

UNDERSÖKNING 2015

Lokala och regionala förutsättningar kring omställning till alternativa drivmedel.

Hur ser förutsättningarna för norra Sverige ut att möta visionen om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Genom dialog och intervjuer med nyckelpersoner inom privat och offentlig sektor har WDO på uppdrag av **BioGaC-projektet** via **Biofuel Region** sammanfattat en samlad och uppdaterad bild.

OM BIOGAC

Inom projektet BioGaC undersöks hur man kan skapa en väl fungerande infrastruktur för fordonsgas i Norra Sverige - ett glesbefolkat område utan befintligt gasnät. Fokus i arbetet ligger på marknaden och användaren. Denna användarundersökning är en del av projektet. Inom BioGaC ska man även bygga och förbättra tankställen med fordonsgas längs Norrlandskusten. Detta ska utvärderas och, tillsammans med andras erfarenheter i såväl Sverige som andra delar av Europa, utmynnas i en handbok, som ska spridas till områden med liknande förutsättningar som Norra Sverige.

Projektägare

Skellefteå kommun

Projektdeltagare

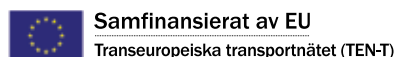
Piteå kommun, Örnsköldsviks kommun, Sundsvalls kommun, Härnösand Energi & Miljö, AC Fordonsgas AB, AGA Gas AB och BioFuel Region

Finansiärer

EU:s TEN-T-program, Region Västerbotten och Länsstyrelsen Västernorrland

Projektbudget

39 miljoner kronor, varav EU står för hälften via TEN-T-programmet



A Member of
The Linde Group



AC Fordonsgas

BioFuel Region

01. INLEDNING

”Det behövs en palett av alternativa drivmedel samt tydliga och långsiktiga politiska spelregler för att nå morgondagens miljömål”. Så kan man kort sammanfatta resultatet av den genomförda undersökningen. Det finns enligt vår uppfattning en stor kunskap och en vilja hos samtliga tillfrågade aktörer att aktivt arbeta för att skynda på arbetet mot en fossilfri fordonsflotta. Kort sagt – **alla vill mer och snabbare.**

Naturligtvis finns det olika drivkrafter och incitament i olika typer av verksamheter och organisationer men om man ser till den ”stora bilden” känns det som att alla intervjuade har samma utgångspunkt. Utifrån denna vill vi göra ett medskick att vi ser ett behov av en förbättrad organisering och samordning av frågorna över geografiska gränser.

När man på systemnivå pratar om alternativa drivmedel finns frågorna traditionellt inom olika övergripande områden exempelvis miljö, skog, teknik, forskning eller näringsliv. En intressant reflektion från intervjuerna med offentliga aktörer är att drivmedelsfrågan uteslutande kopplas till tillväxt och arbetstillfällen i det regionala och kommunala arbetet. Enligt vår uppfattning innebär det att frågan får en tydligare position och att förutsättningarna att arbeta offensivt med den förstärks.

Vi vill passa på att tacka alla som tagit sig tid att bli intervjuade av oss. Det har varit intressant uppdrag där vi känt oss väl mottagna av de olika aktörerna. Vi har under uppdraget imponerats av den utbredda kunskapen som finns inom området och förvånats över det faktum att i princip alla intervjuer har pågått längre tid än den på förhand överenskomna. Det har uteslutande berott på att det finns mycket kunskap att delge kring det egna arbetet, trender, goda exempel, kommande planer och annat. För planer och vilja finns det gott om.

WDO vill även tacka våra uppdragsgivare för förtroendet att genomföra denna undersökning och hoppas att den kan bidra till att synliggöra nulägesbilden 2015 med fokus på framtiden och hur man kan tillvarata dess möjligheter.

/Jonas Nygren .WDO

02. SAMMANFATTNING

Efter samtal med nyckelpersoner hos norra Sveriges ledande transportörer, transportköpare samt offentliga aktörer är vår uppfattning att det finns en hög kunskapsnivå, ett flertal utvecklade spetsinsatser och inte minst en genomgående ambition och vilja att öka användningen av förnyelsebara drivmedel.

NÄR DET GÄLLER drivmedelsanvändning och trender hos de privata aktörerna pratar transportsektorn främst om diesel med hög inblandning av förnybara drivmedel. Detta då det är enkelt att använda och fungerar i befintliga dieselfordon för tyngre trafik, vilket betyder liten investering och liten risk

INOM DEN OFFENTLIGA SEKTORN, inte minst hos kommunerna, finns en stor vilja att fungera som motor i omställningsarbetet till alternativa drivmedel. Det finns i alla tillfrågade på kommunal och regional nivå en stark tro på elektricitet och laddinfrastruktur när det gäller trender de närmsta fem åren.

VÅR UPPFATTNING är att det finns en stora potentiell investeringsvilja inom området förnyelsebara bränslen men att det finns en relativt låg riskvilja. Det kan vi bland annat se då samtliga tillfrågade aktörer efterfrågar långsiktiga spelregler från politiskt håll.

EN ANNAN ÖVERGRIPANDE slutsats är att alla aktörer ser att det behövs en palett av alternativa drivmedel för att möta morgondagens miljömål. Det finns enligt vår uppfattning ingen övertro till att något enskilt drivmedel kommer att kunna lösa omställningsarbetet.

DET FINNS EN STOR EFTERFRÅGAN av en mer utvecklad infrastruktur än dagens när det gäller tankstationer/tankställen för alternativa drivmedel. Detta gäller inte minst för fordonsgas och biogas som ses som en av de viktigaste drivmedlen för att lösa morgondagens samlade drivmedelsbehov i norra Sverige. Inom detta område finns det en rad pågående byggnationer som enskilt och tillsammans kommer att förbättra förutsättningarna och tillgängligheten för olika biodrivmedel till en bredare målgrupp.

VI HAR IDENTIFIERAT ett antal områden där det finns hinder eller utmaningar för utvecklingen över tid. Av dem sticker några ut. Det gäller efterfrågan av politisk långsiktighet med tydliga spelregler över tid samt önskemål om riktade statliga bidrag för investeringar inom infrastruktur för alternativa drivmedel.

ENLIGT VÅR UPPFATTNING finns det stora möjligheter att ytterligare accelerera omställningsarbetet kring alternativa drivmedel genom en bättre samordning av behovssammanställning och investeringar görs över geografiska och administrativa gränser. Det finns även en stor möjlighet i att hitta en tydligare regional organisering av ambitionerna än dagens.

DRIVKRAFTER FÖR PRIVATA SEKTORN

”En omställning till alternativa drivmedel är i slutändan inte ett val utan ett måste.”

Transportör

03. UPPDRAGET

WDO FICK UNDER VÅREN 2015 uppdraget av BioGaC-projektet som drivs av Biofuel Region att utföra en undersökning kring lokala och regionala förutsättningar kring omställning till alternativa drivmedel i norra Sveriges kustland. Detta genom att intervjua nyckelaktörer inom transportsektorn och transportköparna samt kommunala och regionala nyckelpersoner inom Biofuel Regions nätverk och medlemsorganisationer.

UPPDRAGET INNEFATTADE att se över det övergripande arbetet med omställning till alternativa drivmedel samt att fördjupa frågeställningar kring arbetet med fordonsgas/biogas.

SLUTRESULTATET SKALL FOKUSERA PÅ:

- **BESKRIVNING OCH ANALYS** av hur kommuner och regionala aktörer har tagit sig an de övergripande frågeställningarna kring omställningsarbetet med ett framtidsfokus.
- **IDENTIFIERA KRITISKA FRAMGÅNGSFAKTORER** i att introducera fordonsgas i område där man inte har tillgång till naturgas
- **LÄRANDE OCH BENCHMARK** genom att utifrån intervjuer identifiera exempel som kan ha ett lärande för andra.

TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

WDO HAR TILLSAMMANS MED uppdragsgivarna identifierat ett antal nyckelaktörer inom den privata och offentliga sektorn som intervjuats via telefon eller genom personliga möten. Inom den offentliga sektorn har intervjuerna haft sin utgångspunkt i nyckelpersoner inom den kommunala och regionala nivå. Då organisationerna har olika uppbyggnad och struktur har det inneburit att nyckelpersoner ibland har funnits utanför organisationerna, exempelvis i utvecklingsbolag eller energiföretag. Dessa har dock varit nära kopplade till det övergripande kommunala eller regionala arbetet.

FRÅGESTÄLLNINGAR/KUNSKAPSUNDERLAG

Ett antal frågeställningar fastställdes och har sedan utgjort grunden i intervjuerna. Många områden går in i varandra och vi har därför valt att använda frågorna som ett talmanus vid intervjuerna där vi låtit respondenterna utveckla sina tankar där vi ofta fungerat som samtalsledare.

Frågorna är uppdelade i olika områden som alla går in i varandra på olika sätt.

Övergripande frågeområden har varit:

- Inledning/generella frågor om företaget/organisationen
- Internt
- Omvärld
- Utmaningar/hot

Indirekta områden:

- Externa aktörer/marknad
- Nätverk
- Framtid
- Roller i omställningsarbetet

Inom varje frågeområde har specifika frågor gällande naturgas/biogas ställts. Frågeformulären till de olika kategorierna av respondenter finns bifogade som bilagor.

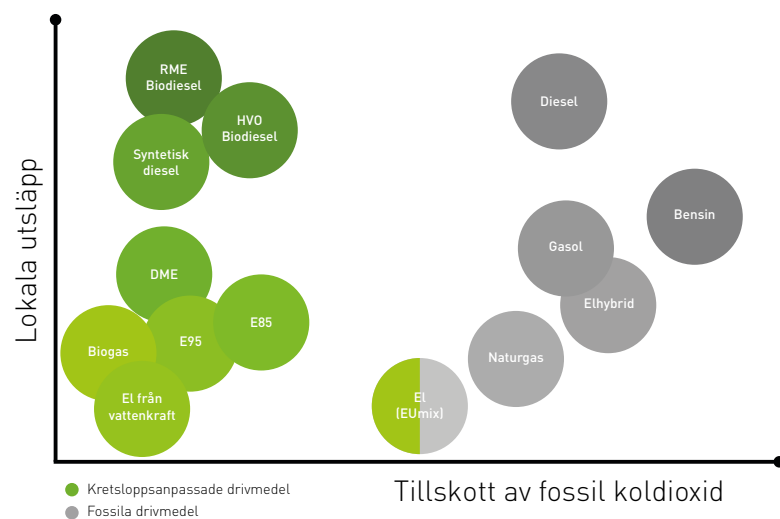
03. UPPDRAGET

Modeller för samtal

UPPLÄGGET VID INTERVJUERNA har varit att få respondenterna att med egna ord beskriva hur de ser på utvecklingen kring drivmedelsfrågan över tid utifrån sin utgångspunkt och roll. Samtliga intervjuade har informerats om att svaren kommer att vara anonyma.

VID DE INTERVJUER som genomförts som personliga möten har följande bilder använts som introduktion samt som förklaringsmodeller under samtalen. Delar av de som intervjuats via telefon har fått bilderna samt en kortare uppdragsspecifikation skickade innan mötet.

Utgångspunkt för intervjuerna har varit följande bilder:



DEN PRIVATA SEKTORN. **TRANSPORTFÖRETAGEN**

**Sammanställningen av svaren från den privata sektorn,
transportföretagen som verkar i de fyra nordligaste länen.**



DRIVKRAFTER FÖR PRIVATA SEKTORN - TRANSPORTFÖRETAGEN

Hur arbetar företagen idag med förnybara drivmedel?

UNDER INTERVJUERNÄ framkommer det att de stora transportföretagen är insatta och engagerade i frågan kring förnybara drivmedel. De är väl medvetna om vad som krävs för att nå Sveriges långsiktiga mål när det gäller en fossiloberoende fordonsflotta. Alla företag som tagits med i intervjun har i större eller mindre omfattning testat att använda olika alternativa drivmedel. Idag har två av företagen ett antal fordon som kör på 100% RME eller 100% HVO och har satt upp egna tankställen för detta. Ett av företagen använder även transportfordon som drivs på fordonsgas.

BDX HAR ETT ANTAL lastbilar som går på 100% RME eller 100% HVO längs Norrlandskusten ner till Mälardalen. För att kunna göra detta har de satt upp tre egna tankställen för RME och HVO mellan Piteå och Hudiksvall. Denna satsning har kommit till utifrån krav och önskemål från kunder. Det är endast en liten del av den totala fordonsflottan som går på alternativa drivmedel, men BDX gör detta som en markering.

SUNDFRAKT HAR, genom dotterbolaget Alltank, satt upp två RME-stationer och en HVO-station i Sundsvall för kommersiellt bruk, de senaste öppnades i juni 2015. Företaget har även ett fordon som går på fordonsgas och som ska utföra återvinningssupdrag lokalt i Sundsvall. Dessa satsningar gör Sundfrakt för att kunna erbjuda sina transportköpande kunder mer klimatsmarta transporter samt för att bredda utbudet hos sitt tankbolag.

SUNDFRAKT ÄR ÄVEN med i transportörsnätverket TRB, som ägs av 12 större transportföretag i Sverige och arbetar aktivt med miljö-, kvalitets- och trafiksäkerhetsfrågor. Tillsammans driver nätverket drygt 100 drivmedelsanläggningar, och inom nätverket finns idag sex tankställen för HVO och tio tankställen för RME.

BDX ÄR MED I BIOFUEL REGION, dels för att lära sig mer och ligga i framkant när det gäller nya drivmedel, men också för att få vara med och driva frågan om långsiktiga spelregler mot politiken när det gäller alternativa drivmedel.

HOS SAMTLIGA TRANSPORTFÖRETAG finns en frustration över den kortsiktighet som hittills färgat de politiska spelreglerna gällande alternativa drivmedel. Eftersom de ekonomiska förutsättningarna för olika alternativa och fossila drivmedel kan förändras drastiskt, bland annat på grund av förändringar i de politiska styrmedlen, vågar företagen inte göra några långsiktiga satsningar eller investeringar även om viljan finns.

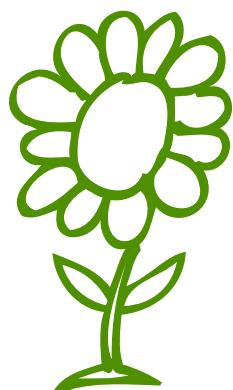
FLERA FÖRETAG LYFTER FRAM den positiva utvecklingen hos de större bränslebolagen. På många stationer erbjuder de idag diesel med hög inblandning av förnybara drivmedel, upp till 40 %. Som transportföretag kan man alltså med mycket små insatser redan idag minska sina CO₂-utsläpp väsentligt bara genom att välja att tanka på de stationer som har denna typ av diesel.

WIBAX HAR ETT SAMARBETE med Sunpine i Piteå, som tillverkar talldiesel från råttallolja. Talldieseln används som inblandning i Preems Evolution Diesel. Wibax har hand om huvuddelen av Sunpines logistik och lager av talldieseln och råvarorna.

”Under de fem närmaste åren kommer den stora volymökningen av förnybara drivmedel i tunga transporter att bero på inblandningar i den fossila dieseln.”

Transportföretag

DRIVKRAFTER FÖR PRIVATA SEKTORN - TRANSPORTFÖRETAGEN



Hur arbetar företagen i övrigt för att minska CO2-avtrycket i sina tunga transporter?

TRANSPORTFÖRETAGEN ARBETAR för att minska CO2-avtrycket i sina transporter på flera sätt. De effektiviserar sina transportsystem, går över från väg till tåg där så är möjligt och ruttoptimerar. Genom att använda sig av bränslesnål körning och sträva efter hög fyllnadsgrad samt ökad lastvikt på enskilda transporter minskar de också CO2-utsläppen. Eftersom dessa åtgärder också ger direkta ekonomiska vinster är incitamenten starka för dessa effektiviseringar.

DE FLESTA AV DE INTERVJUADE transportföretagen är med i nätverket Q3 - Forum för hållbara transporter, en förening som jobbar för att vägtransporter ska bli mer hållbara och

ägs av ca 100 företag och organisationer som köper eller säljer transporter. Föreningen diskuterar med politiker och myndigheter och kommunicerar med medier. De erbjuder även tjänster som gör det enklare för transportköpare att ställa krav på hållbarhet och för transportörer att sälja hållbara transporter, bl.a. genom upphandlingsverktyget Q3.

DRIVKRAFTER FÖR PRIVATA SEKTORN - TRANSPORTFÖRETAGEN

Vilka drivkrafter finns för att ställa om till förnybara drivmedel?

Flera saker kom fram när transportföretagen fick berätta om sina drivkrafter för att ställa om till förnybara drivmedel.

NATIONELLA MÅL

En mer övergripande drivkraft är naturligtvis insikten att vi förr eller senare måste göra oss oberoende av de ändliga fossila bränslena. En omställning till alternativa drivmedel är i slutändan inte ett val utan ett måste. Sveriges långsiktiga prioritering att vi år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen ger en målbild.

KRAV OCH ÖNSKEMÅL FRÅN KUNDER

Krav och önskemål från kunder är en stark drivkraft, och transportföretagen tror att om majoriteten av de stora transportköparna var aktiva i frågan skulle det driva på en snabbare omställning. Flera av de intervjuade transportföretagen har fått in förfrågningar och önskemål om alternativa drivmedel från några av sina större kunder. I vissa fall kan kunderna till och med tänka sig att betala något mer för detta. Som en följd av krav och önskemål från kunder har två av transportföretagen satt upp tankstationer med alternativa drivmedel, för att kunna erbjuda 100 % fossilfria transporter.

KONKURRENSFÖRDEL

Att vara tidigt ute med att testa för att så småningom kunna gå över till förnybara drivmedel kan visa sig vara en stor konkurrensfördel. Genom att ligga i framkant kan företaget testa och lära sig för att kunna välja det effektivaste spåret. Det finns även ett växande miljöintresse hos marknaden och kunderna, varför de som är tidiga i omställningen får en stor konkurrensfördel.

EKONOMISKA INCITAMENT

På längre sikt kommer det även att vara ekonomiskt fördelaktigt att gå över till förnybara drivmedel. De fossila bränslena kommer att öka i pris då råvaran blir mer svåråtkomlig och de alternativa bränslena kommer att stabiliseras i pris i takt med att användningen mognar. Ett verktyg för att ytterligare påskynda omställningsarbetet är en hårdare beskattning av fossila drivmedel. Det finns starka drivkrafter som på europeisk nivå verkar för skattehöjningar för fossila alternativ. Exempelvis skulle en med åren ökande skatt på kol signalera till marknaden att omfördela kostnaderna och på så vis anpassa hela ekonomin till en gradvis avveckling av användning av fossila bränslen.



DRIVKRAFTER FÖR PRIVATA SEKTORN - TRANSPORTFÖRETAGEN

Vilka attityder finns kring förnybara drivmedel inom företaget?

ATTITYDerna TILL FÖRNYBARA DRIVMEDEL inom företagen är oftast positiva. Medarbetarna är över lag teknikintresserade och nyfikna och de tycker det är intressant att få testa nya drivmedel. Att attityderna förändrats över tid är tydligt. Tidigare fanns en större skepsis och det pratades om mindre lyckade satsningar.

MEN IDAG HAR SÅ PASS MÅNGA varit involverade i lyckade tester och projekt och det finns en bredare förståelse för frågan. Dessutom blir det allt vanligare att kunder frågar om förnybara drivmedel, och då blir även personalen mer intresserad och vill lära sig mer. Ju mer information och kunskap medarbetarna har, desto mer engagerade blir de.



Erfarenheter från olika förnybara drivmedel

100 % RME

Majoriteten av företagen har erfarenhet av att köra på 100 % RME. Många transportföretag hoppade på detta drivmedel under den period när priset gjorde det ekonomiskt fördelaktigt att köra på RME. Fördelen med detta drivmedel är att det är enkelt att använda och fungerar i befintliga dieselfordon för tyngre trafik. Att använda RME kräver en liten investering och medför en liten risk.

För några av transportföretagen fungerar det problemfritt, medan andra hade en del problem med driftstörningar, framförallt pga igensatta bränslefilter i vissa av sina fordon. En nackdel är också att 100 % RME inte fungerar vintertid i Sverige. Idag är 100 % RME inte längre billigare än andra drivmedel och följaktligen har användningen minskat.

100 % HVO

Det drivmedel som det talas mest om idag är HVO. Även det är enkelt att använda och fungerar i befintliga dieselfordon för tyngre trafik, vilket betyder liten investering och liten risk. HVO har dessutom samma kemiska egenskaper som diesel och fungerar därför bra även vintertid. Två av företagen har erfarenhet av HVO och det fungerar bra i deras fordon.

BIO-DME

Ett företag testade en period att köra lastbilar som drevs med gasbiodrivmedlet bio-DME. Chaufförerna var i huvudsak nöjda. DME kräver dock modifierade dieselmotorer, vilket gör den initiala investeringen större och ger därmed högre ekonomisk risk.

FLYTANDE FORDONSGAS I KOMBINATION MED DIESEL

Under en period testade ett av företagen flytande fordonsgas i kombination med diesel, vilket fungerade bra för tunga och långväga transporter då lastbilen automatiskt använde mest gas. Även här krävs specialanpassade fordon, vilket betyder en högre initial investering.

FÖR SAMTLIGA DRIVMEDEL FINNS

DOCK BEGRÄNSANDE FAKTORER:

Framförallt gäller det den bristfälliga infrastrukturen. För långväga transporter över landet finns inget utbyggt nät för något av de förnybara drivmedlen.

Risken för prisökningar är en annan begränsande faktor. Vad händer om efterfrågan för ett visst drivmedel ökar kraftigt, så att balansen utbud/efterfrågan förändras? Och hur kommer de politiska spelreglerna att se ut i fortsättningen? Hittills har det funnits en osäkerhet kring skatter och andra styrmedel, vilket hämmar investeringsviljan hos transportföretagen.

DRIVKRAFTER FÖR PRIVATA SEKTORN - TRANSPORTFÖRETAGEN

Branschen **för** fem år sedan:

TRANSPORTFÖRETAGEN TYCKER SIG se en förändring. Insikten bland företagen är större idag – de flesta förstår att något måste göras. Och visst är det fler som använder sig av alternativa bränslen, men det har inte skett någon dramatisk ökning. Ett av företagen provade att köra på RME för första gången för 15 år sedan. Så utvecklingen har inte gått så fort.

IDAG RÖNER HVO ett stort intresse i branschen, för fem år sedan var det för dyrt och därför inget alternativ. Men nu ses det som ett starkt alternativ av de intervjuade företagen, främst eftersom egenskaperna liknar den fossila dieseln och inga stora omställningar behövs.



Branschen **om** fem år:

VI KOMMER SÄKERLIGEN att få en fortsatt utveckling av olika lösningar, både av HVO och annan biodiesel samt av biogas och DME, anser de intervjuade. Det behövs en palett av olika drivmedel. Det finns inte en lösning, utan det är viktigt att rätt drivmedel används på rätt transporter. Om fem år finns förhoppningsvis betydligt fler anläggningar än idag och tillverkarna har kommit betydligt längre med att godkänna alternativa drivmedel för sina fordon.

FÖR DE TUNGA TRANSPORTERNA tror transportföretagen att den största volymökningen av alternativa drivmedel på fem års sikt kommer att bero på ökad inblandning i den fossila dieseln. Förhoppningen är stor att de större bränsleföretagen fortsätter sin utveckling med höginblandningar av förnybara drivmedel i sin specialdiesel. Från beslutsfattande håll bör man med tiden kunna sätta högre och högre krav på kvoten av förnybart även i det traditionella fossila bränslet.

”Om flera av de stora transportköparna var aktiva i frågan skulle det driva på en snabbare omställning.”

Transportföretag

DRIVKRAFTER FÖR PRIVATA SEKTORN - TRANSPORTFÖRETAGEN

Förutsättningar för en omställning?

För att transportbranschen ska våga satsa "på riktigt" på en omställning till alternativa drivmedel ser de intervjuade transportföretagen ett antal saker som behöver lösas:

EN POLITISK LÅNGSIKTIGHET

De ekonomiska incitamenten är fortfarande de starkaste. En tydlig politisk riktning på lång sikt behövs för att företagen ska våga satsa. De politiska styrmedlen behöver ge en "prisjämfällbarhet" mellan alternativa drivmedel och fossila bränslen som håller över tid.

Intressant är även om staten som komplement får EU:s godkännande att sätta krav på kvoter av förnybart i de traditionella fossila bränslena, sk kvotplikt.

EN UTBYGGD INFRASTRUKTUR OCH TILLRÄCKLIG VOLYM

Tankstationer längs de centrala stråken för de alternativa drivmedlen är en absolut förutsättning. Att det inte finns en utbyggd infrastruktur är en stor hämsko, framförallt för de transportföretag som kör långa sträckor.

Ett av företagen nämner att det är en dyr investering att bygga upp en infrastruktur för nya alternativa drivmedel, detta gäller framför allt fordonsgas. Någon typ av statsbidrag för att sätta upp nya tankställen skulle underlätta och snabba på omställningen.

Det måste även finnas tillräcklig kapacitet för ökad tillverkning av de alternativa drivmedlen som efterfrågas, så att inte en ökad efterfrågan gör att priset skjuter i höjden pga för litet utbud.

FUNGERANDE TEKNIK OCH DRIFT

Att tekniken fungerar och att det inte blir några större driftstörningar är också en förutsättning för branschen! Här är även fordonstillverkarna viktiga – att de kan och vågar sätta garantier även för alternativa drivmedel. Och det krävs tillräcklig kompetens för service och underhåll av fordon som går på alternativa drivmedel.



Tankstationer längs de centrala stråken för de alternativa drivmedlen är en absolut förutsättning för omställningsarbetet.

DEN PRIVATA SEKTORN. **TRANSPORTKÖPARE**

**Sammanställningen av svaren från den privata sektorn,
transportköparna som verkar i de fyra nordligaste länen.**



DRIVKRAFTER FÖR PRIVATA SEKTORN - TRANSPORTKÖPARNA

Hur arbetar företagen för att minska CO2-avtrycket och vilka krav och kriterier har de vid upphandling av transporter?

Bland köpare av transporter ser det väldigt olika ut. En generell bedömning utifrån samtliga intervjuer på den privata sidan är att medvetenheten och önskemålen om hållbara transporter oftare är större hos stora transportköpare än hos mindre, men hela spektrat från aktiva till ointresserade finns inom såväl stora som små företag. Större företag har dock oftare bättre förutsättningar för att kunna planera mer långsiktigt. Förutom miljövinster ser de konkurrensfördelar och framtida ekonomiska fördelar av att vara långt framme i miljöarbetet och som en del i detta även i omställningsarbetet till alternativa drivmedel.

BOLIDEN - Bolidens kriterier vid upphandling av transporter är pris, kvalitet och systematiskt miljöarbete. Inom området systematiskt miljöarbete finns inga krav på typ av drivmedel, utan fokus ligger på säkerhet, motortyp, längre och tyngre fordon och sparsamt körsätt. Däremot har Boliden ändå handlat upp åkeriföretag som använder 100 % RME, men drivmedlet har inte varit avgörande.

Boliden är med i nätverket Q3 - Forum för hållbara transporter, föreningen som jobbar för att vägtransporter ska bli mer hållbara och ägs av ca 100 företag och organisationer som köper eller säljer transporter. De använder bland annat föreningens upphandlingsverktyg Q3.

COOP - Coop är och profilerar sig som ett miljöföretag, så för dem är miljöfrågorna viktiga och något de kontinuerligt arbetar med. Eftersom transporter är den "största syndabocken" när det gäller utsläpp av koldioxid arbetar de aktivt med frågan, bl.a. genom att ta så mycket gods som möjligt på järnväg. När det gäller vägtransporter avtalar Coop in ett antal krav mot sina upphandlade transportörer, bl.a. kvalitetskrav på fordonsflottan.

Coop sätter också krav på en viss andel förnybara drivmedel i transporterna. Kraven skiljer sig åt beroende på typ av transport, årstid och i vilken regionen utförs - de kan ställa högre krav på transporter i södra Sverige och i storstadsregionerna än vad de kan ställa för de transporter i norra Sverige. I snitt ligger kravet på förnyelsebart på ca 30 %.

Coop har varit med i olika projekt med förnybara drivmedel. Framöver ska de vara med i testerna med elbilar i Göteborg. Förhoppningen är stor på elbilar som en lösning för storstadsregionerna och för de mindre transporterna.

NORRMEJERIER - Norrmejerier arbetar aktivt med hållbarhetsfrågor. De har bland annat en egen biogasanläggning sedan 2005 där de omhändertar rester från sin produktion. Genom biogasanläggningen får de ut energi som används av mejeriet i Umeå. Företaget arbetar även med energieffektivisering av sina transporter genom exempelvis ruttoptimering, samdistribution för att fylla bilarna och grön körning.

För distributionen har Norrmejerier idag två hybridbilar som drivs med biogas. Detta är en testverksamhet sedan några år tillbaka och de är nöjda med bilarna. Norrmejerier kommer att göra en konsekvensanalys av testverksamheten för att bestämma om de kan utöka användningen av biogas som drivmedel. Att upgradera deras egen anläggning för att kunna tanka på plats kan vara en del av lösningen, men ett tätare tanknät krävs för att de ska kunna satsa på en större omställning.

POLARBRÖD - 2012 tog Polarbröd ett aktivt beslut att lägga sig i framkant inom hållbarhetsarbetet. De valde att se över hela sin verksamhet och arbeta med hållbarhet för såväl råvaror som förpackningar, transporter och elförsörjning. De har idag egna vindkraftverk som gör företaget självförsörjande på el.

När det gäller transporter är ett mål att ha hållbara fossilfria transporter år 2022. De använder sig av intermodala transporter för nära hälften av sina utgående produkter och nyttjar järnvägen i stor utsträckning. Där det krävs vägtransporter är målet att de ska drivas av 100 % alternativa drivmedel.

Polarbröd ställde krav på sitt transportföretag och köper idag transporter av fyra tunga lastbilar som går längs Norrlandskusten till Mälardalen med 100 % förnybart i tanken av RME eller HVO. De har även 12 egna mindre distributionsfordon som går på 100 % RME samt fem fordon som går på 100 % HVO. Omställningen har fungerat bra och de har endast goda erfarenheter.

SCA SKOG - Vid transportinköp förhandlar SCA Skog med de åkeriföretag som tidigare har arbetat för dem och som det fungerat bra med. Varje år går de igenom kravspecifikationen med sina entreprenörer, SCA Skog har t.ex. krav på biologiskt nedbrytbara oljor. När det gäller alternativa drivmedel har det körts en del tester på några av åkeriföretagen, framförallt med RME i tankarna. Det stora problemet i dessa tester har varit kylan.

SCA har dock en stark viljeriktning och vill använda sig av mer alternativa drivmedel. Då de är en del av skogsnäringen är de speciellt intresserade av biodrivmedel som tillverkas på biprodukter från skogen, t.ex. tillverkningen av talloljediesel som drivs på Sunpine i Piteå.

DRIVKRAFTER FÖR PRIVATA SEKTORN - TRANSPORTKÖPARNA

Vilka drivkrafter finns för att ställa krav på transportörerna att de ska använda förnybara drivmedel?

EN DRIVKRAFT SOM är gemensam för alla köpare av transporter som har intervjuats är företagets egna miljömål, som ofta innefattar att t.ex. minska sina CO2-utsläpp. Dessutom finns Sveriges långsiktiga prioritering som målbild: att landet 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

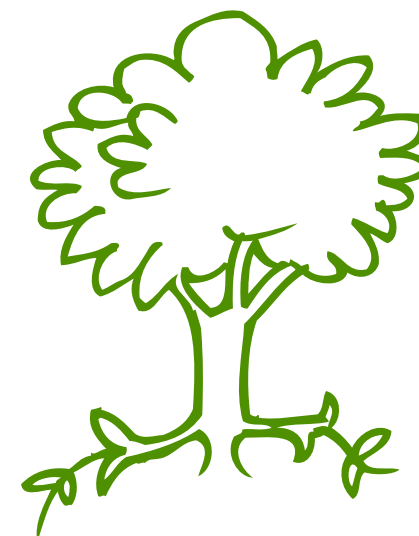
MEN ALLA FÖRETAG ÄR INTE så aktiva att de kravställer eller önskar förnybara drivmedel i sina transporter. De företag som idag ställer krav har en starkare drivkraft: De vill profilera sig som miljöföretag, ta initiativet och ta ett helhetsgrepp om hela kedjan - och där är alternativa drivmedel en naturlig del.

KONKURRENSFÖRDEL. Att ha ett tydligt fokus på hållbarhet ger konkurrensfördelar då kunderna/marknaden uppskattar detta. Kanske är konkurrensfördelen störst inom livsmed-

elsbranschen, då många konsumenter har höga förväntningar och önskemål på en mer miljövänlig, hållbar och "giftfri" produktion när det handlar om det vi stoppar i oss: mat och dryck.

BRANSCHINTRESSE FÖR SPECIFIKT DRIVMEDEL. När det gäller skogsnäringen, så är de av naturliga skäl mycket intresserade av utvecklingen av förnybara drivmedel baserade på skogsråvara och biprodukter från skogsindustrin. Här finns en möjlighet att slå två flugor i en smäll: att bli av med spill från verksamheten som istället får bli en hållbar produkt.

Förhållningssättet gäller även andra restmaterial som tidigare setts som "sopor". Matavfall och slam är andra exempel som idag är en resurs och på så sätt genererar värden i omställningsarbetet till en hållbar ekonomi.



DRIVKRAFTER FÖR PRIVATA SEKTORN - TRANSPORTKÖPARNA

För fem år sedan jämfört med idag?

ALLA INTERVJUADE TRANSPORTKÖPARE är överens om att det har hänt saker under de senaste fem åren. Transportbranschen har blivit mer på tårna: "När transportföretag säljer in sig idag pratar de ofta om sin miljöprofil", säger ett livsmedelsföretag.

INTRESSET FÖR FÖRNYBARA DRIVMEDEL har ökat väsentligt, och kommer säkerligen bara att fortsätta öka. De alternativa drivmedlen ansågs tidigare vara mindre stabila och ha mer driftsproblem. Idag har utvecklingen kommit så pass långt att den breda uppfattningen är att det finns fullgoda alternativ till vanlig diesel.

MEN FORTFARANDE FINNS BEGRÄNSNINGAR för en mer storskalig användning av alternativa drivmedel, framförallt p.g.a. den begränsade infrastrukturen/tillgången, men även p.g.a. osäkerheten i prissättningen och att många fordon inte har garantier från tillverkaren att de får drivas på förnybara drivmedel.

Om fem år sedan jämfört med idag?

OM FEM ÅR HOPPAS DE INTERVJUADE att det finns tillgång till flera alternativa drivmedel som fungerar bra för tunga transporter. Och att det finns större möjlighet och säkerhet att investera i förnybara drivmedel än idag. Om fem år bör fler motortillverkare och lastbilstillverkare kunna ge garantier som även gäller vid användning av alternativa drivmedel.

EN AV DE INTERVJUADE TROR att en stor volymökning kommer att ske genom att standardbränslen får en betydligt högre inblandning av förnybart - förhoppningen på tillverkningen av biodiesel ur biprodukterna från skogen är stor. För citydistribution och mindre ekipage ställs stora förhoppningar på elbilarna. Flera hoppas på att vägtransporterna kan minskas ytterligare till förmån för järnväg samt genom fortsatta effektiviseringar av transportsystemet.



"Rätt drivmedel till rätt transport."

Transportköpare

DRIVKRAFTER FÖR PRIVATA SEKTORN - TRANSPORTKÖPARNA

Förutsättningar för en omställning till förnybara drivmedel?

Ett av företagen påpekar att det behövs betydligt fler aktörer än idag som tar frågan på allvar och aktivt börjar arbeta med den för att vi ska få en storskalig förändring. Idag sitter allt för många och väntar. Men för att omställningen till alternativa drivmedel ska kunna komma igång på allvar ser de intervjuade företagen flera förutsättningar som krävs med som saknas idag:

EN POLITISK LÅNGSIKTIGHET

Även transportköparna pekar på dagens problem med osäkerheten kring priser och skatter, som gör att majoriteten inte vågar satsa på alternativa drivmedel. Långsiktiga prioriteringar och långsiktig styrning från politikerhåll efterfrågas.

TEKNIKUTVECKLING OCH GARANTIER PÅ FORDONSSIDAN

Dessutom krävs det att motortillverkare och lastbilstillverkare kan ge garantier som även gäller vid användning av alternativa drivmedel. Idag vill de ofta friskriva sig från garantiansvar, vilket gör att logistikföretagen inte vågar satsa då riskerna blir för stora.

FUNGERANDE TEKNIK OCH DRIFTSÄKERHET

En fortsatt utveckling för att ytterligare säkra upp teknik och funktion behövs. När det gäller drivmedlet RME är det en stor brist att det inte går att använda i kyla.

INFRASTRUKTUREN

Tillgången på bränsle behöver bli heltäckande för de alternativa drivmedel som ska kunna användas i större utsträckning. För exempelvis skogsindustrins del är det mycket körningar i inlandet, "utanför allfartslederna", innan de kan lasta om till järnväg.

DEN PRIVATA SEKTORN. **SAMMANFATTNING**

Sammanfattning och analys av svaren
från den privata sektorn.



SAMMANFATTNING OCH ANALYS – PRIVAT SEKTOR

Sammanfattning

Under intervjuerna framkommer det att de stora transportföretagen är insatta och engagerade i frågan om hållbara transporter och förnybara drivmedel. Alla företag som tagits med i intervjun har i större eller mindre omfattning testat att använda olika alternativa drivmedel. Idag har två av företagen ett antal fordon som kör på 100% RME eller 100%HVO och har satt upp egna tankställen för detta. Ett av företagen använder även gasbil.

DET ALTERNATIVA DRIVMEDEL man framförallt pratar om inom transportbranschen idag är HVO, då det är enkelt att använda och fungerar i befintliga dieselfordon för tyngre trafik, vilket betyder liten investering och liten risk. Flera företag lyfter också fram den positiva utvecklingen hos de större bränslebolagen. På många stationer erbjuder de idag diesel med hög inblandning av förnybara drivmedel, upp till 40 %. Förhoppningen är att denna utveckling fortsätter så alltför stationer kan erbjuda dessa bränslen och att kvoten förnybart blir allt större.

BLAND TRANSPORTKÖPARNA är svaren mer spridda. Några pratar om HVO och RME, men även om elbilar som en lösning för framförallt citydistribution och mindre ekipage. En del transportköpare har ett särskilt intresse för en viss typ av drivmedel, då det kan produceras av restprodukter från egen verksamhet. Mejeriföreningen är intresserad av biogas och skogsföretaget av förnybara drivmedel baserade på skogsindustrins restprodukter.

NÅGOT SOM GÄLLER SAMTLIGA intervjuade företag, och säkert hela transportbranschen, är det ständiga arbetet med att

effektivisera sina transporter. Energieffektiviseringen och strävan efter att ständigt minska bränsleförbrukningen är en hörnpelare för att klara omställningen till fossilfria transporter. Och eftersom detta arbete ger direkta ekonomiska vinster är motivationen hög.

KRAV OCH ÖNSKEMÅL från kunder är en stark drivkraft för att ställa om till förnybara drivmedel, och transportföretagen tror att om flera av de stora transportköparna var aktiva i frågan skulle det driva på en snabbare omställning. Det var framförallt krav och önskemål från kunder som fick två av transportföretagen att sätta upp egna tankstationer med RME och HVO. Konkurrensfördelar genom att ligga i framkant och ekonomiska incitament på längre sikt är två andra drivkrafter som nämns.

BLAND KÖPARE AV TRANSPORTER ser det väldigt olika ut. En generell bedömning utifrån intervjuerna är att kraven på hållbara transporter oftare kommer från stora transportköpare än från mindre. Exempel på kunder med krav är Coop, Norrmejerier och Polarbröd, som alla har en stark miljöprofilering. Inom just livsmedelsbranschen är miljöpro-

filering antagligen extra viktig och en stark konkurrensfördel, då många konsumenter önskar en mer miljövänlig, hållbar och "giftfri" produktion när det handlar om det vi stoppar i oss: mat och dryck.

FLERA AV FÖRETAGEN SAMARBETAR i nätverk, för att kunna lyfta och stärka sitt arbete med hållbara transporter och där är förnybara drivmedel en av frågorna.

PÅ FEM ÅRS SIKT tror transportföretagen att den största volymökningen av alternativa drivmedel för de tunga transportererna kommer att bero på ökad inblandning i den fossila dieseln. Vi kommer även att ha en fortsatt utveckling av olika lösningar, både av HVO och annan biodiesel samt av biogas och DME, tror de intervjuade. Det behövs en palett av olika drivmedel. Det finns inte en lösning, utan det är viktigt att rätt drivmedel används på rätt transporter.

SAMMANFATTNING OCH ANALYS - PRIVAT SEKTOR

Sammanfattning - Förutsättningar för att transportbranschen ska våga satsa på en omställning till alternativa drivmedel:

1.

Politisk långsiktighet.

De ekonomiska incitamenten är fortfarande de starkaste. De politiska styrmedlen behöver ge en "prisjämförelse" mellan alternativa drivmedel och fossila bränslen som håller över tid.

2.

En utbyggd infrastruktur och tillräcklig volym.

Tillgången på bränsle behöver bli heltäckande för de alternativa drivmedel som ska kunna användas i större utsträckning. För exempelvis skogsindustrins del är det mycket körningar i inlandet, "utanför allfartslederna", innan de kan lasta om till järnväg.

Någon typ av statsbidrag för att sätta upp tankställen för förnybart skulle snabba på omställningen. Det måste även finnas tillräcklig kapacitet för ökad tillverkning av de alternativa drivmedlen som efterfrågas. Priset får inte skjuta i höjden p.g.a. för litet utbud.

3.

Fungerande teknik och drift. Att tekniken fungerar och att det inte blir några större driftstörningar är också en förutsättning för branschen. Här är fordonstillverkarna viktiga – att de kan sätta garantier för alternativa drivmedel. Det krävs även tillräcklig kompetens för service och underhåll av fordon som går på alternativa drivmedel.

DEN OFFENTLIGA SEKTORN.

**Sammanfattning och analys av svaren
från den offentliga sektorn.**



DRIVKRAFTER FÖR OFFENTLIGA SEKTORN

Inledning - offentlig sektor

Vi har intervjuat 27 personer inom kommunala och regionala verksamheter i de tre nordligaste kustlänen. De intervjuade har haft olika titlar och uppdrag inom respektive verksamhet men har alla haft en viktig roll inom omställningsarbetet till förnybara drivmedel. De intervjuade har huvudsakligen varit tjänstepersoner eller politiker inom verksamheterna. Några personer har funnits inom utvecklingsbolag, energibolag eller andra verksamheter nära kopplade till kommunernas verksamhet.

”I den geografiska kommunen har vi sedan långt tillbaks haft ett lågt tempo när det gäller omställning av fordonsparken. Jag tycker dock att vi idag kan se en växande acceptans för förändring i dessa frågor som är positiv för framtiden.”

Kommunal tjänsteperson

DEN OFFENTLIGA SEKTORN.
DEN KOMUNALA NIVÅN



DRIVKRAFTER FÖR OFFENTLIGA SEKTORN – KOMMUNAL NIVÅ

Den kommunala nivån

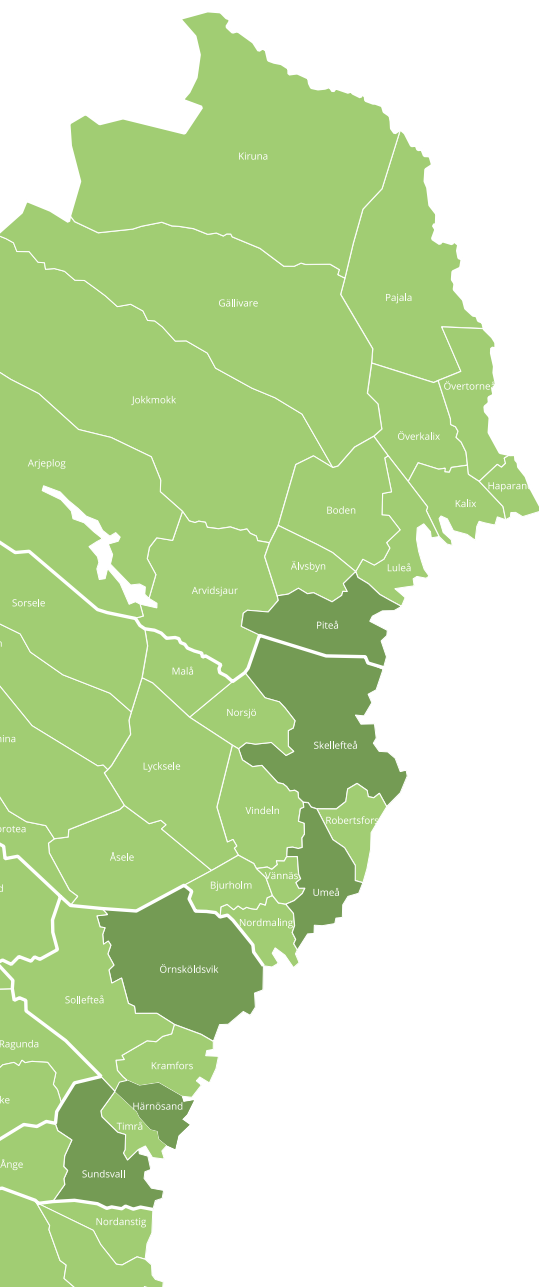
Uppdraget har fokuserat på de kommuner som är medlemmar i samverkansorganisationen Biofuel Region.

De geografiska och demografiska förutsättningarna skiljer sig stort mellan de berörda kommunerna. En överblick visar att de berörda kommunerna har olika lösningar och prioriteringar baserat på sina specifika förutsättningar, utmaningar och behov.

Sammanfattningen av intervjuerna presenteras övergripande med fokus på att synliggöra likheter, olikheter, trender eller andra faktorer som enskilt och tillsammans bidrar till att skapa en helhetsbild av förutsättningarna för omställning till alternativa drivmedel.

Deltagande kommuner och ett utdrag ur deras specifika arbete presenteras **på följande sida:**





Piteå

Är i framkant när det gäller produktion och forskning när det gäller drivmedel mm - Sunpine, biodiesel

Kommunen har varit duktiga på energieffektivisering och besparingar

Står i begrepp att öka tempot när det gäller initiativ kring alternativ drivmedel

Jobbar aktivt med att koppla samman industri, forskning med attraktion och tillväxtsatsningar

Örnsköldsvik

Tillväxtfråga kopplat till cleantech och på så sätt kompetensförsörjning, attraktivitet mm

Jobbar aktivt med energieffektivisering genom satsning på att förändra attityder och beteende

Stora lärdomar av tidiga satsningar på etanol

Gjort en omstart i arbetet med alternativa drivmedel

Skellefteå

Offensiv satsning på en Biogasinfrastuktur som är på väg in i en ny fas

Biogassatsningens ursprung - kretsloppstanke, avfallshantering kopplat till egna transportbehov

Erfarenhet från tidigare satsning på etanol

Stark politisk majoritet över tid har lagt grund till långsiktiga förutsättningar

Offensiva satsningar på bredd

Härnösand

Vision att vara en "Ledande miljökommun med ett aktivt miljöarbete"

Fossilfri kollektivtrafik

Bra verktyglåda, arbetar aktivt med ägardirektiv och upphandlingar

Stort politiskt fokus på frågorna över tid

Små till yta och ekonomi, verkar genom partnerskap

Umeå

Offensiv utveckling kopplat till näringslivssatsning samt att lösa luftproblematiken

Tydliga kommunala direktiv om att arbeta med en laddinfrastruktur

Staden först, omlandet sedan - kritisk massa

Stark och bred kunskap inom organisationen

Jobbar med synlighet och påverkan kopplat till olika externa satsningar

Sundsvall

- Ambitiös övergripande förhållning

- "Alla kommunala transporter skall vara fossilfria så långt som möjligt och så snart som möjligt".

- Tydlighet samverkan mellan politik och tjänstemän

- Bra tempo i omställningsarbetet som kan öka ytterligare.

- Satsningar och partnerskap inom flera områden

- Smidigt arbete som inte medfört stora extra-kostnader

DRIVKRAFTER FÖR OFFENTLIGA SEKTORN – KOMMUNAL NIVÅ

Generella intryck

VI UPPFATTAR ATT DET FINNS en bred kunskap gällande den egna organisationens och kommunens arbete med omställning till alternativa drivmedel. Kunskapen är generellt mer utvecklad bland tjänstepersonerna än politiker. Detalj-kunskapen hos respondenterna har varit förvånansvärt hög.

PÅ FRÅGAN OM UPPFATTNING om vem eller vilka aktörer som leder arbetet med omställningen i den geografiska kommunen svarade samtliga att det var den egna organisationen. I vissa kommuner finns det samverkan med externa aktörer eller bolag som kommunen är delägare i.

I DET ÖVERGRIPANDE OMSTÄLLNINGSARBETET till alternativa drivmedel arbetar alla kommuner i större eller mindre grad med energieffektivisering exempelvis genom att effektivisera sina transporter och därmed minska sin drivmedelsanvändning. Ett flertal driver eller deltar även i projekt som handlar om attityd- och beteendeförändring på individ och organisationsnivå.



”Teknikutveckling är nyckeln men den går idag för långsamt”

Kommunal tjänsteperson

DRIVKRAFTER FÖR OFFENTLIGA SEKTORN – KOMMUNAL NIVÅ

Alla förnybara drivmedel behövs!

SAMTLIGA RESPONDENTER INOM den kommunala sektorn delar uppfattningen om att det behövs en mix av olika alternativa drivmedel som kompletterar varandra för att kunna ersätta de fossila drivmedlen. Oavsett egna prioriteringar och satsningar finns det en öppenhet och nyfikenhet för utvecklingen inom andra drivmedel.

EN GENERELL UPPFATTNING verkar vara att el och biogas är de bästa alternativen ur ett miljöperspektiv. Det finns enligt vår uppfattning en hög kunskapsnivå kring de olika alternativa drivmedlens för- och nackdelar, möjligheter och begränsningar.



Politisk samsyn och enighet över tid

BLAND DE INTERVJUADE FINNS en tydlig uppfattning att det i den egna kommunen finns stor samsyn över partigränserna och över tid för frågor som gäller omställning till alternativa drivmedel. Det finns även en samsyn om att drivkrafter inom både den politiska och administrativa organisationen är en förutsättning för att möjliggöra framgångsrika drivmedels-satsningar.

DRIVKRAFTER FÖR OFFENTLIGA SEKTORN – KOMMUNAL NIVÅ

Goda kommunala exempel

EN FRÅGA HANDLADE OM vad ”du/ni gjort inom kommunen som du skulle vilja lyfta fram som ett gott exempel eller som ni är extra stolta över”.

ALLA TILLFRÅGA KOMMUNER har genomfört satsningar som man gärna berättar om eller på olika sätt lyfter fram. I intervjuerna har det funnit en rad olika typer av goda exempel på satsningar eller projekt. Ofta har de genomförda exemplen på satsningar som lyfts fram varit desamma inom respektive kommun men de har beskrivits ur olika perspektiv beroende på den intervjuades roll och bakgrund.

VISSA EXEMPEL GÄLLER KONKRETA investeringar i ny infrastruktur, andra i näringslivs och utvecklingsfrågor, vissa har haft utgångspunkten systempåverkan och vissa ren produktion.

ETT EXEMPEL PÅ OLIKA PERSPEKTIV är hur olika respondenter beskrivit satsningen på biogas i Skellefteå kommun. En tjänsteperson beskriver den tekniska processen med fokus på produktion och kapacitet, en annan tjänsteperson har fokus på fordonsparken med bussar, sopbilar och personbilar, en politiker har ett medborgarperspektiv och beskriver kretsloppskedjan, en annan politiker har ett fokus på biogasen som drivmedel och dess fördelar över tid.



Som jag ser det är det ingen som bär den stora frågan kring drivmedelsomställningen. Vi är själva för små för att arbeta med policypåverkan”

Kommunal tjänsteperson

Framgångsfaktorer vid satsningar på förnyelsebara drivmedel

DET FINNS ENAD UPPFATTNING hos de intervjuade att det behövs starka drivkrafter inom både den politiska och administrativa organisationen för att möjliggöra framgångsrika satsningar. Det måste även finnas ett utvecklat externt partnerskap med näringsliv och forskning. En nyckelfaktor för att möjliggöra investeringar och satsningar är tillgången till stöd och medel.

DRIVKRAFTER FÖR OFFENTLIGA SEKTORN – KOMMUNAL NIVÅ

Olika förhållningssätt

UTÅT SETT KAN MAN uppfatta att de berörda kommunerna jobbar på liknande sätt då man hittar enhetlig retorik i styrande dokument och i extern information.

Vi tycker oss uppfatta en viss olikhet när det gäller förhållningssätt.

NÄR DET GÄLLER HUR MAN VÄLJER att adressera frågorna kring omställningsarbetet för alternativa drivmedel i de kommunala verksamheterna kan man uppfatta att det finns två övergripande förhållningssätt. Förenklat kan de olika perspektiven beskrivas som några kommuner har perspektivet "leda/gå först" medan andra arbetar efter devisen "koordinera/skapa förutsättningar".

I VISSA KOMMUNER HAR MAN VALT att prioritera drivmedelsfrågorna utifrån ett medborgarperspektiv. Här har man lyft fram dem politiskt i syfte att koppla dem till attraktionskraft och platsmarknadsföring. Dessa kommuner har exempelvis formulerat tydliga visioner och mål i vilka de direkt eller indirekt uttrycker sin roll som ledare och partner i omställningsarbetet. Andra kommuner har valt att tydligare koppla frågorna till ett systemtänkande genom att exempelvis fokusera på att koppla dem till tillväxt och utveckling. På så sätt synliggör man exempelvis det egna arbetet genom övergripande retorik där man påvisar tydliga partnerskap med exempelvis näringsliv, forskningssektorn eller andra externa aktörer.

De senare kommunerna har angivit att det tyngre näringslivet måste vara med tidiga skeden i utvecklingssatsningar samt närhet till forskningssektorn i utvecklings- och genomförandefasen.

**"Vi uppfattar att det finns en "medborgarlegitimitet" för att förbättra levnadsförutsättningar-
na genom att utveckla det fossilfria alternativen"**

Kommunpolitiker

DRIVKRAFTER FÖR OFFENTLIGA SEKTORN – KOMMUNAL NIVÅ

Strategier och processer

ALLA TILLFRÅGADE ORGANISATIONER har interna dokument där man på olika sätt beskrivit mål och visioner för det egna arbetet samt i viss mån det geografiska området. Man uppfattar att det är viktigt med mål- och styrdokument då de tydliggör och förenklar det egna arbetet. En av de viktigaste funktionerna för styrdokumentet är processerna för att sammanställa dem. Genom att arbeta involverande med olika aktörer och intressenter finns det stora möjligheter att skapa långsiktig samsyn och samhandling över sektorgränser som möjliggör satsningar över tid.

”Det är klart att vi inte delar uppfattning i alla frågor gällande dagens och morgondagens drivmedelssatsningar. Vi har dock en stor intern samsyn om lokal inriktning över tid”.

Kommunal oppositionspolitiker

Omvärld och trender

DET FINNS EN STOR FÖRHOPPNING och tilltro till teknikutvecklingen. Här finns också en god kunskap baserat på individuella preferenser. En generell syn är dock att det kommer att ta lång tid innan teknikutvecklingen kommer att kunna leverera applicerbara produkter och lösningar som på ett övergripande sätt förändrar förutsättningarna för transportsektorns omställningsarbete. Respondenternas generella uppfattningen är att teknikframsteg som sker idag får full verkan efter en relativt lång tid. En uppfattning är att samtal kring teknikutvecklingens roll i ett större perspektiv medför en viss frustration kring möjligheten att nå de långsiktiga miljö- och klimatmålen.

PÅ FRÅGAN OM VILKA TRENDER man ser kring förnyelsebara bränslen finns det en stor tro på el och en utveckling av laddinfrastruktur hos de offentliga aktörerna. I princip alla tillfrågade har nämnt Tesla som ett gott exempel och som ett systemtänkande att eftersträva. Det finns även tro på att vätgas/bränslecellstekniken kommer att öka i betydelse då tekniken har gått framåt inom området på senare tid.

”Nya lösningar ligger långt fram i tiden. Vi måste därför hitta bryggor inom drivmedelsomställningen under tiden”.

Kommunal tjänsteperson

DRIVKRAFTER FÖR OFFENTLIGA SEKTORN – KOMMUNAL NIVÅ

Utvecklingen fem år bakåt och fram till idag

DE FLESTA TILLFRÅGADE anser att arbete med denna typ av frågor sker i långa cykler och har svårt att specifikt peka ut vilka större förändringar som skett den senaste femårsperioden. Ett flertal har nämnt att vissa ännu tidigare gjorda prioriteringar har genomförts de senaste åren, exempelvis upphandling av tjänster eller inköp av fordon.

I TVÅ KOMMUNER FINNS det en generell uppfattning att det hänt "en hel del" inom området förnyelsebara bränslen de senaste åren. En intressant reflektion är de berörda kommunerna har haft liknande problembilder med luftkvalitet som har gjort att det har funnits ett tydligt fokus på frågorna både politiskt och i den övergripande samhällsdebatten.

SOM BRÄNSLE HAR ETANOL en klimatnytta som är överlägsen fossila bränslen. Den finns idag som en naturlig del i en utbyggd drivmedelsinfrastruktur. Man kan säga att etanol var det drivmedel som initierade ett bredare arbete med förnybara bränslen.

Ett område som kommit upp vid ett flertal intervjuer är de etanolsatsningar som tidigare genomförts på nationell och regional nivå. Här finns det olika uppfattningar men majoriteten av de som berört området verkar anse att de genomförda etanolsatsningarna har bidragit med kunskap och lärande som kvalitetssäkrar dagens och morgondagens satsningar.

Utveckling från idag och fem år framåt

ALLA TILLFRÅGADE ANSER att de aktuella frågornas relevans har ökat i betydelse och berättar att man själva avser att öka takten i omställningsarbetet den kommande femårsperioden.

DET FINNS MER ELLER MINDRE färdiga planer i respektive kommun kring satsningar och investeringar både i det egna arbetet samt i samverkan med det kringliggande samhället. Flera respondenter har berättat att de ser också ett ökat intresse från externa aktörer.

NÄR DET GÄLLER FRAMTIDSFRÅGORNA finns det önskemål om tydliga och långsiktiga spelregler från den nationella och europeiska nivån. Med långsiktiga spelregler menas kraftfulla politiska åtgärder, exempelvis skatter eller förändringar av regelverk, som ligger fast över en tidsperiod av minst 10 år. För att katalysera omställningsarbetet finns även en efterfrågan på medel för investering och utveckling över tid. Det finns en klar uppfattning att investeringstakten och riskvilligheten kan på så sätt kan öka. Ett flertal respondenter har påtalat biodrivmedlens potential att över tid bidra till arbetstillfällen och tillväxt kommunalt och regionalt.

DRIVKRAFTER FÖR OFFENTLIGA SEKTORN – KOMMUNAL NIVÅ

Övriga reflektioner

- En trend verkar vara att **tjänstepersoner som har nyckelroller** för drivmedelsomställningsfrågor inom kommunerna arbetar med tillväxt- och näringslivs- eller bygg- och miljöfrågor.
- Samtliga nyckelpersoner inom kommunerna påtalar vikten av **långsiktiga politiska spelregler** samt ett behov av ekonomiska stöd vid genomförande av drivmedelssatsningar.
- Många kommuner använder "snåldieslar/dieselinblandningar" i sina fordonsflottor. Det finns en stark vilja att använda drivmedel med lägre koldioxidutsläpp varför de flesta kommuner verkar planera att ställa hårdare krav på leverantörer i kommande upphandlingar. Det verkar finnas en allmän uppfattning att el- och gasdrivmedel bör eftersträvas av de som finns tillgängliga idag.
- Alla intervjuade kommuner har i det lokala/regionala omställningsarbetet nära **samverkan** med energi- eller utvecklingsbolag där man även har ägarintressen. Bolagen har en viktig funktion när det gäller att driva ett aktivt utvecklingsarbete. Ett annat viktigt verktyg för kommunerna i omställningsarbetet är **ägardirektiven** för de bolag som finns inom kommunkoncernerna.
- Vi uppfattar att kommunerna har ett starkt fokus på det **interna arbetet inom organisationen** samt i den geografiska kommunen. I syfte att utveckla kunskap och ta del av goda exempel deltar samtliga kommunerna i **nätverk** eller samverkansorgan kring omställningsfrågor. Ett fåtal uppger att de på egen hand driver eller medverkar i projekt, satsningar eller organisationer på nationell eller europeisk nivå.

"Avgörande orsak att vi är där vi är idag är att politikerna haft ett starkt intresse av dessa frågor över tid"

Kommunal politiker

DEN OFFENTLIGA SEKTORN.
REGIONAL NIVÅ

DRIVKRAFTER FÖR OFFENTLIGA SEKTORN – REGIONAL NIVÅ

Den regionala nivån

Vid intervjuerna med nyckelpersoner från den regionala nivån har fokus lagts på övergripande frågor kring förutsättningar för det egna arbetet, goda regionala exempel samt hur man ser omställningsfrågan kopplat till de övergripande europeiska och nationella klimatmålen.

Inom den regionala nivån har de tre nordligaste kustlänen olika geografiska, demografiska förutsättningar. När det gäller arbetet med övergripande regional utveckling har man även olika organisatoriska strukturer.

VÄSTERNORRLAND BESTÅR AV SJU KOMMUNER, Västerbotten av femton kommuner och Norrbotten av fjorton. Av dessa totalt trettiosex kommuner ligger femton vid kusten. Befolkningstätheten är betydligt större i kustkommunerna än i inlandet. Det är även vid kusten den mest utvecklade infrastrukturen finns gällande tankstationer.

I VÄSTERNORRLAND OCH NORRBOTTEN har länsstyrelserna det regionala utvecklingsansvaret. I Västerbotten återfinns utvecklingsansvaret hos det kommunala samverkansorganet – Region Västerbotten. I samtliga län finns landsting som på olika sätt arbetar operativt med regional utveckling samt en rad olika intressenter och aktörer med olika uppdrag och ågarbilder.

INOM DET GEOGRAFISKA OMRÅDET finns stora naturtillgångar som på olika sätt tillvaratas och förädlas, detta sker idag huvudsakligen via tunga transporter på väg. Ett annat regionalt transportbehov är förflyttningen av kompetens i form av arbetspendling. Dagens regionala transportsystem

i form av lokal- och regionaltrafik är, förutom i de större städerna, underutbyggt. Det begränsar möjligheterna för de boende när det gäller arbetspendling med hjälp av kollektivtrafik. Det har lett till att arbetsresorna idag till övervägande del utförs med personbil.

DET FINNS EN TYDLIG OCH GEMENSAM BILD av förutsättningar och problembilder för det regionala utvecklingsarbetet. Beroendet av vägtransporter över en överskådlig framtid är en av de frågor som lyfts fram vid ett flertal intervjuer som en av de största utmaningarna när det gäller arbetet med omställning till en fossilfri fordonsflotta.

Vägtransporterna kan dock inte separeras utan ses ur ett större regional infrastrukturperspektiv. Genom att ta sin utgångspunkt i norra Sveriges samlade transportbehov involveras även andra transportslag som flyg, järnväg och sjöfart.

PÅ EN ÖVERGRIPANDE NIVÅ finns det regional samverkan mellan

”De största utsläppen sker definitivt inom transportsektorn”

Regional tjänsteperson

aktörer inom det regionala arbetet som samlar och sprider de regionala förutsättningarna på nationell och europeisk nivå. Bland annat har skrivningar gjorts som beskriver norra Sveriges stora tillgångar till bioråvara och hur de kan användas för övergången till en mer biobaserad ekonomi.

DE INTERVJUADE POLITIKERNA har synliggjort hur man i olika nätverk arbetar för att visa hur regionens höga klimatambitioner, kopplat till fasta europeiska mål för andelen förnybar energi, gynnar en hållbar klimatutveckling i Europa och samtidigt tillväxt och utveckling i regionen Norra Sverige.

SAMTLIGA REGIONALA AKTÖRER tycker sig se att omställningsarbetet tydligt konkretiserats de senaste åren. Under 2015 har mycket hänt som visar att arbetet gått från ord till handling. Flera olika investeringar har färdigställts. Mest påfallande är att en tydlig förtätning av tankstationer för fordonsgas längst norrlandskusten har genomförts.

DRIVKRAFTER FÖR OFFENTLIGA SEKTORN – REGIONAL NIVÅ

PÅ FRÅGAN OM VEM man anser leder det regionala omställningsarbetet till alternativa drivmedel finns en samsyn hos de regionala företrädarna att det är kommunerna som har tätpositionen. Mer nerbrutet är bilden att det framförallt är de befolkningsmässigt större kustnära kommunerna som är ledande.

NÄR DET GÄLLER GODA EXEMPEL och "best practice" lyfts samtliga kommuner som deltar i denna undersökning fram, på olika sätt och med olika retorik, från regionalt håll. De goda regionala exemplen håller enligt de tillfrågade hög internationell klass och lyfts ofta fram i olika sammanhang när det gäller att synliggöra goda exempel vid besök, nätverksaktiviteter eller promotion.

FRÅGOR SOM BERÖR OMSTÄLLNING till alternativa drivmedel är omfattande och finns inom en rad olika områden inom de regionala verksamheterna. Ett flertal intervjuade har lyft dessa frågor kopplat till olika områden som smart specialisering, cleantech, länstransportplaner, miljöarbete, innovationssatsningar mm. Generellt uppfattar de tillfrågade att man har en bra samordning och kompetensöverföring inom organisationerna som gynnar det övergripande arbetet.

DE REGIONALA AKTÖRERNA verkar vara av uppfattningen att de internt, utifrån de regionala förutsättningarna, har ett bra arbete när det gäller hur man jobbar med att minska det fossila beroendet. Det finns dock mycket mer som går att göra och en hel del goda externa exempel om hur man över tid kan arbeta med olika verktyg som beteendeförändring eller upphandling för att ytterligare stärka det interna arbetet.

ALLA TYPER AV ALTERNATIVA DRIVMEDEL BEHÖVS för att lösa dagens och morgondagens utmaningar och behov. Det finns förhoppningar att teknikutvecklingen över tid kommer att skapa bättre drivmedelsalternativ än dagens. Fram till dess är det viktigt att vi använder de drivmedel som finns till på marknaden på ett ansvarsfullt sätt. Även om det finns en stor tilltro till el och laddinfrastruktur när det gäller trender den närmsta femårsperioden ser respondenterna att det behövs en palett av olika biodrivmedel de närmsta åren.

DET FINNS EN TYDLIG VILJA hos den regionala nivån att på ett tydligare sätt än idag agera som samordnare och möjliggörare för den övergripande utvecklingen i respektive län/region. Det sker genom en rad olika aktiviteter exempelvis framtagande av övergripande planer och strategier, genom finansiering och administration av medel och resurser, attitydpåverkan eller genom påverkansarbetet mot nationell eller europeisk nivå.

OMSTÄLLNINGARBETET till en fossilfri fordonsflotta finns inte som ett "separat" uppdrags- eller utvecklingsområde för den regionala nivån. Frågorna ingår i andra områden vilket gör att kompetens finns utspridd på ett antal olika platser i respektive organisation.

DE TILLFRÅGADE TJÄNSTEPERSONERNA har angivit att omställningsarbetet till alternativa drivmedel fungerar bra och att det finns en god kunskapsöverföring internt och externt som gynnar frågan i det operativa arbetet. Att frågan finns inom många områden ses som en styrka då den lyfts i fler sammanhang.

MÅNGA AV DE INTERVJUADE UPPFATTAR att det idag bedrivs viktiga satsningar i norra Sverige inom omställningsarbetet till förnyelsebara drivmedel. Satsningarna drivs av olika aktörer och konstellationer. En generell uppfattning verkar vara att en större samordning och samhandling än dagens skulle kunna leda till förbättrade förutsättningar för det samlade geografiska området. Genom en bättre kraftsamling kan hela norra Sverige uppfattas som en tydlig och stark aktör när omställningsarbetet lyfts upp på nationell och EU-nivå.

"Det finns en tät uppbyggd infrastruktur inom de förnyelsebara alternativen i stora delar av landet. De gröna alternativen skulle behöva en infrastruktur som skapar tillgänglighet för de förnyelsebara drivmedlen även i norra Sverige"

Regional tjänsteperson



DEN OFFENTLIGA SEKTORN. **SAMMANFATTNING**

**Sammanfattning och analys av svaren
från den offentliga sektorn.**

SAMMANFATTNING OCH ANALYS - OFFENTLIG SEKTOR

Sammanfattning - offentlig sektor

El och biogas är de drivmedel som kommunerna företrädesvis prioriterar i sitt nuvarande och kommande arbete. Det finns en rad pågående satsningar och projekt samtidigt som ambitionerna för de närmsta åren är ännu större. Genom en förstärkt samordning mellan den lokala och regionala nivån, företag och intressenter finns möjligheter att förbättra förutsättningarna ytterligare.

DET FINNS EN STOR ENIGHET hos de tillfrågade personerna att det behövs en palett av biodrivmedel för att vara fossilfria 2030. Oavsett vilka egna interna riktlinjer eller satsningar som genomförts delas den större bilden.

ÖNSKEMÅL AV TYDLIGA och långsiktiga politiska initiativ och spelregler är något som lyfts fram från den kommunala och regionala nivån. Ett annat är behov av stöd vid investeringar. Det skulle enligt de intervjuade stärka förutsättningarna för fler offensiva satsningar och en snabbare utbyggnad.

VI UPPFATTAR, utifrån intervjuerna, en stor vilja från de kommunala och regionala aktörerna att agera som ledare för omställningsarbetet till förnybara drivmedel. Inom den regionala politiska nivån arbetar man gemensamt med att synliggöra hur norra Sveriges stora tillgång till bioråvara kan användas för att nå de europeiska målen kring förnyelsebar energi samtidigt som den kan gynna tillväxten och utveckling i regionen. På den lokala nivån finns verkstäderna i form av kommuner som i olika partnerskap driver och möjliggör övergången till en mer biobaserad ekonomi.

"VI BÖR OCH SKALL GÅ FÖRST" är en uppfattning som majoriteten av de intervjuade inom de kommunala verksamheterna verkar dela. Genom att använda det "allmännas" samlade behov finns det en förhoppning att man på sikt kan stimulera fram ett förändrat beteende hos de privata konsumenterna. Då finns dock ett behov av att de förnybara alternativen är tillgängliga och att det finns en utvecklad och fungerande infrastruktur.

NÄR DET GÄLLER DEN KOMMUNALA NIVÅN har vi efter intervjuerna fått bilden att det finns stora individuella ambitioner hos de tillfrågade. Vi uppfattar att det finns en möjlighet att ytterligare stärka det regionala ledarskapet genom att samordna och koordinera omställningsarbetet till alternativa drivmedel på ett effektivare sätt än dagens. De kommuner som deltagit i uppdraget får bedömas vara några av dem som har bäst förutsättningar och resurser att arbeta med dessa frågor. Vi vill belysa en risk att alla kommuner i norrland inte har resurser, möjlighet och uthållighet, att arbeta aktivt med dessa frågor i samma utsträckning som de i uppdraget deltagande. En sådan utveckling skulle försämra möjligheterna för norra Sverige att nå målen om en fossilfri fordonsflotta.

"Regionen har sämre allmänna kommunikationer och större avstånd än det europeiska genomsnittet. Höjda bensin- och dieselskatter skulle exempelvis vara förödande för många av regionens företag"

Regional tjänsteperson

SAMMANFATTNING OCH REKOMMENDATIONER



SAMMANFATTNING OCH ANALYS – OFFENTLIG SEKTOR

Sammanfattning och rekommendationer

En palett av förnybara drivmedel

För att kunna ersätta de fossila drivmedlen behövs en mix bestående av flera alternativa drivmedel som kompletterar varandra. Rätt alternativt bränsle ska användas till rätt typ av transport. Det finns inte heller råvara nog för ett allenarådande alternativt bränsle.

För att synliggöra en sådan "palett" vill vi rekommendera ett framtagande av en "överregional/norrländsk drivmedelsfärdplan". En sådan plan syftar till att samordna kommunala och regionala behov och volymer av olika drivmedel över tid, bjuda in privata intressen samt skicka signaler till potentiella marknadsintressenter.

Den breda utvecklingen kan och bör drivas av det offentliga

Den kommunala och regionala nivån har en viktig roll i arbetet med de långsiktiga målen och bör aktivt verka för att de uppfylls. Det kan exempelvis ske genom att det offentliga väljer väg och låter sin stora volym av transportfordon drivas av ett visst förnybart drivmedel, det ger signaler till marknadsaktörerna på så sätt möjlighet att agera.

Tydliga och långsiktiga spelregler

För att accelerera arbetet ytterligare krävs tydliga och långsiktiga riktlinjer från nationell och europeisk nivå. Samtliga deltagande aktörer har påtalat vikten av "spelregler" som en av de stora möjligheterna att skapa hävstångseffekter när det gäller riskvillighet och investeringar.

Utvecklad infrastruktur och integrerade tankställen

Om omställningsarbetet skall bli framgångsrik måste alla berörda grupper som använder drivmedel involveras. Vid

intervjuerna har fokus ofta legat på den egna sektorn, dess ansvar och möjligheter. En målgrupp som vid samtalen, av naturliga skäl haft låg prioritet, är den enskilde individen samt dennes behov.

Vi vill uppmuntra till ett tydligare fokus på privatpersoner och arbetspendlare då det är en viktig grupp ur olika perspektiv. För att stimulera ekonomisk- och sysselsättningstillväxt i norra Sverige krävs en mer diversifierad och rörlig arbetsmarknad än dagens.

I denna typ av omställningsprocess är det viktigt att identifiera slutkunder och på ett proaktivt sätt möta deras behov. För att stimulera privatpersoner att investera i fossilfria fordon är det viktigt underlätta och skapa enkla insteg. Undersökningar visar att "kunderna" vill ha tankställen med bra läge, funktionell och tilltalande utformning och att allt kring tankningen fungerar smidigt och professionellt.

Ett långsiktigt och hållbart mål bör därför vara att eftersträva integrerade tankställen där många olika drivmedel erbjuds. För att möjliggöra denna utveckling bör exempelvis samarbeten med de stora bränsleföretagen vara förstahandsvalet när fler tankställen för förnybara drivmedel ska skapas.

En annan möjlighet som lyfts fram är att en stor del av transportföretagens vägtransporter ligger "utanför allfartslederna". För att ytterligare involvera transportsektorns större aktörer räcker det alltså inte med att tankställen för alternativa drivmedel finns längs de större lederna. Ännu ett skäl för samarbete med de stora bränsleföretagen, som hunnit bygga upp ett nät av tankstationer.

Tillsammans blir vi starka

Idag bedrivs viktiga satsningar i norra Sverige av olika aktörer. Men för att kunna växla upp arbetet i de nordliga länen krävs en större samordning och samhandling. Genom att kraftsamla kan hela norra Sverige uppfattas som en tydlig och stark aktör när omställningsarbetet tas upp på nationell och EU-nivå.

Vi har identifierat "geografiska gränser" som en av de viktigaste faktorerna att hantera i det fortsatta arbetet med omställningen till alternativa drivmedel. Företag och organisationer har sällan fasta geografiska gränser för sin verksamhet över tid, medan offentliga aktörer har tydligt definierade geografiska verksamhetsområden. Vi rekommenderar genomförande en genomlysning av potentiella aktörer, behov och roller som över tid kan leda och driva omställningsarbetet över hela norra Sverige.

Arbetet bör initieras av de övergripande offentliga aktörerna och ha som målsättning att involvera de ledande privata intressenterna (transportörer, transportköpare, drivmedelstillverkare, bränsleföretag mm). Syftet med en sådan genomlysning är att samla aktörer samt skapa underlag för fastställande av rollfördelning och ansvarsområden. En ny tydlig organisering skulle kunna utgöra basen för ett framgångsrikt arbete över tid där omställning till alternativa drivmedel förutom klimatmål kan skapa tillväxt och sysselsättningseffekter i hela norra Sverige.