

Projektnamn: Stolpe in för Stad och Land – Förstudie Mellersta Norrland

Programområde: Mellersta Norrland

Ärende ID: 20201005

## Slutrapport

Under våren planerades öppna möten som ska genomföras i alla kommuner i Västernorrland. Ursprunglig plan var att genomföra dessa möten i juni, men då besked om stöd från Tillväxtverket inte kom förrän mot midsommar senarelades dessa möten till augusti-september. I slutet av augusti-mitten av september har projektet genomfört en turné med sammanlagt ett tiotal möten med olika målgrupper i samtliga kommuner i Västernorrland. Deltagarna på projektets informationsmöten har haft en god representation av våra tänkta målgrupper och resulterat i flera aktörer som står i begrepp att söka investeringsstöd redan i september. Dessutom flera aktörer som är intresserade av senare ansökningar och sammanhållna ansökningar om större projekt.

Upphandling av konsult för utredning/kartläggning av gällande regelverk samt förutsättningar för laddinfrastruktur inom Västernorrlands elnät gjordes innan sommaren. Rapporten "Elnät för laddinfrastruktur i Västernorrland" färdigställdes och slutlevererades i september.

Spridning och gemensam kommunikation med våra medarrangörer i de olika kommunerna har varit mycket lyckosam. Simultant utskick av pressmeddelande i samband med besked om stöd plockades upp av flera tidningar, med mycket god spridning. Inbjudningar till våra informationsmöten har använt en arsenal av kanaler, primärt med lokala arrangörens nätverk, kommunernas kanaler och lokala näringslivsnätverk som grund. De lokala inbjudningarna kompletterades av centralt utskick via BioFuel Regions nyhetsbrev, hemsida och sociala medier. Under hösten har våra informationsmöten fått god uppmärksamhet av media med två längre inslag i P4 Västerbotten och flera artiklar.

I slutet av augusti medverkade projektledaren vid kickoff i Skellefteå för projektet Stolpe in för Stad och Land Övre Norrland för att presentera projektet och inleda viktig samverkan för att skapa en god, länsöverskridande laddinfrastruktur i Norrland.

Efter höstens öppna möten som genomfördes i alla kommuner i Västernorrland vidtog en fas av förankring och stöd till de aktörer som söker stöd från Klimatklivet. Flera deltagare på informationsmötena hann med att ansöka redan i september, trots att tiden var knapp, medan andra valde att vänta till senare ansökningsomgångar. Av de fem projekt i Västernorrland som sökte stöd för laddstationer hade tre besökt våra möten och fått stöd av oss. En fjärde kontaktade oss när de ansökte och fick rådgivning. Tyvärr var det bara två av de fem ansökningarna som beviljades i denna ansökningsomgång. De som fått avslag har fått vidare rådgivning och hjälp med lönsamhetsberäkningar och planerar alla att komma in med ny ansökan under våren 2017. Glädjande nog har avslaget på ansökan om snabbbladdare i Övik omprövats av Naturvårdsverket och kommer nu att beviljas efter ändrad prioritering av Energimyndigheten – så nu kommer det att byggas en snabbbladdare vid OK/Q8 i Örnsköldsvik under 2017 i samarbete med

Fortum.

Uppföljningsmöten med kommunerna i Västernorrland har visat på en påtaglig skillnad i ambition och mognad i frågan om hur man ska arbeta med hållbara transporter och strategi för laddinfrastruktur. För flera av kommunerna blev våra möten en bra startpunkt, för andra blev det språngbrädan som gjorde att man nu gör verkstad av sina planer, medan andra kommer att behöva en längre process innan de är mogna att gå till beslut. Vi har försökt ge kommunerna stöd att ta processen vidare till nästa steg, men med den begränsade projekttiden hinner vi inte få alla kommuner redo att gå in med ansökningar innan projektslut, eller ens under våren 2017.

Uppföljningsarbetet har startat upp ett flertal processer som eventuellt kan mynna ut i större ansökningar med flera partners:

- 1) Vi har fört samman flera aktörer som nu mynnar ut i att Fortum går in med Klimatklivsansökan om tre snabbbladdare – en i Ullånger tillsammans med Ullånger hotell, en i Fränsta/Ånge och en i Bräcke med andra samarbetspartners. Detta är ett resultat av våra dialoger med aktörerna som nu gör att de har hittat lämpliga samarbetspartners för joint ventures.
- 2) Dialog och erfarenhetsutbyte med systerprojektet SiSL förstudie Jämtland/Härjedalen som drivs av Region Jämtland/Härjedalen. Här har projektledaren för vårt projekt bland annat fört vidare en idé som på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt kan uppgradera cirka 15 föråldrade laddpunkter längs Green Highway till en modern laddstandard så att uttagen blir tillgängliggjorda semisnabbladdare som kan erbjuda trefasladdning upp till 11 kW.
- 3) Kramfors – dialog med flera intresserade aktörer i olika sammanhang som nu efter erfarenhetsöverföring till nyanställd hållbarhetsstrateg på Kramfors kommun, i bästa fall blir en sammanhållen ansökan till TVV som blir en SiSL Kramfors – en copy cat på SiSL Härnösand, men också innehåller en klar strävan om att etablera Kramfors första snabbbladdare.
- 4) Höga Kusten – dialog med Destination Höga Kusten om att ta fram ett projekt som utvecklar och marknadsför Höga Kusten som elbilsdestination av yppersta klass. Styrelsen tar beslut under januari/februari om man vill ta det vidare med förankring hos turistnäringen samt utveckling av ansökan under våren, med målet att skicka in ansökan i höst.
- 5) EL-4:an Norr – En projektidé som har målet att knyta ihop hela E4 med snabbbladdare mellan Haparanda och Stockholm med max 50km mellan snabbbladdarna: Saknas laddare i Haparanda, Kalix, (Töre), Byske, Lövånger, Bygdeå, Nordmaling, Örnsköldsvik, Ullånger/Docksta (650 km) = totalt 8-9 snabbbladdare. Ytterligare en snabbbladdare kan behövas mellan Söderhamn och Gävle. Intresse för projektet hos aktörer i regionen undersöks nu.
- 6) En stor Interreg-ansökan har skickats in till Baltic Sea Region för att uppföra pilotanläggningar för nästa generations snabbbladdare för elbilar med batterilager för att avlasta elnät. Sundsvall Elnät är partner och ska uppföra en pilotanläggning i Sundsvall, Umeå Energi är koordinator och bygger huvudpiloten i Umeå. Total budget 3,7 miljoner euro, varav medfinansiering 1,2 miljoner euro. Om ansökan accepteras i maj tillförs Västernorrland 350 000 euro under tre år, varav 87500 euro är medfinansiering från Sundsvall.

Under senare delen av hösten har våra informationsmöten fått fortsatt god uppmärksamhet av media och resulterat i flera uppföljningsartiklar om

elbilsutvecklingen i norr.

Under perioden fanns det inga utlysningar från ERUF och Klimatklivet, utan de kommer först under början av 2017. Detta betyder att fokus har legat på att förbereda aktörerna på bästa sätt inför dessa utlysningar. Vi har lagt ner mycket arbete på att hitta sätt att minska trösklarna för aktörer som är ovana att ansöka om stöd för åtgärder. Detta har utmynnats i en genomarbetad lathund med tips, textförslag och steg-för-steg-anvisningar för ansökningsförfarandet i Klimatklivet.

En del av ansökan som många var osäkra på var den lönsamhetskalkyl som ska skickas med ansökan. Därför har vi också tagit fram en enkel räknesciurra i Excel som hjälper till med lönsamhetskalkylen i det format som efterfrågas av Naturvårdsverket.

I mitten av november besökte projektledaren Nordens första renodlade elbilmässa i Stockholm. Besöket på elbilmässan var mycket värdefullt, framför allt i kontaktknytandet med de leverantörer av laddstationer som deltog vid mässan och den kunskap om utbud/begränsningar mm som de olika leverantörerna har. Något som kommit aktörerna i Västernorrland till del vid rådgivningar. En annan insikt vid mässan är att det finns ett stort behov av utbildning av bilförsäljare som inte har tillräcklig kunskap om elfordon och vad elbils kunder efterfrågar för information. Trots att detta var en renodlad elbilmässa var det svårt att få besked om hur bilarna var utrustade med batteri och ombordladdare mm. Detta har lett till att vi i SiSL Övre Norrland har tagit med bilhandeln som en avgränsad målgrupp som vi kommer att ha riktade aktiviteter mot.

## Resultat

Vår road-show och uppföljande förankringsmöten har på många sätt drivit utvecklingen av laddinfrastrukturen framåt i Västernorrland. Många av aktörerna och kommunerna har varit osäkra på hur de ska ta sig an uppgiften och famlat i hur de bör tänka när det gäller att bygga laddstationer, både publika och för den egna organisationen.

Ett omställningsarbete är en mognadsprocess och det tar tid. För vissa aktörer som inte inlett arbetet med laddinfrastruktur blev våra informationsmöten en viktig startpunkt, där de nu behöver arbeta ihop aktörerna i t ex en kommunkoncern för att fördela ansvar och enas om en strategi. I flera kommuner har denna process kommit långt, och det är glädjande att se att flera initiativ och ansökningar skickas in nu i vår som är viktiga bidrag till den sammanhållna publika laddinfrastrukturen som har ett så viktigt signalvärde för privatbilister och andra lokala aktörer för att de ska våga satsa på elbil som alternativ.

Viktiga lärdomar från projektet som vi tar med oss till kommande projekt är bland annat hur lyckat utfall vi fått genom att låta våra lokala projektmedlemmar vara de som går ut med inbjudningar till informationsmöten genom sina redan upparbetade kanaler. Det har gjort att vi har fått ett mycket bra deltagande med god representation från de målgrupper vi velat nå.

En annan lärdom som vi tror ha varit en stor framgångsfaktor är att vi hade med oss Mats Bäck från Länsstyrelsen i Västernorrland på alla våra informationsmöten. Detta skänkte del en oerhörd seriositet till våra möten att handläggaren till stöden själv var med och presenterade medfinansieringsmöjligheter och uppmanade aktörer att söka

medel – samt var generös med möjligheten att ringa och ta hjälp av honom i ansökningsförfarandet. Vi upplever att detta sänkt trösklarna avsevärt för de aktörer som funderat på att söka stöd för att bygga laddstationer. Det har också inneburit att vi på BioFuel region har fått en nära relation med Länsstyrelsen som medfinansier och aktör och bidragit till tätare kontakter oss emellan och att vårt tätare samarbete gett ett kvalitativt bättre stöd till de aktörer som söker stöd för laddstationer i Västernorrland.

Dialogerna med deltagarna på våra informationsmöten har också lärt oss att många av dem är oerfarna med att ansöka om stöd från offentliga aktörer. Vi har därför insett att vi behöver ge dem stöd på olika sätt och minska trösklarna på flera sätt för att öka sannolikheten att de söker stöd för att bygga laddstationer. Detta har bland annat bidragit till att vi tagit fram en lathund och ett stöd för lönsamhetsberäkning som kan användas av de som vill ansöka om medel från Klimatklivet. Förhoppningen är att vi kan fortsätta förbättra dessa för att minska trösklarna ytterligare.

I stort är detta ett lyckat projekt som fört laddinfrastrukturen framåt i Västernorrland och lyckats med att få aktörer att söka stöd för att knyta samman viktiga stråk med snabbbladdare, dra igång ett arbete med strategi för publik infrastruktur samt komplettera existerande laddinfrastruktur i länet.

Det som vi inte lyckats få till stånd (än) är en Tillväxtverksansökan om e-mobilitet, men flera initiativ och projektidéer arbetas med som kan leda till ansökningar under året. Ett skäl till detta är de erfarenheter vi på BioFuel Region har av de upphandlingskrav som Tillväxtverkets jurister ställde på våra projektpartners i projektet SiSL Övre Norrland. Tillväxtverkets krävde en gemensam upphandling, något som inte var i linje med Konkurrensverkets bedömning och inte kunde accepteras av våra partners som är energibolag (som vet vad det innebär med gryningsräder). På grund av denna inställning hos TVVs jurister avstod vi från den beviljade investeringen i TVV-projektet och valde i stället Klimatklivet som finansier (som inte ställde motsvarande krav). Av denna anledning såg vi inte att vi kunde rekommendera aktörer i Västernorrland att ansöka om stöd från TVV för att bygga snabbbladdare så länge detta krav kvarstår.

För de flesta aktörer som mest har varit intresserade av att "bara" sätta upp en laddstation har vi därför främst rekommenderat Klimatklivet som medfinansier. Under hösten har vi haft anledning att ompröva den rekommendationen, när det visade sig att endast två av fem aktörer som ansökte om stöd till laddstationer beviljades, däribland en snabbbladdningsstation i Örnsköldsvik som borde ha varit prioriterad pga att den utgör en viktig länk i att binda samman stråket av snabbbladdare längs E4. Nu blev detta avslag omprövat och beviljades.

Fakta i målet kvarstår dock: TVVs inställning till gemensam upphandling gör att vi inte riktigt kan rekommendera det som finansiering för aktörer som vill investera i laddstationer. Detta är mycket olyckligt, för som vi förstår det så är det en brist på bra ansökningar till Tematiskt Område 4 i Västernorrland – enligt uppgift är det bara nästan 2-4% av medlen inom TO4 Västernorrland som beviljats hittills. Om TVV önskar att förbättra möjligheten för aktörer att utnyttja denna pott så är det angeläget att ta bort kraven på gemensam upphandling så att de inte längre står i strid med Konkurrensverkets rekommendationer.