

SAMMANSTÄLLNING AV UNDERSÖKNING

FOSSILFRI FORDONSFLOTTA NORRA SVERIGE



Länsstyrelsen
Västerbotten

Förord

Länsstyrelsen har i uppdrag att med ett långsiktigt perspektiv främja, samordna och leda det regionala arbetet med att förverkliga regeringens politik avseende energiomställning och minskad klimatpåverkan. I det arbetet är frågan om hur vi minskar utsläppen av koldioxid från länets transporter mycket viktig och svår. För att nå riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta krävs samverkan och förståelse om de olika aktörernas olika positioner, utmaningar och möjligheter.

Därför har Länsstyrelsen beställt denna rapport, som innehåller resultatet av ett stort antal djupintervjuer med aktörer som på olika sätt håller i nycklarna för en omställning till fossilfrihet inom länets vägtransporter.

Jag vill rikta ett stort tack till alla er som på olika sätt deltagit i genomförandet av denna rapport.



Länsstyrelsen Västerbotten, juni 2017

Lars Lustig, Länsråd

Titel: Sammanställning av undersökning - Fossilfri fordonsflotta norra Sverige

Foto på omslaget: Unsplash

Text kunskapssammanställning: WDO

Adress: Länsstyrelsen Västerbotten, 901 86 Umeå

Telefon: 010-2554000

E-post: vasterbotten@lansstyrelsen.se

Internet: www.lansstyrelsen.se/vasterbotten

Grafisk produktion: WDO

Tryck: Original

Upplaga: 100 exemplar

INLEDNING

Regeringen beslutade februari 2017 om ett förslag till ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Ramverket innefattar en klimatlag och nya klimatmål som ska ge Sverige en ambitiös, långsiktig och stabil klimatpolitik över tid. Klimatlagen innehåller grundläggande bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete. Samtidigt konkretiseras målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Denna rapport har beställts i syfte att lokalisera flaskhalsar och nycklar för omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta i norra Sverige.

Den svenska regeringen har tidigare beslutat att Sverige skall ha en fossiloberoende fordonsflotta. Den nuvarande målsättningen är att minska utsläppen från transporter med 70 procent fram till 2030 och därefter helt konvertera till fossilfri trafik. Detta kommer att ske genom en kombination av effektivisering, elektrifiering och bränslebyte från fossila bränslen till biodrivmedel.

Sverige ligger långt fram som nation när det gäller omställningsarbete till en fossiloberoende transportsektor. 2012 hade Sverige redan nått EU:s mål om att varje enskilt land skall ha minst 10 procent förnybara drivmedel i transportsektorn år 2020. Idag är Sverige tillsammans med Finland de länder som har högst andel biodrivmedel i EU.

Biodrivmedel är till skillnad från fossila, förnybara, vilket innebär att de genom strategisk hantering kan säkerställas som en del av ett omfattande drivmedelskretslopp till skillnad mot de fossila drivmedel som inte förnyas och därför förr eller senare kommer att ta slut.

Biodrivmedel är fordonsbränslen som är producerade från förnybar biomassa som åker, skog eller av matavfall.

Det finns en rad olika biodrivmedel som tillsammans utgör alternativ till de fossila. Då de kommer från olika typer av källor har de olika grad av miljö- och klimatnytta. De vanligaste biodrivmedlen är etanol, HVO och biogas.

I undersökningen har intervjuer genomförts med olika aktörer verksamma inom vägtransporter. Vid intervjuerna har frågorna tagit utgångspunkt i den dagliga verksamheten och dess förutsättningar för framtiden.

Uppfattningen är att majoriteten av de intervjuade har en god generell kännedom kring de olika bio- och fossila drivmedelsalternativen men saknar spetskunskap som gör att de kan anta ett systemperspektiv. I den avslutande delen av undersökningen görs en sammanfattning och tolkning där utfallet av intervjuerna sätts i en samlad kontext.

"Näe, det kommer inte att hända"

Åkeriföretagare på frågan om transportsektorns förutsättningar att nå 2030-målen baserat på nuläge.

Sammanfattning i kortform



SPECIFIKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Norra Sverige har specifika förutsättningar som försvårar möjligheterna att nå morgondagens klimatmål när det gäller drivmedel. Med förändrade förutsättningar skulle det dock kunna skapas fördelar för regionen över tid. För att detta ska kunna ske krävs förändring inom ett antal områden, bland annat ledarskap, stimulansmedel, kapital och framförallt ett bättre samarbete mellan sektorer och aktörer.

-

STOR ENIGHET

Det finns en stor enighet hos de intervjuade om att funktion och driftsäkerhet är centralt för val av drivmedel.

-

RÄTT DRIVMEDEL

Flera olika drivmedelstyper kommer att behövas för att nå de uppsatta nationella målen kring en fossilfri fordonsflotta – rätt drivmedel på rätt plats.

-

TILLGÅNG ÄR EN FÖRUTSÄTTNING

Tillgång till HVO är det som de flesta anser vara det som enskilt skulle kunna förändra förutsättningarna för omställningen till en fossilfri fordonsflotta i norra Sverige.

-

MÖJLIGGÖRARE

Åkerinäringen ses som ett problem när det gäller påverkan på miljön när man själva ser sig som en möjliggörare av ett konsumtionsmönster som individer och olika aktörer i samhället valt.

-

PÅGÅENDE ARBETE

Åkerinäringen genomför idag ett löpande systematiskt effektiviserings- och förbättringsarbete inom miljöområdet. Dagens arbete behöver dock förstärkas väsentligt för att de nationella målen ska nås.

UPPHANDLING

Offentlig upphandling är ett verktyg som kan få större betydelse för hastigheten i omställningsarbetet. För mindre åkeriföretag är det viktigt att en upphandlingsstrategi motverkar utslagning.

-

PRIVATA VILLKOR

Offentlig upphandling av egna fordon skulle medföra att fler personer skulle få möjlighet att testa olika fordons- och drivmedelsalternativ vilket i sin tur även skulle kunna påverka de privata fordonsköpen.

-

MILJÖKRAV

Klara förbättringsområden finns för kravställning vid avtalsskrivning och uppföljning av miljökrav.

-

ROLL I OMSTÄLLNINGSARBETET

Det finns aktörer i form av energibolag och bränsledistributörer som anser sig kunna ta en större roll än dagens i det övergripande omställningsarbetet.

-

TRANSPORT ELLER KONSUMTION

Det finns enligt några försvårande omständigheter i form av skilda synsätt och uppfattningar som bör tas i beaktande i det övergripande utvecklingsarbetet. Vi har valt att beskriva dem i form av en "transportparadox" och en "konsumtionsparadox".

-

SYSTEM OCH SAMORDNING

Aktörer som arbetar med omställning i delar av kedjan, såsom energibolag och drivmedelsdistributörer efterfrågar mer systemsyn och resurssamordning på regional och nationell nivå samt en vidareutvecklad sammankoppling av strategier, handlingsplaner och ansvarsområden på kommunal och regional nivå.

Innehåll

6

Uppdraget

8

Åkerier

18

Transportköpare

20

Återförsäljare av
personbilar

22

Återförsäljare av
transportfordon

24

Energibolag

26

Drivmedelsdistributörer

28

Reflektioner
och åsikter

Uppdraget

→ WDO har på uppdrag av Länsstyrelsen i Västerbotten genomfört en förstudie som handlar om attityder, framtidsarbete och planer hos nyckelaktörer inom transportsektorn i norra Sverige.

Förstudiens syfte har varit att hitta flaskhalsar och identifiera nycklar för omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

Tillvägagångssätt

WDO har tillsammans med uppdragsgivaren identifierat ett antal områden och nyckelaktörer inom transportsektorn i norra Sverige. Utifrån dessa har vi i dialog tagit fram frågeställningar och aktörer.

Övergripande frågeställningar:

- Vad har redan gjorts för att minska utsläppen från transportsektorn? Hur har detta arbete genomförts och vad har det lett till?
- Finns det en vilja och konkret målsättning att gå vidare med detta arbete och hur ser dessa planer ut?
- Vilka är hindren för att målsättningarna ska kunna uppnås och vad kan man göra för att undanröja dessa hinder?
- Behövs det stöd utifrån för att arbetet ska kunna genomföras på ett effektivt sätt?
- Vilken typ av stöd behövs och från vem förväntas en sådan stödfunktion levereras?

Intervjuade aktörer

Uppdraget har skett genom personliga intervjuer med aktörer med skilda kopplingar till vägfordon inom transportsektorn i norra Sverige. Merparten av intervjuerna har genomförts med olika typer av åkerier, varför huvuddelen av denna rapport tar sin utgångspunkt i åkerinäringen och dess pågående och framtida förutsättningar att nå en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

Intervjuer har skett med ett urval av åkerier inom följande verksamhetsinriktningar:

- Fjärrtransporter/distributionstransporter
- Rundvirkestransporter/Skogsråvara
- Anläggningstransporter
- Flis- och trailertransporter

För att få en bra spridning har åkerierna delats upp beroende på verksamhetens omfattning:

- 1-2 fordon
- 3-10 fordon
- Mer än 10 fordon

Totalt antal intervjuade aktörer

- Åkerier (23)
- Transportköpare (6)
- Återförsäljare av fordon (5)
- Energibolag (2)
- Drivmedelsdistributörer (1)
- Övriga (5)



Upplägg & underlag

Intervjuerna har varit utformade så att de intervjuade med egna ord skulle beskriva hur de ser på utvecklingen kring omställningsarbetet och förnybara drivmedel utifrån sitt perspektiv och sin roll.

~~~~~

### Intervjuerna

Samtliga intervjuade har informerats om att svaren kommer att vara anonyma.

Alla intervjuer har haft samma förfaringssätt och upplägg.

Inledningsvis har den intervjuade fått en beskrivning av uppdraget. Därefter har en rad öppna frågeställningar följts som fokuserat på den egna verksamheten sett ur ett nuläges- och framtidsperspektiv. En bit in i intervjun har den intervjuade sedan fått ta del av bilder som beskriver olika drivmedelstyper, utmaningar och nuläget i omställningsarbetet. Dessa bilder har fungerat som kunskapsunderlag och har funnits med under resten av intervjun.

### Exempel på övergripande frågeområden (kategori åkerier)

#### - Verksamhet/företag

(nuläge, fordon, utbyte, nätverk mm)

#### - Omställningsarbete/bränsle

(Miljömål, generella kunskapsnivå, attityd, efterfrågan/kunder mm)

#### - Personligt/individuell

(Personliga värderingar, individuella val mm)

#### Övergripande frågeställningar / avslutning – sammanfattning

(komplettering, reflektion genom tidigare svar)

# Åkerier

"Det måste funka."

Generell åsikt hos samtliga tillfrågade



# Fordon

Åkerierna har idag en modern fordonsflotta med höga Euroklasser. Det finns en gemensam syn i vilken takt fordonen ska bytas ut, eftersom man strävar efter en snabb avskrivningstakt. Det finns önskemål om att uppgradera den egna fordonsflottan så snart som det är ekonomiskt försvarbart eller möjligt.

Mindre åkerier har ofta något längre avskrivningstider än större, detta kopplat till avtal och uppdrag. Avskrivningstiderna är oftast 3-5 år men kan ibland vara upp till 7 år beroende på vilken typ av verksamhet som åkeriet driver.

**Det finns 2-3** olika leverantörer av tunga fordon som är möjliga alternativ i norra Sverige. Detta beror på eftermarknad och avstånd till verkstäder.

Skillnaderna mellan de olika leverantörernas produkter är ganska små. Valet av varumärke handlar om personliga premisser, historia och tillgång till service.

De mindre åkerierna är ofta mycket märkestrogna. Driftsäkerhet och tillgång till service är direkt avgörande för verksamhetens framgång. Goda erfarenheter skapar förtroende och trygghet med det aktuella varumärket vilket medför att man inte har behov av att

konkurrensutsätta det. I vissa fall är märkestrogenhet ett arvsbeteende.

Större åkerier har ofta fordon från olika leverantörer. Detta eftersom de gör större inköp vilket medför att priset kan spela en större roll. Många av de större åkerierna anser att det är viktigt att inte bli alltför beroende av en enskild fordonsleverantör.

Många åkeriföretag äger även olika typer av arbetsmaskiner. Dessa är generellt sett äldre än de tunga fordonen och har en mer långsam utbytestakt.



Mindre åkerier har ofta något längre avskrivningstider än större, detta kopplat till avtal och uppdrag.

Avskrivningstiderna är oftast 3-5 år men kan ibland vara upp till 7 år beroende på vilken typ av verksamhet som åkeriet driver.

## Val av drivmedel

I princip alla intervjuade åkerier anser sig köra på **"diesel"**. Begreppet diesel innefattar allt från ren fossil diesel till inblandningar. De åkerier som kör på **HVO** har en större medvetenhet och är stolta att förmedla detta.

**Det finns en stor enighet** hos de intervjuade om att funktion och driftsäkerhet är centralt för val av drivmedel. Eventuella driftstopp eller extra servicetillfällen innebär ekonomiska bortfall för åkerierna som för många, framförallt de mindre, kan få stora negativa konsekvenser.

**Tankning.** Enkelhet, tillgänglighet och avstånd är de viktigaste premisserna när det gäller val av drivmedel och drivmedelsleverantör. De flesta har avtal med en eller två olika leverantörer men tankar uteslutande på den tankstation som finns närmast åkeriet/hemmet.

# Drivmedel

På frågan om åkarna känner till eller har provat några alternativa drivmedel har ett flertal nämnt **HVO** och **RME**. Av de intervjuade finns det åkerier som idag använder **HVO** i det dagliga arbetet.

Nedan följer reflektioner och åsikter kring **HVO** och **RME** från företag som i praktiken använt respektive drivmedel samt generella attityder från övriga åkerier.



**Åkarna har överlag** en mycket positiv attityd till HVO som drivmedel både hos de som använder det och hos de som enbart hört talas om det. Många uppfattar att HVO inte kräver någon modifiering samt att det är ett miljömässigt bättre alternativ än ren diesel.

De få negativa åsikter som framkommit kring HVO som drivmedel handlar om att några av de som använder HVO uppfattar att bränsleförbrukningen ökar något jämfört med ren diesel.

Några av de största och mest etablerade åkerierna använder HVO som en del i sitt och sina kunders varumärkesarbete. De har exklusiva möjligheter genom att ha etablerat renodlade tankstationer som satts upp i samverkan och i nära dialog med slutkund och bränsleleverantör.

Många av de mindre åkerierna, inte minst de som har sitt säte i inlandet, känner inte till att det finns tankstationer som har HVO i norra Sverige. Det finns hos dem en nyfikenhet kring HVO men samtidigt en medvetenhet om att tillgången är begränsad.

Tillgång till HVO är det som de flesta anser vara det som enskilt skulle kunna förändra förutsättningarna för omställningen till en fossilfri fordonsflotta i norra Sverige.

**I syfte att minska koldioxidutsläppen** från icke-miljöbilar skapade en tidigare regering skattefördelar som bland annat innefattade biodrivmedlet RME.

Några av de intervjuade åkarna berättade att de under en period använde RME. Alla som provade RME slutade nyttja drivmedlet när regeringen 2014 höjde energiskatten vilket medförde att fördelarna med drivmedlet försvann.

Det finns en stor medvetenhet om RME:s negativa sidor, som ökad förbrukning, kyla och tätare filterbyten. Hanteringen av RME från den nationella politiken har bidragit till att det finns en stor skepsis från åkarna för hur offentlig sektor kan och bör använda styrmedel för att påverka önskad utveckling i en viss riktning.

"HVO är det bästa drivmedelsalternativet, synd att det inte finns här."

**Medelstort åkeri i Västerbottens inland**



# Ny kunskap om fordon, miljö och bränslen

**De flesta intervjuade** har ett stort intresse för ny teknik och morgondagens lösningar inom transportsektorn. De flesta läser facktidningar, som Svensk Åkeritidning och Norråkarn och håller sig på så sätt uppdaterade via nätet. Hos de större åkerierna anger ett flertal att man åker på mässor för att få se och fysiskt ta del av nyheter som berör verksamheten.

En naturlig del av omvärldsbevakningen är att följa utvecklingen i den egna branschen när det gäller teknik, motorer, säkerhet och bränslealternativ. Av intervjuerna

framgår det att inom åkerinäringen finns en utbredd kunskap om såväl fordon och miljöarbete, sett ur ett verksamhets- och teknikutvecklingsperspektiv.

När det gäller ett systemperspektiv kring miljöfrågan och omställningsarbete ur ett nationellt eller globalt perspektiv är kunskapen generellt sett låg. Motsatsen finns dock hos några av de större åkerierna som gjort strategiska verksamhetsval där drivmedel och miljöarbete är kopplat till företagets erbjudande och varumärke.



# Miljöarbete

**Alla tillfrågade** är av uppfattningen att de själva samt branschen arbetar aktivt med miljö- och omställningsarbete. Arbetet sker dock på olika sätt, ofta kopplat till storlek och typ av verksamhet. En rad olika exempel har lyfts fram kring hur man genom ett medvetet och systematiskt miljöarbete har skapat fördelar för det egna företaget. I praktiken innebär det exempelvis löpande utbildning i eco-driving, sänkt snitthastighet, alternativa vägval för att minska inbromsningar eller utvecklade belöningsystem för att visa på goda exempel.

I Sverige används europeiska miljöklasser, Euroklassning, för att ställa krav på fordons utsläpp. De anger högsta tillåtna utsläpp av en rad olika luftföroreningar för bilar, lastbilar och bussar. Olika fordonstyper som

säljs nya i Sverige måste på så sätt motsvara vissa krav. Inom åkerinäringen finns en positiv attityd till Euroklassningen. Man menar att den har bidragit till en systematik som påskyndat takten på utbyten av fordon inom näringen utan att i alltför stor utsträckning ha påverkat marknadsförutsättningarna. Det finns dock en tydlig åsikt om att Euroklassningen på egen hand inte kommer att göra att 2030-målen uppnås för den tunga trafiken.

Det finns en uppfattning om att åkerinringen på ett övergripande plan arbetar för att minska påverkan på miljön. Stort förtroende finns för Sveriges Åkeriföretag och deras arbete som innefattar allt från dialog med beslutsfattare till konkret utbildning och information till näringen.

# Uppföljning

**Majoriteten av de intervjuade** har förmedlat att deras fordonsleverantörer erbjuder goda verktyg för återkoppling i form av statistik och teknisk uppföljning. Det finns däremot stora skillnader i hur informationen används.

De större åkerierna har ofta egna metoder och uppföljningssystem. Många har utvecklat egna återkopplingssystem baserat på de verktyg som fordonstillverkarna tillhandahåller. Åkerierna bryter ner den statistik de har tillgänglig. Vissa mycket detaljerat, ofta ner på fordons- och förarnivå. Det finns olika strategier för återkoppling till förare men den generella uppfattningen är att företagen bearbetar informationen till feedback i syfte att styra företagets utveckling åt ett önskat håll. Detta sker exempelvis genom att visa på hur bränsleförbrukning, körsätt och inbromsning påverkar miljön och företagets lönsamhet.

De mindre åkerierna är inte lika detaljerade i sin uppföljning men de använder statistik och underlag i den övergripande analysen av företagets lönsamhet. Några

av åkarna har berättat att delar av företagets miljöarbete sker genom Lastbilscentraler där de ingår som delägare.

Det finns en tydlig koppling mellan ekonomi och miljö. Intervjuerna visar att kunskapen om att olika insatser som minskar miljöpåverkan skapar ekonomiska fördelar för företagen. Detta visar att det finns en mognad inom åkerinäringen för miljöfrågor.

Det finns många starka åsikter från åkeriföretagen när det gäller samhällsplanering och trafiklösningar. Många exempel har tagits fram där åkarna anser att infrastrukturplaneringen försvårar arbetet att minska utsläpp, exempelvis genom att bygga rondeller eller trafikljus istället för planskilda korsningar. Det finns även en stor frustration kring trafikplanering och infrastruktur där åkeriföretagen inte anser att infrastrukturens utveckling kommer deras upptagningsområde till godo. Det kan gälla förstärkning av broar som skulle kunna göra det möjligt att exempelvis höja lastvikten.

# Transportköpare

**Många åkerier är** av uppfattningen att det finns brister hos transportköparna när det gäller uppföljning av miljöpåverkan och drivmedelsanvändning.

Det finns olika bilder men de flesta intervjuade uppfattar att deras uppdragsgivare inte följer upp miljö- och drivmedelskrav från upphandlingar på ett bra sätt.

Både små och stora åkerier, och då framförallt större, har synliggjort att transportköpare ofta har uttalade visioner kring miljöarbete på koncernnivå som inte alltid efterföljs i det operativa arbetet.

Ett flertal åkerier har synliggjort avtalsskrivning som en stor möjlighet i omställningsarbete. De uppfattar att många transportköpare ser avtal som ett fast och inte omförhandlingsbart ramverk. När företagen exempelvis under innevarande avtalsperiod kommit med förslag till transportköpare som utgått från övergång till drivmedelslösningar med lägre klimatpåverkan till en högre kostnad har detta inte realiserats med hänvisning till gällande avtal. Åkerierna efterfrågar därför en större flexibilitet i upphandlings- och avtalsförfarandet som

möjliggör för dialog under avtalsperioden.

Det finns en stor förståelse för att konjunkturer och ekonomi kan ha påverkan på transportköparnas möjlighet att använda alternativa drivmedel då dessa ofta är dyrare än fossila.

Det finns dock några undantag i form av ett fåtal större åkerier som i nära samarbete med kunder och bränsleleverantör hittat lösningar där alla har en gemensam vinning. Det finns exempel där transportköparen betalar mer för att åkerierna kör på HVO och där en bränsleleverantör har säkerställt tillgång till drivmedlet. Dessa exempel på lösningar är styrda och låsta till de aktörer och underleverantörer som ingått partnerskap. Det är därför svårt för andra intressenter att ta del av det aktuella drivmedlet vid dessa tankstationer.

Det finns önskemål och förhoppning från åkeriernas sida att en bättre uppföljning sker samt att upphandling kan fokusera mer på lösning, och inte som idag, uteslutande på pris.



# Genus

**Av de intervjuade** har ett fåtal varit kvinnor. Dessa har haft olika roller i företagen; som delägare, vanligtvis fru, eller inom administration i en kontors- eller i en controller-roll.

Några av de större åkerierna har förare av båda könen. Vid frågor om upplevd skillnad på män och kvinnors körsätt verkar den generella uppfattningen vara att det är mycket liten skillnad. Tidigare fanns det fler fysiska moment där exempelvis styrka kunde vara till fördel. Många av dessa moment är idag borta varför uppfattningen är att hindren har minskat för kvinnor att arbeta i åkerinäringen.

Det finns en generell önskan att förändra könsfördelningen. Idag finns en stor övertalighet av manliga sökande till tjänster inom åkerinäringen. Många av de intervjuade har uttryckt att de själva och näringen måste bli mer konkreta i sina ansträngningar att förändra könsstrukturen. I syfte att skynda på förändringsarbetet vill man exempelvis, på ett tydligare sätt, uttrycka att man gärna ser kvinnliga sökande när tjänster ska utlysas.



## Privata premisser

Den generella uppfattningen är att alla typer av drivmedel kommer att behövas i framtiden för att hindra den globala uppvärmningen. Åsikterna är att olika drivmedelstyper kommer att ha olika roller för olika typer av fordon och i olika geografier. Gas och el kommer exempelvis att kunna ha en viktig roll för personbilar och lätta lastbilar i städer och tätorter medan diesel och olika inblandningar kommer att vara det ledande drivmedlet för tyngre fordon i övriga delar av norra Sverige.

Väldigt få av de intervjuade äger idag eller har provat köra en personbil som drivs med el, gas eller etanol.

# Övergripande tankar kring omställningsarbete

**På den övergripande frågan** om tillvägagångssätt för att nå klimat- och miljömål finns det en stor generell skepsis hos de tillfrågade. Den baserar sig inte på motvilja eller åsiktsskillnader utan framförallt på att det finns en rad olika hinder som måste övervinnas.

## Hindren kan sammanfattas i tre delar:

- Regionala förutsättningar
- Konsumtion och konsumtionsmönster
- Hastighet i teknikutveckling

Det finns en vilja och en förståelse hos åkerinäringen för att omställningsarbetet måste prioriteras i norra Sverige. Frågeställningarna möts dock ofta av en uppgivenhet och en rad motfrågor. Uppfattningen är att målen är relevanta men att det finns regionala geografiska hinder i form av exempelvis stora avstånd, råvarors lokalisering och befintlig transportinfrastruktur i form av vägnät och drivmedel.

Norra Sverige, som i vårt uppdrag omfattar Västernorrland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten, består av 44 kommuner med sammanlagt 880 000 invånare. Det är en vidsträckt region som präglas av stora geografiska avstånd. Regionen karaktäriseras, till skillnad från övriga Sverige och Europa, av få större städer samt en låg befolkningsgrad per kvadratkilometer, vilket bland annat medför begränsade skatteintäkter.

I området finns det idag en undermåligt utbyggd infrastruktur för förnybara drivmedel. Åkerierna har uppfattningen om att det i regionen saknas drivkrafter och incitament för att få till stånd omställningen.

Det finns en allmän uppfattning att gas och el kommer att öka när det gäller personbilstrafiken i mer tätbebyggda områden under en överskådlig framtid. Uppfattningen är att diesel med varierande andel inblandning av olika typer av förnybar eller syntetisk diesel är den lösning som kommer att fungera bäst i övriga delar av norra Sverige.

Andra frågor som ofta väckts är synen på transporter kopplat till konsumtion och konsumtionsmönster. Inom området finns många åsikter och synpunkter som ofta påtalar att åkerinäringen ses som ett problem när det gäller påverkan på miljön när man själva ser sig som en möjliggörare av ett konsumtionsmönster som individer och olika aktörer i samhället valt. Det finns en allmän självbild hos åkerierna som man uppfattar inte stämmer med den bild som olika aktörer i samhället har av transportnäringen.

Det finns även en syn som gör gällande att teknikutvecklingen inte kommer att ske i en hastighet som möjliggör att visioner om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 uppnås.

"Dagens bränsle är för billigt om det skall bidra till att målen nås."

**Åkeriföretagare på frågan om förslag på tillvägagångssätt för att nå klimatmålen inom transportsektorn.**

# Förtroende för beslutsfattare

**De intervjuade åkarna** har generellt sett ett lågt förtroende för politiker och beslutsfattare. Detta är baserat på skillnader i synsätt. Det finns en uppfattning om att den egna näringen på många sätt missgynnats av olika politiska beslut i form av lagar och regler som skapat negativa konsekvenser för åkarna och som inte alltid nått de önskade effekterna.

Användande av AdBlue som tillsätts i diesel för att sänka kväveoxidutsläppen samt krav på miljöoljor är ofta förekommande exempel på detta.

Det finns en uppfattning om att vägnätet i norra Sverige är eftersatt och att det från nationellt håll satsas för lite på renoverings- och förstärkningsarbete. Många åkerier har berättat om konkreta exempel på möjliga infrastruktursatsningar och vilka effekter de skulle kunna ge ur ett miljöperspektiv. Det har exempelvis gällt nya vägsträckningar, rondeller, viadukter, felaktigt placerade trafiksignaler eller förstärkning av befintligt vägnät.

När det gäller kilometerskatten har många nämnt att de gärna betalar skatt och avgifter om man kan se att medlen kommer tillbaka till regionen på ett tydligt sätt och att effekterna slår rättvist över hela landet och inte snedvrider konkurrensen. Man uppfattar dock att kilometerskatten riskerar att ytterligare försämra förutsättningarna för branschen och att den riskerar att skapa en stor utslagning inom transportsektorn – inte minst bland de mindre åkerierna.

På frågan om vad som kan öka hastigheten i omställningsarbetet har många svarat att en höjd bruttovikt skulle ge stora effekter när det gäller minskning av koldioxid. Större laster skulle kunna minska antalet transporter och därigenom även utsläppen. Många har även nämnt den regionala biomassan och dess möjligheter. Åkeriernas representanter har aldrig uttryckt sig i termer

som innefattar de geografiska gränser och strukturer som finns inom det offentliga Sverige i form av län, regioner och kommuner. Retoriken vid samtalen har istället handlat om verksamhetsspecifika- eller funktionella områden, exempelvis "E4:an" eller "Norrländ".

När det gäller förändringsarbete, satsningar eller förutsättningar finns det uteslutande en retorik hos de intervjuade som "klumpar ihop" det offentliga samhället till en helhet och som inte tar in olika typer av geografier eller organisationstillhörigheter. På den nationella nivån används ofta generella uttryck i form av "makthavare" eller "politiker".

Motsatsen till detta finns också i form av ett fåtal större åkerier som via olika samarbeten och spetsprojekt är väl förankrade i samhället och därför har upparbetade relationer med många nyckelaktörer.

Det finns ett lågt förtroende för det Europeiska samarbetet. Transportnäringen har under de senaste decennierna tvingats till stora effektiviseringar, inte minst sedan marknaden öppnades för internationell konkurrens.

De intervjuade anser att EU:s regelverk för transporter är ett bra och viktigt verktyg förutsatt att de efterföljs av alla länder och parter. Det stora mertalet åkerier anser att det behövs en effektivare kontroll än idag när det gäller utländska förare och åkerier då dagens system skapar stora konkurrenssnackdelar för den svenska åkerinäringen. Konkurrenssnackdelarna kan gälla exempelvis olika standarder och krav när det gäller tonnage, längd, drivmedel och arbetstidsregler.

Att utländska åkerier inte behöver betala trängselskatt eller broavgifter uppfattas även som både integritetskränkande och ekonomiskt missgynnande.



## Skogen som resurs?

**Vad gäller omställningsarbetet** och tillgång till drivmedel har många tagit upp den inhemska skogsråvaran som en möjlighet. Man ser skogen och biomassan som en outnyttjad resurs som borde kunna skapa fördelar för den svenska transportsektorn på bättre sätt än idag.

Det finns hos många intervjuade kunskap om möjligheten att utvinna diesel från tallolja, en restprodukt från den svenska skogen, som går att använda som inblandning i fossil diesel. På så sätt uppfattar man att utsläppen av koldioxid kan reduceras på ett miljövänligt sätt samtidigt som fordonen inte kommer att tappa i effekt eller vridmoment.

Denna typ av inblandningslösning fungerar i den befintliga "tankinfrastrukturen" och fungerar för såväl nya som gamla dieselfordon. Det skulle enligt många vara det bästa och mest effektiva sättet att påverka det övergripande omställningsarbetet.

"Alla åkare vill ha det senaste – ingen vill köra runt i gamla skrotmaskiner."

**Åkeriföretagare**



"I upphandlingar vill de att vi skall ha bilar med låg klimatpåverkan men när man kommer med konkreta förslag vill de inte betala för det"

# Transportköpare

Förutsättningar och struktur hos de intervjuade transportköparna ser olika ut. Vissa köper in samtliga transporter medan andra äger en del av den fordonsflotta som behövs för verksamheten.

**Arbete med omställning** till en fossilfri fordonsflotta finns förankrat hos alla transportköparna som en viktig del av företagets erbjudande och varumärke. Vid intervjuerna har vi fått ta del av material och uppföljningsmaterial som på olika sätt visar att frågorna är förankrade och prioriterade inom respektive företag samtidigt som det pågår ett aktivt och operativt arbete med genomförande.

Det innebär att miljöpåverkan och utsläpp följs upp på ett systematiskt sätt. De intervjuade anser att man har en bra uppföljning av den egna påverkan på miljön och att man på ett bra sätt följer upp krav mot sina underleverantörer.

Det finns en positiv inställning till alternativa drivmedel. Några har provat olika drivmedel som gas, el och etanol och teknik med förarlösa fordon men det har inte funnits en tillräckligt utbyggd och säker infrastruktur för att motivera större investeringar. Detta kan dock över tid förändras.

Samtliga tillfrågade har genomfört satsningar som innefattar uppbyggande av infrastrukturer med drivmedel baserat på HVO. De är mycket nöjda med dessa satsningar.

De uppfattar att tillgången till HVO idag är begränsad varför de inte kan släppa in andra intressenter i sina drivmedelssatsningar. Om tillgång på HVO skulle säkerställas ser man inga problem med att öppna upp för andra aktörer då det inte finns något egenvärde i att ha egna lösningar.

Framgångsrika satsningar, som i detta fall innefattat HVO, har genomförts i nära samverkan mellan kunder, transportföretag, åkeri och bränsleleverantör där alla haft vinning av projekten.

Samtliga intervjuade är av uppfattningen att den totala transportvolymen i samhället kommer att öka över tid. Det finns en stor tilltro att HVO som drivmedel kommer att öka i betydelse inom transportsektorn.

Det finns skillnader i arbetet med upphandling av underleverantörer inom åkerinäringen. Vissa transport-

köpare använder upphandling som ett verktyg där man genom krav och policys kan säkerställa att man får arbeta med innovativa företag och partners. Andra har en mer traditionell syn där pris har en större betydelse. Alla anser sig ställa höga krav och ha en konstruktiv dialog med sina underleverantörer. Det finns i grunden en vilja att betala extra för lösningar som är mer gynnsamma för miljön. Detta kan dock förändras över tid beroende på konjunkturer och företagens situation.

En allmän uppfattning är att teknikutvecklingen är intressant men att den går för långsamt. Man anser därför att den på egen hand inte kommer att kunna göra att de nationella klimatmålen nås.

Alla tillfrågade är involverade i olika spetsinsatser inom området alternativa drivmedel och användande av ny teknik. Det finns flera goda genomförda exempel att lyfta fram där vinster skapats för alla involverade. Ofta är det den slutliga kunden som haft störst intresse av att visa på arbetet och dess effekter.

När det gäller det övergripande omställningsarbetet finns det vilja och ambition till fortsatt samverkan för att nå större samhällsmål. Det finns en god grundkunskap om klimat och miljöfrågor. Det finns även ofta en god dialog och ett utvecklat partnerskap inom utvalda områden. Företagen vill ha en roll i utvecklingen av morgondagens drivmedel.

Transportköparnas marknadsförutsättningar påverkas i hög grad av nationella och europeiska lagar och regler. Man har därför en god sakkunskap och insyn i olika nationella processer. Det finns en oro för hur en eventuell kilometerskatt kommer att påverka förutsättningarna för den egna verksamheten och för de mindre aktörerna inom åkerinäringen.

När det gäller det nationella miljöarbetet finns en åsikt om att bättre samordning krävs för de övergripande frågorna. Företagen tycker att offentlig sektor skulle kunna ta täten i arbetet. Fler och större stimulansmedel behövs men det är av stor vikt att eventuella stimulansmedel inte rubbar marknadskrafterna.

"Vi är inte där ännu."

Försäljare personfordon

# Återförsäljare av personbilar

Intervjuer har genomförts med personer som säljer olika typer av nya och begagnade bilar. Samtalen har tagit utgångspunkt i försäljning av privatfordon med fokus på olika drivmedelsalternativ. Nedan redovisas ett antal åsikter som framkommit.

**Mer miljövänliga bilar** har en nackdel mot mer traditionella fordon som drivs av bensin eller diesel då de är dyrare i inköp och ofta medför andra normer när det gäller exempelvis tankning och service.

Uppfattningen är att det är viktigt att skilja mellan privat- och företagskunder när man pratar om olika drivmedelsalternativ.

När det gäller privatpersoner är ofta ekonomin den avgörande faktorn vid val av fordon. Det finns en uppfattning om att en övervägande majoritet av de potentiella bilköparna i första hand tittar på inköpskostnad och bränsleförbrukning när de väljer fordon.

En liten men väldigt medveten grupp har ett utpräglat miljöintresse. De har ofta en stor kunskap kring olika fordon och drivmedelsalternativ och är beredda att betala mer för de fordon man köper.

Det finns olika uppfattningar när det gäller försäljning av begagnade bilar. Vissa av de tillfrågade hävdar att privatpersoner ofta kan tänka sig att investera i mer miljövänliga alternativ när det gäller begagnade fordon. Andra är av motsatt uppfattning och anger att samma principer gäller som för nya miljöbilar. Det vill säga att kunderna uteslutande styrs av ekonomiska incitament och därför väljer bort mer miljövänliga fordon.

Fordonssäljarna upplever att det är svårt att påverka privatpersoner att välja dyrare och mer miljövänliga fordon eller mer komplexa drivmedelslösningar än de traditionella.

Alla intervjuade har genomfört aktiviteter mot privatpersoner och företagskunder där man visat upp och låtit intressenter prova fordon som drivs på alternativa driv-

medel. Den generella uppfattningen är att det är svårt att attrahera privatpersoner att komma till dessa evenemang, förutom de som redan har ett stort miljöintresse.

Privatleasingen som företeelse och finansieringssätt har inte slagit igenom fullt ut ännu men nämns som en möjlig väg för att göra det möjligt att fler privatpersoner kan överväga att välja nya fordon som har lägre klimatpåverkan.

När det gäller företagskunder är bilden en annan. Återförsäljarna uppfattar att det finns en växande medvetenhet hos företag om miljö- och bränsleeffektiva val av tjänstebilar. Inom företagssegmentet finns det större möjligheter att påverka fordonsval vid försäljning.

Återförsäljarna anger att offentlig upphandling är ett intressant segment vid försäljning av mer miljövänliga typer av personbilar. Om beslutsfattare och upphandlingsansvariga kan enas om värdet i en något högre kostnad skulle förutsättningarna förändras för ett snabbare utbyte av dagens offentliga fordonsflotta. Det skulle även medföra att fler personer skulle få möjlighet att testa olika fordons- och drivmedelsalternativ vilket i sin tur även skulle kunna påverka de privata villkoren.

Vad gäller trender för framtiden tror de tillfrågade att försäljning av bilar som drivs med alternativa drivmedel kommer att öka i snabbare takt än tidigare. Uppfattningen är att alla olika typer av drivmedel kommer att behövas men att de inte får ett slutgiltigt genombrott förrän det finns en trygg och färdigt utbyggd struktur för det aktuella drivmedlet. Samtliga intervjuade har en stark tro på att laddhybrider kommer vara den snabbast växande fordonstrenden de kommande åren.



"Stora regionala skillnader i norra Sverige försvårar förutsättningarna för omställningsarbetet."

Återförsäljare ledande varumärke yrkesfordon

# Återförsäljare av yrkesfordon

**Återförsäljarna för** de i regionen ledande aktörerna arbetar aktivt med försäljning på alla nivåer. De försöker säkerställa att information finns ute hos olika intressentgrupper om de egna produkterna. Vikten är att arbeta med relationer och påvisa nyttor med de egna produkterna och inte vara överfokuserade på försäljning.

Vid sidan av de faktiska fordonen har tillverkarna utvecklat system för att stimulera och underlätta kundernas miljöarbete. Dessa finns att tillgå som produkter i olika utföranden beroende på tillverkare. Genom dessa har transportörerna och transportköparna tillgång till data som kan användas till uppföljning i önskad form. Efterfrågan på denna typ av tjänster ökar och utvecklingen går snabbt.

Det finns stora regionala skillnader i norra Sverige när det gäller omställning till en fossilfri fordonsflotta. I de större kommunerna finns det möjligheter till spetsteknologi och testverksamhet. I de mindre är förutsättningarna ofta väldigt annorlunda. Där gäller det att anpassa produkter och lösningar till rådande förutsättningar och försöka hitta möjligheter. På dessa platser är det svårt att se att omställningsarbetet kommer att lyckas.

Det finns en uppfattning att olika drivmedelslösningar kommer att krävas till olika geografier. I vissa städer kan man exempelvis ha parallella lösningar i form av gas och laddinfrastruktur medan andra områden över tid måste förlita sig på diesel med olika inblandningar av biodrivmedel i befintlig tankinfrastruktur.

Det finns en generell uppfattning hos de intervjuade återförsäljarna av yrkesfordon att klimatmålen när det gäller utsläpp inte kommer att nås med dagens takt. Det behövs tydliga förändringar i form av stimulansmedel över tid för att förändra arbetet. Tidigare försök att stimulera fram förändring, exempelvis RME-satsningen, har lett till en viss skeptisism mot beslutsfattare på olika nivåer.

När det gäller drivmedel finns det en stor samsyn i att HVO är en stor möjlighet när det gäller arbetet de kommande åren. I princip alla tunga fordon går att köra på HVO och det finns en önskan att tillgången skulle kunna öka i regionen med hänvisning till omställningsarbetet. Många av de tillfrågade har dock påtalat en osäkerhet gällande tillgången på lång sikt.

”Det offentliga skall skapa förutsättningar och mål – de bör inte katalysera arbetet, det måste någon med marknadsaspekter göra.”

Ledande person inom regionens energisektor



# Energibolag

Intervjuer med två norrländska energibolag visar att det finns ett intensivt arbete inom de egna verksamheterna samt ett övergripande systemarbete i rollen som partners i kommunala och regionala utvecklingsprocesser. När det gäller energibolagens egna arbete med omställning och miljöfrågor pågår ett offensivt operativt arbete som man har för avsikt att förstärka.

**Ägardirektiven är viktiga** styrmedel. Bolagen ser dessa som möjliggörare för att kunna ta en aktiv roll i det regionala omställningsarbetet samt ett verktyg att kunna bistå ägarorganisationerna i deras respektive arbete. efter samtalen är vår uppfattning att ägardirektiven är ett styrmedel som har potential att ytterligare kunna öka intensitet och tillföra kompetens och resurser till det kommunala och regionala omställningsarbetet. Hos bolagen finns även en möjlig investeringsvilja samt resurser att genomföra ett förändringsarbete. Detta sker i dag exempelvis genom satsningar på lokala laddinfrastrukturer för elbilar.

I samtalen med representanter från energibolagen finns ett tydligt systemperspektiv som kopplar samman miljö- och klimatfrågor från det lokala till globala perspektivet.

Vi uppfattar att bolagen i partnerskap deltar i, eller driver, ett flertal goda exempel och projekt som skulle kunna skalas upp samt spetskunskapsområden som skulle kunna vidareutvecklas inom intensifierade forskningsinsatser. I syfte att kunna göra det efterfrågar man bättre system- och resurssamordning på regional och nationell nivå samt en vidareutvecklad sammankoppling av strategier, handlingsplaner och ansvarsområden

på kommunal och regional nivå. Det finns en samsyn i att utvecklingsarbete måste ta sin utgångspunkt i att skapa efterfrågan på miljövänliga alternativ samtidigt som marknadskrafter och förutsättningar inte får rubbas.

Vid samtal om drivmedel finns det en samsyn kring att alla typer av drivmedel kommer att behövas för att nå miljömålen. När det gäller pågående satsningar finns idag ett fokus på att bygga upp och förstärka en lokal och regional laddinfrastruktur.

Vid upphandling av transporttjänster finns en generellt hög kravställning genom exempelvis Euroklasser. Det finns planer på att ytterligare förstärka detta arbete genom exempelvis tätare kontroller och uppföljning samt förtydligande av uppförandekoder i flera led när det gäller drivmedel. När kontroller genomförts är uppfattningen att transportörerna varit positiva till uppföljningen.

Det finns ambitioner hos energibolagen att ta en ännu större roll i det framtida omställningsarbetet. Genom att realisera denna möjlighet skapas möjligheter att kunna tillföra ytterligare kapital och kunskap i ett långsiktigt perspektiv. Detta kan fungera som en hävstång och möjliggörare i det kommande kommunala och regionala arbetet.

”Vi sitter på nyckeln till omställnings-  
arbetet, vi vill och kan göra det.”

Drivmedelsdistributör



# Drivmedelsdistributörer

Norra Sverige har under lång tid upplevt en avveckling av tankställen för fossila bränslen och detta har skett i en region där det i stora områden saknas eller finns begränsad tillgång till biodrivmedel. En utvecklad och behovsbaserad drivmedelsinfrastruktur är en grundförutsättning för privat- och yrkestrafik. Drivmedelsdistributörerna har en nyckelroll när det gäller att förse alla aktörer med drivmedel.

**I förstudien har** en regional drivmedelsdistributör intervjuats kring förutsättningar för utveckling av en biobaserad drivmedelsinfrastruktur i norra Sverige. Nedanstående text är baserad på en intervju med VD för det aktuella bolaget.

Bolaget startade i slutet av 1980-talet som ett lokalt alternativ till de stora oljebolagen som under den perioden drog sig tillbaka från norra Sverige. Idag är man en av Norr- och Västerbottens största leverantörer av olika typer av energi.

Om man skall förändra förutsättningarna för de tunga transporternas miljöpåverkan är ekonomi och förutsättningar för åkeriernas lönsamhet central. Uppfattningen är att åkerinäringen är en starkt reglerad lågmarginalbransch. Om man skall kunna uppnå en långsiktig förändring bör den ta sin utgångspunkt i att hitta stimulansmedel som skapar marknadsmässiga förutsättningar.

Den intervjuade anser att åkerinäringen är i händerna på transportköparna samt att det idag finns möjlighet att öka tillgången biodrivmedel i regionen men att marknaden inte är beredda att betala för det. Det finns undantagsfall där aktörer i transportköparledet valt att höja ersättningsnivån till åkerierna för att de skall använda HVO varefter bränsledistributören har säkerställt tillgång till drivmedlet. I dessa exempel har man lyckats

skapa dedikerade drivmedelslösningar där det funnits vinning för alla parter.

Alla typer av drivmedel kommer att behövas för att lösa omställningsarbetet men det är viktigt att förstå och respektera att olika miljöer över tid kommer att ha olika förutsättningar. Man efterfrågar därför bättre system- och resurssamordning på regional och nationell nivå. En tydligare koppling av handlingsplaner, strukturer och ansvarsområden skulle kunna förstärka incitamenten för kommande investeringar och satsningar.

Företaget har genom åren genomfört en rad olika satsningar som berört biodrivmedel. Det har gällt investeringar i exempelvis drivmedelsstationer för RME och HVO i samverkan med andra aktörer inom transportsektorn. Uppfattningen är att företaget själva tagit stora risker som inte alltid fallit väl ut ur ett lönsamhetsperspektiv.

Det finns en övertygelse om att det med förändrade förutsättningar går att påverka utvecklingen i en önskad riktning genom att stimulera marknadskrafter samt säkerställa större samordning av transportflöden och kvantiteter.

Företaget anser sig i sin roll sitta på nyckeln till omställningsarbetet och säger att de vill och kan vara en kraft som aktivt påverkar förutsättningarna för norra Sveriges transportsektor att nå de fastställda miljömålen.

# Reflektioner och åsikter

**De intervjuade aktörerna** påvisar en samsyn om vikten av att ersätta de fossila drivmedlen och att det behövs en mix bestående av alternativa drivmedel som kompletterar varandra.

I norra Sverige kommer detta inte att ske av egen kraft och det räcker inte med ett antal separata spetsinsatser. Det kommer att krävas en bättre samordning och samhandling för att detta ska bli möjligt. Kort sammanfattat är den gemensamma bilden hos de intervjuade: **"rätt alternativt drivmedel ska användas till rätt typ av transport i rätt geografi"**.

Kommande sidor består av rekommendationer och förslag från **konsultbyrån WDO** som genomfört uppdraget. De syftar till att möta förstudiens uppdrag om att lokalisera flaskhalsar och identifiera potentiella nycklar för omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

# Transportsektorn - ett problem?

**Transportsektorn omnämns** ofta som den största utmaningen för att de nationella klimatmålen ska nås. Det är den sektor som står för den högsta andelen av utsläppen i den så kallade icke-handlande sektorn - cirka 50 procent år 2015.

Utvecklingen i transportsektorn är därför på många sätt avgörande för att de av Miljömålsberedningen föreslagna etappmålen för transportsektorn och det långsiktiga målet om noll netto-utsläpp av växthusgas i Sverige 2045 ska vara möjliga att nå. Det finns även sedan lång tid tillbaka en uttalad politisk prioritering att

Sverige år 2030 ska ha en fossiloberoende fordonsflotta. En ambition som under denna rapportens framtagande konkretiserats till att man ska minska koldioxidutsläppen från denna sektor med 70% till 2030 jämfört med 2010.

Det starka fokuset på transportsektorn som möjligt hot mot övergripande miljömål har skapat en polarisering. Många åkerier har svårt att förstå varför den egna näringen ses som ett problem då självbilden är att de har en viktig roll för att samhället ska fungera samt att de på många sätt bidrar till den svenska tillväxten.



# Skapa fördelar för norra Sveriges specifika förutsättningar

**Omställningsarbetet inom** transportsektorn utgår från en urbaniserad norm – det vill säga stadsperspektivet. I norra Sverige ser utmaningarna annorlunda ut och kräver andra lösningar än i övriga delar av landet med hänvisning till stora avstånd, var råvaror finns och en underutvecklad transportinfrastruktur.

När det gäller förutsättningar för omställningsarbete finns det på många ställen i Sverige icke uttalade drivkrafter i form av större städer med tätbebyggda kringorter. I dessa miljöer används ofta samhällsplanering som ett aktivt verktyg för att möta utmaningar kring luftföroreningar. Det gör att trafiklösningar och kollektivtrafik på ett naturligt sätt kan styras och bidra

till en hållbar samhällsplanering. Det kan exempelvis ske genom insatser som syftar till att uppmuntra till gång, cykel och kollektivtrafik istället för bilism.

Norra Sverige, förutom enstaka undantagsfall, saknar ovan nämnda urbana möjligheter. Det känns därför viktigt att fastställa och visa på områden som baserar sig på de egna regionala förutsättningarna och hitta fördelar att lyfta fram som kan förändra förutsättningarna för regionens omställningsarbete.

Efter intervjuer och kunskapsinhämtning med olika nyckelaktörer inom transportsektorn vill vi lyfta fram ett exempel som enskilt skulle kunna förändra regionens förutsättningar.

## HVO – en möjlig gamechanger

**En möjlighet är att norra Sverige** skulle eftersträva att bli en global spetsnod för produktion av HVO baserat på regionens biomassa. En sådan satsning skulle möta en rad behov och utmaningar och samtidigt skapa fördelar för regionens globala konkurrens- och attraktionskraft.

Att vara självförsörjande och exporterande region inom alternativa drivmedel innefattar många olika delar. Det skulle innebära en satsning på spetskunskap och forskning kring regionens biomassa, uppbyggnad av en infrastruktur med bioraffinaderier samt säkring av framtidens drivmedelsbehov i områden där andra klimatneutrala alternativ inte är möjliga.

# Hönan och ägget

## - Konsumtion och transport

**Omställningsarbetet står** inför en rad utmaningar i såväl det praktiska som det teoretiska arbetet. Det handlar om att definiera det faktiska huvudproblemet. Är det lastbilarna, koldioxidutsläppen eller konsumtionen?

För att få en saklig och konstruktiv diskussion i det operativa omställningsarbetet mot en fossilfri fordonsflotta behövs en tydlighet om syften och mål samt att hitta en gemensam bild och väg för att nå dessa.

Av intervjuerna framkommer en bild av att transportsektorn uppfattar att de utmålats som det största hindret för att de nationella miljömålen ska nås och att ett stort fokus ligger på att minska de inhemska transporterna.

Den egna bilden är att åkerinäringens utsläpp och negativa miljöpåverkan till stor del är ett resultat av individers och samhällets konsumtionsmönster. På så sätt ser branschen sig själva som en leverantör i en större kedja som man själva inte styr.

Här finns en komplexitet som vi vill lyfta upp som en rekommendation för vidare analys. Vi kan se ett flertal områden för utveckling där samhället, transportsektorn och konsumenterna skulle kunna samverka för mer effektivt hållbarhetsarbete.

En av de saker som vi uppfattar har en betydande konsumentpåverkan är termen "fraktfritt". Kan man säga att det i dag finns några varor, eventuellt med undantag från egen-, lokal- eller närproducerat, som inte kräver någon form av frakt?

Vår uppfattning är att användande av uttryck som "**fraktfritt**" kan leda till ett synsätt kring att transporter är "gratis" alternativt inte har någon negativ miljöpåverkan. Att marknaden erbjuder sin vara "**fraktfritt**" kan leda till överkonsumtion eller bidra till osund eller negativa konsumtionsmönster.

### Låt oss exemplifiera:

Teknikutvecklingen har skapat ett förändrat konsumentbeteende som i sin tur skapar negativa konsekvenser för miljön. Inköp av ett flertal typer av varor som kläder, elektronik och sportartiklar gjordes tidigare traditionellt genom att en potentiell konsument besök-

te relevanta butiker där hen med hjälp av kunskap och service gjorde sina val och därefter köpte produkter.

Idag har e-handeln en stor och växande marknadsandel för en ökande andel produkter. Där konsumtionen tidigare skedde i lokala butiker pågår en utveckling där konsumenterna genom internet beställer och får varor hemskickade via transporter. Konsumentbeteendet har också förändrats till att kunden beställer hem ett flertal storlekar av samma vara, t.ex. skor, för att säkerställa att man hittar en storlek som passar. De resterande skorna skickas tillbaka.

I den typen av konsumtion finns en inbyggd retur i form av transporter vilket gör att varje köp redan innebär en fördubblad miljöpåverkan. En växande nät-handel skulle på så sätt innebära en direkt ökning av transporter.

Naturligtvis ska människor ha möjlighet att konsumera de varor och tjänster man önskar men inte på ett sätt som påverkar miljön och klimatet negativt. Här finns dock möjligheter för den nationella och/eller den europeiska politiken att agera.

Stimulansinsatser från samhället skulle kunna påverka individens långsiktiga medvetenhet och beteende.

### Det skulle exempelvis kunna ske genom:

- krav på att transportkostnader inom e-handel synliggörs på fakturor
- subventionerade frakt- och transportlösningar som sker med miljövänliga alternativ, eller införande av skattepåslag på fossila drivmedelstransportlösningar för e-handel

Dessa insatser skulle kunna skapa en rad olika effekter som att påverka ett ansvarsfullt konsumentbeteende, minska onödig konsumtion, samtidigt som det skulle kunna generera skatteintäkter som kan öronmärkas för punktinsatser kopplat till omställningsarbetet. Det skulle även skicka starka signalvärden till konsumentledet om samhällets mål samt skapa incitament för transportsektorns aktörer i form av ökad lönsamhet vid användande av drivmedel med negativ miljöpåverkan.

# Skilda ståndpunkter - retorik och kommunikation

**Det finns stora skillnader** i synsätt och retorik när det gäller det övergripande omställningsarbetet. Individuella perspektiv, val och premisser ligger ofta till grund för vilket förhållningssätt personer och organisationer har när man pratar om dessa frågor.

Som exempel kan nämnas stora skillnader mellan transportsektorns retorik, miljöorganisationers och politiska partiers. När åkarna för en dialog kring omställningsarbetet till en fossilfri fordonsflotta har de ofta en praktisk utgångspunkt där prognoser visar att transporter kommer att fortsätta öka över tid. Det finns en uppfattning om att det egna miljöarbetet samt teknik-

och bränsleutveckling går för sakta och att befintliga förutsättningar inte kommer att leda till att utsläppsmålen nås.

Offentliga aktörer, partier och miljöorganisationer har ofta ett annat mer teoretisk fokus där de utifrån verktyg som prognoser och "backcasting" försöker hitta sätt att använda olika offentliga stimulansmedel för att nå samma mål.

Här finns stora möjligheter i att bygga förtroende och skapa ett bättre samarbetsklimat genom en ökad lyhördhet och framtagande av gemensamma bilder där alla aktörer delar synsätt och perspektiv.

## Alla måste med!

**Det finns många** goda exempel på lösningar och projekt som kommer att bidra till att möta utsläppsmålen. Dessa kan och bör lyftas fram som Best Practice och förhoppningsvis skalas upp i omfattning och betydelse.

Vi måste samtidigt vara vidsynta och se att några goda exempel från enstaka kommuner eller företag inte kommer att lösa norra Sveriges klimatutmaningar. Det räcker därför inte att exempelvis 8 av norra Sveriges 44 kommuner når upp till de gemensamma målen. Det kommer att krävas en bättre samordning mellan privata och offentliga aktörer som sträcker sig över idag kända geografiska och demografiska gränser för att nå gemensamma mål.

Vår uppfattning är att det skulle vara fördelaktigt med en strävan efter större samordning av projekt och satsningar. Även om alla initiativ som pågår är heder- värda och nyttskapande anser vi att skalbarhet och

marknadskrafter bör beaktas tidigt i prioriteringar av kommande satsningar.

WDO vill i syfte att konkretisera och intensifiera arbetet rekommendera framtagandet av en överregional/norrländsk driv- och färdmedelsplan. En sådan plan syftar initialt till att samordna kommunala och regionala behov av energiuttagsvolymen över tid, som senare kopplas till olika strategiska drivmedelsalternativ. I arbetet bör intressenter från privat sektor bjudas in i ett tidigt skede.

Upprättande av en gemensam drivmedelsfärdplan har förutsättningar att skicka signaler och stimulera marknadsintressenter till medverkan och affärsnytta.

Ett sådant förfaringsätt möter även synpunkter från många av de intervjuade om betydelsen av att inte rubba marknadskrafter.

# Behov av ledarskap

**Det bedrivs en rad** satsningar inom miljöområdet i norra Sverige. Satsningarna drivs av olika aktörer och i skilda geografiska områden. För att kunna växla upp arbetet i de nordliga länen krävs en större samordning och samhandling än dagens. Genom kraftsamling kan hela norra Sverige samverka för att förbättra de egna förutsättningarna genom ett systematiskt synlighets- och påverkansarbete mot den nationella och europeiska nivån.

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.

Det finns ett stort intresse från den privata sektorn att delta och följa utvecklingen men de har själva svårt att leda den. På samma sätt finns det idag incitament och ansvarsroller hos de offentliga aktörerna att initiera, genomföra och om möjligt finansiera olika initiativ och satsningar inom omställningsarbetet.

Det saknas idag en framträdande aktör/aktörer med legitimitet, mandat och långsiktighet att driva dessa frågor på ett övergripande sätt som berör hela norra

Sverige. Vår uppfattning är att detta bör adresseras och att befintliga aktörer ges tillfälle att förändra sina nuvarande roller eller att stimulera så att nya entiteter uppstår.

En sådan ny strategisk organisering skulle kunna utgöra basen för ett framgångsrikt arbete i omställningsarbetet till alternativa drivmedel. Organiseringen kommer även att kunna förbättra förutsättningarna för norra Sverige att nå tillväxt- och sysselsättningseffekter inom andra områden.

Arbetet bör initieras av de övergripande offentliga aktörerna och ha som målsättning att involvera de ledande privata intressenterna som exempelvis transportörer, transportköpare, drivmedelstillverkare och bränsleföretag. Syftet med en sådan genomlysning är att samla aktörer samt skapa underlag för fastställande av rollfördelning och ansvarsområden.

Vår uppfattning är att förändringsarbete av denna omfattning kräver ett starkt och proaktivt ledarskap. Det finns därför behov av aktörer, intressenter och individer som stiger fram och tar initiativ som kan leda arbetet in i framtiden.

~~~~~

"Jag skulle uppskatta om någon faktiskt kom och ville titta i mina pärmar."

WDO har på uppdrag av Länsstyrelsen i Västerbotten genomfört denna förstudie som handlar om attityder, framtidsarbete och planer hos aktörer inom vägtransportområdet i norra Sverige. Förstudiens syfte har varit att lokalisera flaskhalsar och identifiera potentiella nycklar för omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

Stort tack till företag och personer som tagit sig tid att bli intervjuade under uppdraget. När intervjuerna bokades avtalades en tid på 30 minuter. Det är dock sällan intervjuerna tagit kortare tid än en timme. Detta oavkortat på initiativ av de intervjuade. Vi uppfattar att förlängda intervjuerna beror på att det finns bred kunskap, många goda exempel och inte minst ett stort intresse för dessa frågor.

WDO vill avslutningsvis tacka våra uppdragsgivare för förtroendet att genomföra uppdraget samt skicka ett extra tack till Sveriges Åkeriföretag Norr för hjälpen att förmedla kontakter till olika aktörer inom åkerinäringen.



Länsstyrelsen
Västerbotten