Ulrica Olsson

Besöksadress
Torget 6
912 81

Telefon
0940-140 00

E-post
Info@vilhelminase

Remissyttrande

Drivmedelsstrategi och handlingsplan – Regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel i Västerbottens län

Yttrande från PDI (Politiskt Alternativ, Kristdemokraterna, Feministiskt Initiativ),

gällande remissen samt yttranden från tjänstepersoner

1. Övergripande inledning

Först och främst, är ett samlat yttrande att rekommendera, vad gäller Vilhelmina kommuns remissvar. Dvs att sammanföra tekniska avdelningens yttrande med näringslivskontorets, tillsammans med eventuellt tillkommande inspel och yttranden.

För det andra, är utgångspunkter och lägesbeskrivningen från Länsstyrelsen i flera avseenden bristande. Anser man att ingen specifik "bränslemix" är att rekommendera, eller att det inte gör skillnad mellan klimatneutrala eller fordon med inga utsläpp alls (zero-emission), så leder det till inlåsningseffekter och fortsatta större utsläpp av luftföroreningar (där fixeringen på koldioxid är överordnad). Avgörande för vägvalet, är och blir den befintliga och planerade infrastrukturen, för drivmedelstillverkning och distribution.

Forskning visar att blandbränslen, både etanol- och oljebaserade, ofta har större negativ miljöpåverkan än klassiska rena bränslen. Uppstartsfasen för etanolmotorer (E85/E95) ger flerfald högre cancerogena föroreningar, miljögiftutsläpp ökar således. Import står för lejonparten av etanolen. För biodiesel, HVO 100, är förvisso svavlet borta som alstrare av sotpartiklar, men även här finns en ökad grad av luftföroreningar. I många städer och tätorter, synnerligen under kalla dagar med inversion och hög grad av vedeldning för uppvärmning, är föroreningarna redan ett problem för både miljön och folkhälsan. Det kan och bör inte förvärras.

En ökad användning av HVO 100, kommer medföra en betydande ökning av palmoljeimport, vilket reser fler frågetecken, regnskogsskövlingen kommer fortsätta (även om certifieringskravet ska hålla stängen), skog omvandlas till åker (även för etanol, konkretiserat i "ILUC", Indirect land-use change), samt långväga import (och beroende) via sjöfart är inte långsiktigt ekologiskt hållbart, synnerligen sett till livscykelanalys, där alla ekologiska konsekvenser inberäknas.

Om noll-utsläpp (inga utsläpp av koldioxid och luftföroreningar, vid transporter), minimerat importberoende och maximal ekologisk hänsyn (lokalt, regionalt, nationellt, globalt) skall tas, är det renodlade laddbara elfordon och vätgasdrift (bränsleceller) som är både den kort- och långsiktiga lösningen. Elektricitet produceras regionalt och kan energi-mellanlagras i vätgas (förnyelsebar vätgas, tillverkad genom elektrolys). Vindkraftens volatilitet (låg tillgänglighet och hög oförutsägbarhet) i produktion, kan för en gång skull omsättas i vätgasproduktion som mellanlagring för energi.

Väljer man att knixa sig fram med hybridlösningar och biobränslen, går omställningen trögare och långsammare, med bibehållna luftföroreningar i kölvattnet. Men vad har kommuner och regioner (medborgare, myndigheter, företagare m.fl.) för val? Infrastruktur och tillgänglighet är helt avgörande. Att t.ex. placera en (1) snabbladdare i kommunen, i Stekenjokk, framstår som ett symboliskt skämt. När snabbladdare bör finnas i Klimpfjäll, Saxnäs, Stalon, Dikanäs, Kittelfjäll och Vilhelmina tätort, samt andra strategiska punkter i kommunen.

Investering i snabbladdare kräver inte bara en engångsinvestering (ca 150-250 tkr), det kräver ofta en avsevärd uppgradering av strömkapacitet, där 32-64 Ampère är ett minimum. I flera fall kan markledningar behöva bytas. Fasta och löpande avgifter kan öka kraftigt, för att *drifta* detta. Det är

inte kurios, att en bensinmack svårligen klarar att hantera de återkommande högre kraven, ens för traditionella bränslen. Det är ett faktum, att investeringar måste finansieras till 100% och att t.o.m. statligt driftstöd ges i glesbygd med långa avstånd. Eller enklare, staten (genom Vattenfall eller andra aktörer) tillhandhar nyckelfärdiga anläggningar vilka man driftsätter på en upplåten plats (vid bensinmack eller lanthandel, köpcentrum) och ger en försäljningsavkastning. Bensinmackar i större städer och tätorter, kan säkert hantera detta, men volymerna i mindre tätorter och byar i glesbygd, måste ge ett riktat fullt investeringsstöd och driftstöd.

Vätgasfordon har i dag nått konsumentledet, men avsikterna att skapa en infrastruktur har inte lyckats tillnärmelsevis i Sverige. Man kan tycka det är anmärkningsvärt, att Vattenfall har en vätgasmack i drift i Tyskland (som tillverkar sin egen vätgas med elektricitet), men att inget liknande finns i Sverige, för Vattenfalls vidkommande. EU-projektet Nordic Hydrogen Corridor har inte nått full ut, av närmast oförklarliga skäl. Under 2020 har EU-kommissionen presenterat "En vätgasstrategi för ett klimatneutralt Europa", i Sverige diarieförd som Faktapromemoria 2019/20:FPM61. Den behandlas nu av regering och departement. Vätgas är ingen "bubblare" utan en framtida nödvändig energibärare. Staten måste proaktivt stödja en utbyggnad, en vätgasstation i varje kommuncentrum, i hela landet, är ett minimum av insats. Systemet måste vara nationellt geografiskt heltäckande.

Vätgasstrategins utformning och implementering, kommer påverka nationella drivmedelsstrategier på ett mycket avgörande sätt. Låter man koldioxidmålet fortsatt vara övergripande, kommer övergången ske långsamt och på ett för miljön och folkhälsan negativt sätt. Laddfordon och vätgasfordon är både kortsiktigt och långsiktigt, den enda hållbara lösningen. Lastbilar och järnvägslok, kan med lätthet drivas av vätgas/bränsleceller. Intermodala lösningar, tåg-lastbil, skulle dock bli miljömässigt bättre om tvärbanan Lycksele-Storuman elektrifierades, liksom inlandsbanan i sin helhet.

Kostnader för fordon, nyinvestering eller leasing, är fortfarande påtagligt dyrare än konventionella lösningar (liksom s.k. laddhybrider). Elfordon bör garageras och kunna varmhållas (plusgrader) för att bli effektiva och funktionella, precis som laddinfrastruktur måste installeras, vilket kräver betydande nyinvesteringar. I en region, med kallt klimat, stora snömängder, långa avstånd och ofta stora höjdskillnader är inte alltid ladd-elfordon de mest effektiva, utan vätgasfordon är mer än ett bra komplement, med tillräckliga prestanda och god räckvidd. Investeringsstöd och miljöbilspremier, oavsett energibärare för fordon, bör förstärkas ytterligare under en längre övergångsperiod, från Svenska staten.

Vätgasfordon, kommer när en infrastruktur finns, samt när försäljningsnumerären blir avsevärd, bli ett både ekonomiskt och miljömässigt fullgott alternativ. Men trösklarna måste staten avhjälpa omgående och under flera år framgent. En utbyggnad omgående, av "vätgasmackar" är prioritet nummer ett. I kombination med utbyggnad en stort antal laddstationer för laddfordon.

2. Vilhelmina kommuns perspektiv och ställningstagande

Vilhelmina kommun är generellt positiva till den omställning som sker för att sänka utsläpp och minska miljöpåverkan. Men förutsättningarna för Vilhelmina kommun att avsätta ens den minsta form av ekonomiska medel för syftet finns däremot inte. Detta då utvecklingen demografiskt och näringsmässigt går, och har under lång tid gått, åt fel håll. En ojämlig arbetsmarknadspolitik på nationell nivå i kombination med en över tid löpande under- och felkompensering i det kommunala kostnadsutjämnningssystemet (RiR 2019:29), har gjort att Vilhelmina kommun ligger absolut först i landet (2019) i både ekonomiska trångmål och utmaningar kopplade till demografi/geografi.

För Vilhelminas företagare (och Vilhelmina kommun som sådan) som kan komma/kommer att behöva göra investeringar i maskinpark, byggnader, drivmedelsanläggningar eller el-laddinfrastruktur så ser vi även här minst sagt stora ekonomiska problem om inte staten tillskjuter 100% kostnadstäckning över tid.

Avslutningsvis, på ett privat- och företagsekonomiskt plan, så torde det vara ytterst tveksamt att man i glesbygd kan genomföra en sådan massiv fordonsomställning som nu planeras från statligt håll. Den ekonomiska kraften att investera i en eller två elbilar, eller konvertering av befintliga, finns helt enkelt inte i glesbygd generellt sett, varför statens förhållandevis blygsamma subventioner kommer få till gagn på landsbygden. Det enda vi ser Vilhelmina kommuns befolkning drabbas av är dom allt högre skatter och avgifter för att försöka styra oss till en position som vi inte har medel eller förmåga att inta.

Vilhelmina kommun utgår därför ifrån att Länsstyrelsen, i sin roll som statlig samordnande myndighet och garant för genomförandet av regeringens beslutade nationella mål, gör regeringen uppmärksam på sakernas tillstånd och de effekter dessa har på möjligheterna att genomföra nationella mål

3. Målsättningar där staten måste ta ansvar för genomförande:

Vätgasstation i Vilhelmina etableras omgående, vätgasmackar i Saxnäs och Dikanäs långsiktigt. Vi ser samarbeten och samverkan med Vattenfall som ett ansvarsfull och tillförlitligt alternativ.

Snabbladdstationer, i Vilhelmina tätort, Stalon, Saxnäs, Klimpfjäll, Dikanäs och Kittelfjäll.

Snabbladdstationer är också önskvärda vid Trafikverkets rastplatser vid Vojmå Camping och Meselefors.

Statligt stöd för 100%-ig kostnadstäckning för investering och/eller att staten handhar etablering, vad beträffar snabbladdare för laddfordon.



VILHELMINA KOMMUN		
KOMMUNSTYRELSEN		
2020 -10- 06		
Dnr.		

KOMMUNALFÖRBUNDET
PARTNERSKAP INLAND – AKADEMI NORR
DELÅRSRAPPORT

För perioden 2020-01-01--2020-08-31

Kommunalförbundet Partnerskap Inland – Akademi Norr Delårsrapport

Verksamhetsberättelse för kommunalförbundet Partnerskap Inland – Akademi Norr perioden 2020-01-01 – 2020-08-31.

Verksamheten inom Akademi Norr har under de första åtta månaderna bedrivits enligt de planer som fastställts och genom de projekt som förbundet är engagerade i.

Verksamhetsplan för Partnerskap Inland-Akademi Norr 2020

Mål

Vår region ges bästa möjliga förutsättningar för utveckling och tillväxt.

Delmål

Vi har god tillgång till eftergymnasial utbildning i medlemskommunerna.

Vi kan erbjuda kostnadseffektiv kompetensutveckling till såväl offentlig som privat sektor.

Akademi Norr och Lärcentrum är en naturlig samverkanspart i frågor som rör kompetensutveckling.

Vi skapar goda underlag för strategiska beslut.

I samtliga medlemskommuner finns välfungerande lärcentrum med bra teknik för kompetensutveckling som är tillgänglig för alla.

Horisontella mål

Målsättningen är att ingen individ ska diskrimineras utifrån härkomst, religion, kön, ålder, sexualitet, politisk tillhörighet eller socioekonomisk bakgrund.

Ekonomiska mål

Bedriva förbundets verksamhet inom ramen för fastställd budget.

Inte uppta långfristiga lån för förbundets verksamhet.

Tillgodose direktionens möjligheter att styra och leda verksamheten mot förbundets syfte och mål.

Verksamhet 2020

Akademi Norr har under perioden januari till augusti gjort justeringar i ordinarie verksamhet och arbetssätt. Detta beror på att direktionen i november 2019 beslutade att utveckla Akademi Norrs verksamhet för kommande tre år. En analys som gjordes under andra halvan av 2019 visade på brister i ordinarie verksamhet. Kommunalförbundet ansågs inte leva upp tillräckligt till de satta målen. Direktionen beslutade att Akademi Norr skall fortsätta sin verksamhet med samma syfte men med nytt arbetssätt och metoder under en period på tre år. Tydliga mätbara mål skall tas fram och en årlig utvärdering av organisationens verksamhet skall genomföras. Detta kommer resultera i ett förändringsarbete av tydligare vision, mål och delmål som pågår 2020-2022. Det betyder också att det finns en osäkerhetsfaktor inför perioden 2023 och framåt då det bara finns beslut att driva kommunalförbundet fram till 2022.

Akademi Norr ska verka för att den eftergymnasiala nivån höjs i medlemskommunerna. Detta ska göras genom att tillsammans med lärcentrum göra högre utbildning tillgänglig i

Kommunalförbundet Partnerskap Inland – Akademi Norr

Delårsrapport

medlemskommunerna och samtidigt verka för en attitydförändring och ökad motivation till att utbilda sig.

Akademi Norr ska utveckla kontakterna med universitet och utbildningssamordnare för att få till stånd ett ökat antal utbildningar som är tillgängliga för boende i våra medlemskommuner utan att de behöver flytta till campusorter. Marknadsföra och kommunicera de universitets- och yrkeshögskoleutbildningar som efterfrågas av arbetsgivare i medlemskommunerna.

Vi ska tillsammans med lärcentrum och i samverkan med kommunernas näringslivsfunktion utveckla vår förmåga att identifiera kompetensutvecklingsbehov och erbjuda kompetensutveckling till yrkesverksamma i både offentlig och privat sektor. Underhålla och förstärka funktionella nätverk inom Akademi Norr som t.ex. lärcentrum, kommun- och näringslivschefer. Det är också viktigt att aktivt verka för att utveckla nya nätverk och samarbeten med andra aktörer som kan bidra till kommunalförbundets målpuppfyllelse.

Vi ska arbeta med påverkan av beslutsfattare nationellt, regionalt och lokalt i frågor som rör kompetensutveckling. Samt marknadsföra det arbete som görs. Vi ska sammanställa och analysera statistik om arbetsmarknadsläget och bevaka utvecklingstrender både inom teknikutveckling och kompetensutvecklingsområdet.

Arbeta fram och ansöka om nya projekt utifrån medlemskommunernas behov som överensstämmer med kommunalförbundets uppsatta mål. Genomföra beslutade projekt. Vi ska tillsammans med lärcentrum arbeta för att förbättra förutsättningarna för kompetensutveckling i medlemskommunerna. Kvalitetssäkra lärcentrum i förhållande till vad som krävs för att kunna genomföra tentamina enligt lärosätens direktiv. Påverka och stödja tekniker som bidrar till bättre förutsättningar för kompetensutveckling. Administrera kommunalförbundets verksamhet, genomföra direktionsmöten regelbundet. Informera kommunerna om hur arbetet fortskrider genom besök i medlemskommunernas kommunfullmäktige och/eller kommunstyrelse.

Verksamhet/aktiviteter

Utvecklingsarbetet med högre utbildning är en del av kommunalförbundets reguljära verksamhet och alla kommunalförbundets medlemskommuner har en etablerad stödstruktur i form av ett lärcentrum. Många av arbetsgivarna (inte minst kommunerna själva) har ändå svårt att rekrytera högre utbildad arbetskraft samtidigt som utbudet av distansutbildningar minskar. Vi ser ett fortsatt behov utav att utveckla infrastrukturen för akademisk utbildning samt att utbildningarna i sig behöver ha en större flexibilitet i upplägg och form som gör att de kan anpassas efter den lokala arbetsmarknadens specifika behov och förutsättningar.

Akademi Norr har påbörjat en organisatorisk förändringsprocess där svagheter ses över som lyftes fram i analysrapporten som genomfördes 2019. En grundlig genomgång av ekonomi, aktiviteter och nuvarande informationskanaler har genomförts för att kunna bistå direktionen med bättre utvärderingsunderlag.

Under perioden har Akademi Norr arbetat med att tydliggöra sin roll till medlemskommunernas beslutsfattare och tjänstemän utifrån det tydliggörande uppdraget att verka för att den eftergymnasiala nivån höjs i medlemskommunerna. Informationsinsatser har gjorts med goda resultat där kommunalförbundet fått tid i TV, radio, nyhetstidningar och hemsidor med pressmeddelanden.

Kommunalförbundet Partnerskap Inland – Akademi Norr

Delårsrapport

Akademi Norr har anordnat en digital workshop tillsammans med beslutsfattare från 17 kommuner, regionsrepresentanter i kompetensfrågor samt ministern för högre utbildning och forskning Matilda Ernkrans. Temat var kompetensförsörjningen i inlandet för Akademi Norr och Lapplands kommunalförbund. Workshopen har resulterat i ett stärkt samarbete där bägge organisationer nu tillsammans arbetar för att nå målet om bättre tillgång på eftergymnasial utbildning i inlandet. Beslut från direktionen fattades att Akademi Norr tillsammans med Lapplands kommunalförbund ska träffa varje universitet tillsammans för att tillgängliggöra anpassad distansutbildning i inlandskommunerna som en del i ett stärkt samarbete mellan organisationerna.

Akademi Norr har under perioden arbetat med flera yrkeshögskoleaktörer för att tillgängliggöra YH-utbildningar inför HT 2021. Företagsekonomiska institutet, Irisgruppen, Medlearn och Lemia har alla samverkat med Akademi Norr inför höstens ansökningar. Akademi Norr kommer stå bakom en rad YH-ansökningar - bland annat digital processledare offentlig förvaltning, Lapland Culinary region, specialistundersköterska multisjuka äldre omgång 2, samt en rad utbildningar riktad till företag. Detta gör att Akademi Norr blir en naturlig samarbetspartner för regionen i YH-arbetet och kompetensfrågor.

En viktig aktivitet som påbörjats under året är en gemensam kompetenskartläggning som ska genomföras i alla 13 kommuner tillsammans med näringslivskontor och YH-aktörer. Målet är att Akademi Norr ska kunna beställa YH-utbildningar från yrkeshögskoleaktörer istället för att välja på befintligt utbud. Detta ligger i direkt linje med vårt målarbete om att ha god eftergymnasial tillgång i våra medlemskommuner och har fått mycket fin respons från näringslivskontor, kommunchefer samt tjänstemän på Region Västerbotten.

Akademi Norr har under perioden stärkt samarbetet med distansprogrammet socionom på Umeå universitet. Detta innebär ett stärkt deltagande på arbetsmarknadsdagar för socionomstudenter samt att Akademi Norr kommer agera samordnare för studenter som vill praktisera eller göra examensarbeten för medlemskommunerna.

Beviljade projekt

Välfärdsteknik i omsorgen (2020-08-01 – 2022-12-31)

Projektet finansieras av Europeiska Socialfonden. Projektet Välfärdsteknologi i omsorgen söks av Akademi Norr och syftar till att öka den praktiska digitala kompetensen hos inlandskommunernas personal inom äldreomsorg och omsorg för personer med funktionsnedsättningar i norra Sverige. Genom utbildningsprogram för omsorgspersonal och ledarskapsprocess för hantering av välfärdsteknologi, bland annat riktad till första linjens chefer, samt lärande på strategisk nivå. Den digitala kompetensen brister i många fall i omsorgssektorn samtidigt som kompetensutveckling nedprioriteras och det ställs krav inom de kommunala omsorgsverksamheterna att hantera ny teknik och digitala lösningar.

Kommunalförbundet Partnerskap Inland – Akademi Norr

Delårsrapport

Förvaltning

Regelbundna möten har under perioden genomförts med direktionen och lärcentrum i syfte att diskutera och besluta om inriktning och löpande verksamhet för kommunalförbundet. Direktionens arbetsutskott har också sammanträtt vid några tillfällen

Kommunalförbundet har gjort investeringar till en summa av 47 783 kronor under perioden.

Inga långfristiga lån har upptagits.

Måluppfyllelse

Direktionen anser att både den löpande verksamheten med fokus på eftergymnasial utbildning och den projektverksamhet som förbundet beskriver väl svarar mot förbundets syfte och de målsättningar som är uppsatta för verksamhetsåret genom;

- Att arbetet med att göra högre utbildning möjlig i medlemskommunerna fortsätter.
- Att Akademi Norr fungerar som en sammanhållande och utvecklande funktion för Lärcentrum i medlemskommunerna.

Direktionen anser att måluppfyllelsen är god utifrån satta mål och de resurser som är avsatta för den löpande verksamheten.

Ekonomiska mål

Direktionen bedömer att de ekonomiska målen för verksamhetsåret 2020 inte kommer att nås. Detta på grund av att prognosen för året visar på ett underskott.

Redovisningsprinciper

Förutbetalda intäkter

Har i huvudsak periodiserats och inte tillgodogjorts periodens redovisning.

Upplupna intäkter

Har i huvudsak periodiserats och tillgodogjorts periodens redovisning.

Kommunalförbundet Partnerskap Inland – Akademi Norr

Delårsrapport

Budget 2020

	Kommunal- förbundet	Fulltäckning	Integration	Välfärdsteknik omsorgen	Totalt
Intäkter					
Erhållna bidrag	0	250 000	150 000	853 064	1 253 064
Medlemsavgift	1 110 704	0	0	0	1 110 704
Uppdragsutbildningar	232 000	0	0	0	232 000
Försålda tjänster	132 000	0	0	0	132 000
Summa	1 474 704	250 000	150 000	853 064	2 727 768
Kostnader					
Löner	1 020 211	220 000	60 000	393 969	1 694 180
Köp av verksamhet	276 300	0	90 000	350 000	716 300
Övriga kostnader	257 300	30 000	0	109 095	396 395
Summa	1 553 811	250 000	150 000	853 064	2 806 875
Differens	-79 107	0	0	0	-79 107

Prognos

Resultatet för kommunalförbundets verksamhet, inklusive pågående projekt, 2020-08-31 visar på ett negativt resultat på 262 665 kronor. Det negativa resultatet beror framför allt på den nysatsning Akademi Norr påbörjat detta år via beslut från direktionen. Ny verksamhetschef anställdes flera månader tidigare än planerat. En nysatsning på hemsida genomförs, ett aktivt marknadsföringsarbete mot universitet och studenter har påbörjats och ett intensifierat arbete med kompetenskartläggningar inför YH-ansökningar 2021 har påbörjats som inte har legat inom ramen för ursprunglig budget.

Prognosen för 2020 pekar på ett negativt resultat med 264 196 kronor. Akademi Norr räknar med att kunna hålla nuvarande prognos. En av orsakerna till detta är beviljandet av europeiska socialfondsprojektet Välfärdsteknik i omsorgen där vi har 30% finansiering av administratörstjänsten. Detta gör att vi når den 50% finansieringsgrad som efterfrågades av direktionen under 2020.

Storuman 2020-09-09

Martin Bergvall
Verksamhetschef

Kommunalförbundet Partnerskap Inland – Akademi Norr

Delårsrapport

RESULTATRÄKNING

	Not	Delårs- bokslut 2020-08-31	Delårs- bokslut 2019-08-31	Budget 2020	Prognos 2020
Verksamhetens intäkter	1	1 188 171	1 972 669	1 474 704	1 713 204
Verksamhetens kostnader	2	-1 442 025	-2 257 141	-1 544 811	-1 965 600
Avskrivningar		-5 261	-10 812	-6 000	-7 800
Verksamhetens nettokostnader		-259 115	-295 284	-76 107	-260 196
Skatteintäkter		0	0	0	0
Generella statsbidrag och utjämning		0	0	0	0
Verksamhetens resultat		-259 115	-295 284	-76 107	-260 196
Finansiella intäkter	3	0	0	0	0
Finansiella kostnader	4	-3 550	-2 790	-3 000	-4 000
Resultat efter finansiella poster		-262 665	-298 074	-79 107	-264 196
Extraordinära poster		0	0	0	0
Årets resultat		-262 665	-298 074	-79 107	-264 196

Kommunalförbundet Partnerskap Inland – Akademi Norr
Delårsrapport

BALANSRÄKNING

	Not	Delårs- bokslut 2020-08-31	Bokslut 2019
Anläggningstillgångar			
Mark, byggnader och tekniska anläggningstillgångar		0	0
Maskiner och inventarier		47 523	8 501
Övriga materiella tillgångar		0	0
Finansiella tillgångar		0	0
Summa anläggningstillgångar	5	47 523	8 501
Omsättningstillgångar			
Förråd, lager och exploateringsfastigheter		0	0
Kortfristiga fordringar	6	127 662	121 933
Kassa och bank		3 972 167	3 800 738
Summa omsättningstillgångar		4 099 829	3 922 671
SUMMA TILLGÅNGAR		4 147 352	3 931 172
Eget kapital			
Ingående eget kapital		3 723 165	3 950 401
Årets resultat		-262 665	-227 236
Summa eget kapital		3 460 500	3 723 165
Skulder			
Långfristiga skulder		0	0
Kortfristiga skulder	7	686 852	208 007
Summa skulder		686 852	208 007
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		4 147 352	3 931 172

Kommunalförbundet Partnerskap Inland – Akademi Norr
Delårsrapport

NOTER RESULTATRÄKNING

Not		Delårs- bokslut 2020-08-31	Delårs- bokslut 2019-08-31	Budget 2020	Prognos 2020
1	Verksamhetens intäkter				
	Statsbidrag	0	959 156	0	0
	Projektintäkter	301 116	198 037	0	410 500
	Ersättning leasingbil	0	3 076	0	0
	Uppdragsutbildningar	0	93 500	232 000	0
	Försålda tjänster	146 585	0	132 000	192 000
	Medlemsavgifter	740 470	718 900	1 110 704	1 110 704
	Övrigt	0	0	0	0
	Summa	1 188 171	1 972 669	1 474 704	1 713 204
	Varav projekt	301 116	-1 116 410	0	410 500
	Kommunalförbundet	887 055	856 259	1 474 704	1 302 704
2	Verksamhetens kostnader				
	Löner	1 048 082	943 629	1 020 211	1 458 000
	Statsbidrag medlemskommuner	0	945 000	0	0
	Bidrag till medlemskommuner	0	30 000	0	0
	Revision	47 000	43 875	60 000	60 000
	Övriga tjänsteköp	91 704	93 104	216 300	70 000
	Datainvesteringar	19 862	14 156	0	0
	Lokalhyror	31 059	35 140	45 800	42 000
	Kontors- och förbrukningsmaterial	7 895	2 344	5 000	5 000
	Tele- data kommunikation och porto	15 874	12 873	10 500	16 800
	Transporter, hotell och resor	118 060	42 703	60 000	140 300
	Konferenskostnader	36 162	55 586	100 000	45 000
	Direktionsmöten	0	21 920	0	0
	Representation	3 882	2 231	5 000	7 000
	Annonser, reklam och information	10 985	3 280	10 000	110 000
	Medlemsavgifter	11 460	11 300	12 000	11 500
	Summa	1 442 025	2 257 141	1 544 811	1 965 600
	Varav projekt	301 116	-1 116 409	0	410 500
	Kommunalförbundet	1 140 909	1 140 732	1 544 811	1 555 100
3	Finansiella intäkter				
	Ränteintäkter	0	0	0	0
	Summa	0	0	0	0
4	Finansiella kostnader				
	Räntekostnader checkkredit		0		
	Dröjsmålsräntor	0	0		
	Bankkostnader	3 337	2 790	3 000	4 000
	Valutakursförluster	0	0		
	Kostnadsränta	213	0		
	Summa	3 550	2 790	3 000	4 000

Kommunalförbundet Partnerskap Inland – Akademi Norr
Delårsrapport

NOTER BALANSRÄKNING

Not		Delårs- bokslut 2020-08-31	Bokslut 2019
5	Anläggningstillgångar		
	Ingående anskaffningsvärde	644 880	676 312
	Årets anskaffning	47 783	0
	Årets utrangering/försäljning	-9 559	-31 432
	Utgående anskaffningsvärde	683 104	644 880
	Ingående avskrivningar	-636 379	-655 119
	Årets avskrivning	-5 261	-12 692
	Årets utrangering/försäljning	6 059	31 432
	Utgående ack avskrivningar	-635 581	-636 379
	Bokfört värde	47 523	8 501
6	Fordringar		
	Kundfordringar	29 138	3 791
	Skattekonto	23 138	44 663
	Momsfordran	5 688	42 516
	Observationskonto	0	-530
	Förutbetalda kostnader	68 209	18 140
	Upplupna intäkter	1 489	0
	Interimsfordringar automat		13 353
	Summa	127 662	121 933
7	Kortfristiga skulder		
	Leverantörsskulder	21 033	58 418
	Utgående moms	14 387	10 052
	Preliminär skatt	34 305	9 490
	Preliminär löneskatt	30 956	82 171
	Semesterlöneskuld	76 212	0
	Beräknad lagstadgad arbetsgivaravgift	25 132	10 876
	Beräknade pensionsavgifter	76 652	37 000
	Förutbetalda intäkter	408 175	0
	Summa	686 852	208 007

Granskning av delårsrapport 2020

Kommunalförbundet Partnerskap Inland - Akademi
Norr

Per Stålberg, certifierad kommunal revisor



Översiktlig granskning

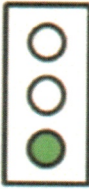
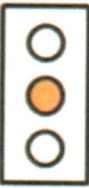
Innehållsförteckning

Inledning	3
lakttagelser och bedömningar	4

Sammanfattning

PwC har på uppdrag av förbundets förtroendevalda revisorer översiktligt granskat delårsrapporten för Akademi Norr för perioden 2020-01-01 – 2020-08-31. Uppdraget ingår som en obligatorisk del av revisionsplanen för år 2020.

Med utgångspunkt från ställda revisionsfrågor lämnas följande sammanfattande revisionella bedömning per revisionsfråga:

Revisionsfråga	Bedömning	
Har delårsrapporten upprättats enligt lagens krav och god redovisningssed?	Uppfyllt Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapporten för 2020 är upprättad i strid med lagens krav och god redovisningssed i övrigt.	
Är resultaten i delårsrapporten förenliga med fastställda mål för god ekonomisk hushållning, d.v.s. finns förutsättningar att målen kommer att uppnås?	Delvis uppfyllt Grundat på vår översiktliga granskning av delårsrapportens återrapportering har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss en annan bild än att det prognostiserade utfallet är delvis förenligt med målen för god ekonomisk hushållning 2020.	

Inledning

Bakgrund

Direktionen ska behandla minst en delårsrapport per år. I samband med detta ska även revisorerna bedöma resultatet i delårsrapporten. Denna granskning utgör underlag för det utlåtande som revisorerna ska lämna.

Delårsrapporten ska omfatta en period av minst hälften och högst två tredjedelar av räkenskapsåret och den ska innehålla en översiktlig redogörelse för utvecklingen av förbundets verksamhet och resultat sedan utgången av föregående räkenskapsår.

Revisionsobjekt är direktionen som är ansvarig för delårsrapportens upprättande. Vårt ansvar är att granska delårsrapporten utifrån god sed.

Syfte och Revisionsfrågor

Granskningen ska besvara följande revisionsfrågor:

- Har delårsrapporten upprättats enligt lagens krav och god redovisningssed?
- Är resultaten i delårsrapporten förenliga med de fastställda målen för god ekonomisk hushållning, d.v.s. finns förutsättningar att målen kommer att uppnås?

Avgränsning och Metod

Granskningen av delårsrapporten omfattar:

- Översiktlig granskning av den finansiella delen av delårsrapporten per 2020-08-31,
- Förvaltningsberättelsens innehåll,
- Hur förbundet redovisar hur väl det prognostiserade resultatet är förenligt med målen för god ekonomisk hushållning (finansiella och verksamhetsmässiga mål).

Granskningen utgår från Vägledning 4, Granskning av delårsrapport, utgiven av Sveriges kommunala yrkesrevisorer (SKYREV). Granskningen sker genom analytisk granskning och intervjuer med nyckelpersoner som är ansvariga för delårsrapportens upprättande.

En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt ISA och god revisionssed i övrigt har. Detta PM är skrivet i avvikelseform och omfattar våra mest väsentliga iakttagelser och bedömningar.

Den granskade delårsrapporten fastställdes av direktionen 2020-09-17.

Rapportens innehåll har sakgranskats av förbundschef och ansvarig ekonom.

Iakttagelser och bedömningar

Lagens krav och god redovisningssed

Iakttagelser

Den upprättade delårsrapporten omfattar perioden januari – augusti. Resultatet för perioden är negativt och uppgår till -263 tkr. Styrelsen har överlämnat rapporten inom lagstadgad tid till medlemskommunerna.

Helårsresultatet 2020 prognostiseras att bli ett underskott på drygt -264 tkr.

Utifrån vår rekommendation i föregående års granskning så har förbundet anpassat resultaträkningens uppställning så att den nu överensstämmer med den uppställning som föreskrivs av lag om kommunal bokföring och redovisning (LKBR).

Delårsrapporten saknar uppgifter om vad årets investeringar avser samt hur väl investeringsutgifterna överensstämmer med fastställd budget.

Bedömning

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapporten för 2020 är upprättad i strid med lagens krav och god redovisningssed i övrigt.

God ekonomisk hushållning

Förbundsdirektionen har fastställt en budget och verksamhetsplan för 2020 innehållande ett antal finansiella mål och verksamhetsmål.

Iakttagelser

Mål

Av delårsrapporten framgår att förbundet i sin verksamhetsplan fastställt ett övergripande mål, ett antal delmål samt ett horisontellt och tre ekonomiska mål.

De finansiella målen är:

- Bedriva verksamheten inom fastställd budget
- Inte uppta långfristiga lån
- Tillgodose direktionens möjligheter att styra och leda verksamheten mot förbundets syfte och mål

Direktionens sammantagna bedömningen i delårsrapporten är att de ekonomiska målen inte uppfylls beroende på det prognostiserade underskottet. Det beräknade resultatet (-264 tkr) är sämre än det budgeterade (-79 tkr). Några långfristiga lån är inte upptagna.

Samtliga verksamhetsmål framgår av delårsrapporten och direktionen bedömer att den löpande verksamheten väl svarar mot förbundets syfte och målsättningar och att måluppfyllelsen är god i förhållande till de resurser som är avsatta för den löpande verksamheten.

Bedömning

Grundat på vår översiktliga granskning av delårsrapportens återrapportering har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss en annan bild än att det prognostiserade utfallet är delvis förenligt med målen för god ekonomisk hushållning 2020.

2020-11-06

Bo Rehnberg

Uppdragsledare

Per Ståhlberg

Granskningsansvarig

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av Kommunalförbundet Partnerskap Inland - Akademi Norr enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplanen. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

PARTNERSKAP INLAND- AKADEMI NORR

PROTOKOLL

VILHELMINA KOMMUN	
KOMMUNSTYRELSEN 1 (10)	
2020-10-05	

Direktionen

2020-09-17

Plats och tid

Zoom 2020-09-17, kl 13.00-15.00

Beslutande

Britta Flinkfeldt
Isak Utsi
Sara Lundberg
Pia Sjöberg
Arne Hellsten
Roland Sjögren
Annika Andersson
Nicke Grahn
Susanne Hansson
Johan Andersson
Thomas Näsholm

avgående ordförande

§ 24

Arjeplog

§ 24-34

Arjeplog

§ 24-34

Arvidsjaur

ersättare

§ 24-34

Sorsole

ersättare

§ 24-34

Malå

§ 24-34

Lycksele

§ 24-34

Vilhelmina

§ 24-34

Dorotea

ordförande

§ 24-34

Strömsund

§ 24-34

Sollefteå

§ 24-34

Kramfors

Övriga

Martin Bergvall
Gudrun Susann Viklund
Katarina Lindgren Cortés
Ulf Starefeldt
Eleonore Hedman
Annelie Svensson

verksamhetschef

§ 24-34

Akademi Norr

sekreterare

§ 24-34

Akademi Norr

projektledare

§ 27

Akademi Norr

kommunchef

§ 24-34

Arvidsjaur

kommunchef

§ 24-34

Norsjö

kommunchef

§ 24-34

Strömsund

Utses att justera

Johan Andersson
Annika Andersson

ersättare

Underskrift Sekreterare

Gudrun Susann Viklund

Ordförande

Susanne Hansson

Justerande

Johan Andersson

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag på kommunens anslagstavla.

Organ

Direktionen för Akademi Norr

Sammanträdesdatum

2020-09-17

Datum då anslaget sätts upp

2020-10-05

Datum då anslaget tas ned

2020-10-27

Förvaringsplats för protokollet

Utvecklingsenheten, Storumans kommunkontor

Underskrift

Gudrun Susann Viklund

Utdragsbestyrkande

**PARTNERSKAP INLAND-
AKADEMI NORR****PROTOKOLL**

7 (10)

Direktionen

2020-09-17

AN § 31

AN/2020:7

Delårsrapport januari-augusti 2020

Delårsrapport januari-augusti 2020 för Kommunalförbundet Partnerskap Inland-Akademi Norr har upprättats.

Resultatet för kommunalförbundets verksamhet för perioden januari-augusti 2020 visar på ett negativt resultat på 262 665 kronor. Det negativa resultatet beror framför allt på den nysatsning Akademi Norr påbörjat detta år via beslut från direktionen. Ny verksamhetschef anställdes flera månader tidigare än planerat. En nysatsning på hemsida genomförs, ett aktivt marknadsföringsarbete mot universitet och studenter har påbörjats och ett intensifierat arbete med kompetenskartläggningar inför YH-ansökningar 2021 har påbörjats som inte har legat inom ramen för ursprunglig budget.

Prognosen för 2020 pekar på ett negativt resultat med 264 196 kronor. Akademi Norr räknar med att kunna hålla nuvarande prognos. En av orsakerna till detta är beviljandet av europeiska socialfondsprojektet Valfärdsteknik i omsorgen där vi har 30% finansiering av administratörstjänsten. Detta gör att vi når den 50% finansieringsgrad som efterfrågades av direktionen under 2020.

Direktionen beslutar

att fastställa delårsrapporten januari-augusti 2020 för Kommunalförbundet Partnerskap Inland-Akademi Norr och skicka den till revisorerna för granskning och medlemskommunerna för kännedom.

att eftersom prognosen för 2020 visar på att kommunalförbundet inte kommer att klara av balanskravet för 2020 så avser man i bokslutet att återöppna en stark finansiell ställning som synnerligt skäl för att kommande år inte reglera underskottet.

Justerings (sign)



Expediering