

Projektnamn: Lika bra med CELLER-i

Programområde: Övre Norrland

Ärende ID: 20201136

Sammanfattande beskrivning

Projektet ska bygga upp det beslutsunderlag som offentliga aktörer i Norrbotten och Västerbotten behöver för att ta en ledande roll i att påskynda omställningen mot miljövänligare transporter och specifikt marknadsutvecklingen för laddbara bilar. Motivet till projektet är att det saknas normer för hur man deklarerar vinterräckvidd för laddbara bilar idag, vilket gör att varken bilupphandlare eller ens återförsäljare av bilar kan bedöma hur långt ett fulladdat batteri räcker på vintern.

Förutom att klarlägga batteriräckvidden en kall februarimorgon, kommer även annan viktig konsumentupplysningsfakta att mätas och redovisas: energiförbrukning vid vinterkörning och förvärmning/varmhållning, samt hur bra värmen är i bilen. En viktig komponent i projektet blir att föra samman biltestföretag och bilhandlare med syftet att både genomföra repeterbara räckviddsprov och ta fram och analysera mätdata.

Strategin för resultatspridning bygger på två beprövade koncept: ett symboliskt "elbilsrally" och ett koncept för "elbilssalonger i fält". Konceptet för den typen av elbilssalong kommer att efterlikna upplägget i Power Circles projekt "Elfordonsoffensiven". Elbilsrallyt blir en enklare version av OECR, "Öresund Electric Car Rally", men under de stränga vinterförutsättningar som gäller i februari. Projektet räknar med god medial uppmärksamhet genom detta.

Bakgrund och omvärld

Bakgrund

Introduktionen av laddbara bilar (elbilar och laddhybrider) går trögt, inte minst i norra Sverige. Den dominerande förklaringen till att så är fallet är att en stor del av bilisterna inte tror att laddbara bilar fungerar på vintern. I de större städerna har offentliga aktörer gått före och sakta börjar nu laddfordonsmarknaden utvecklas. Ett första steg gällande utvecklingen av laddinfrastruktur här i norr tas nu via projektet Stolpe in för stad och land. Detta signalerar att man från samhällets sida är angelägen om att ta tag i ena halvan av elbilarnas "moment 22-

problematik" (laddbilförsäljning kontra laddinfrastruktur). Det är betydligt svårare att, liksom kommuner i vår södra landsända, besluta sig för att även byta ut sina fossila bilar mot rena elbilar och laddhybrider. Det går att visa att det är lönsamt att köra med en elbil, men någon konsumentinformation om fordonets räckvidd i februari finns inte att tillgå.

Räckviddsuppgifterna baseras helt enkelt på energiförbrukningssiffror under ideala sommarförhållanden. På vintern behöver man värme i kupén och har man bara batteriet som energilager så påverkas körsträckan. Detta är bilhandlarna idag väl medvetna om, liksom att bilarna startar och blir varma fort. Men man har ingen relevant konsumentupplysning att tillgå när frågan om verklig räckvidd kommer och de upplever därför svårigheter med att sälja.

Mot denna bakgrund genomförde Nordiska bil och Rondellens bil, i samarbete med Älvsby Motorsällskap och Test Site Sweden ett symboliskt elbilsrally i februari 2016. Rallyt följde samma rutt som den så kallade majrundan för motorcyklar. Valet att köra i februari månad är naturligtvis att bevisa att det med lätthet går att förflytta sig med laddbara bilar under vintern på våra breddgrader. Men tveksamheten var stor och för att bygga kunskap innan själva rallyt ställde bilhandlarna några fordon till förfogande för en del enklare räckviddstester inför själva elbilsrallyt. Viss insikt skapades om räckvidd, kupétemperatur, milkostnad mm. Eventet gav även god publicitet i lokala media. Men den tydligaste lärdomen från februarirundan var att någon borde mäta verklig räckvidd, professionell och under repeterbara förhållanden. Efter en dialog med Test site Sweden och några biltestföretag i regionen har nu bilhandlare, kommuner/energibolag, Älvsby Motorsällskap och biltestentreprenörer format just ett sådant projekt. Avsikten är att mäta och demonstrera verklig vinterprestanda.

Omvärd och samverkan

Projektet harmoniserar inte bara med nationella planer om en fossiloberoende fordonsflotta 2030, likväl som en fossilfri sådan med perspektiv på 2050. För Östersjöregionen berörs samtliga tre huvudmål av insatserna i projektet. Fler bilar som släpper ut mindre CO₂, partiklar mm och som inte förbrukar flytande drivmedel, som måste transporteras långa vägar, är ett bidrag till ett friskare hav. Att kunna bevisa att det går lika bra att köra elbil som fossilbil gör att såväl stad som landsbygd kan dra nytta av laddbara bilars miljöfördelar, samtidigt som det länkar samman regionen rent ekonomiskt. En av laddbara bilars stora fördelar är en låg milkostnad och största nyttan med eldrivna transporter kommer vi att få på landsbygden inte i städerna, där välståndet gott och väl räcker till. Projektet kommer att visa hur sambanden ser ut, vilket blir ett bra bidrag till den nationella beslutsprocessen för framtidens transportarbete.

Vid ett lyckat metodutvecklingsarbete finns, via Test Site Swedens nätverk, goda kontakter utarbetade inom ramen för RekkEvidde-projektet. Inte minst med

Finland som varit huvudman för genomförandet. Som underlag för fordonens energiförbrukning genomför man tester enligt en överenskommen körcykel. Den fram till idag gällande körcykel, NED-C, "New European Driving Cycle" är dock inte ny och får mycket kritik. Den pågående utvecklingen av en ny och bättre körcykel (från NEDC till WLTC) kommer dock inte att lösa problemet med att man inte vet hur långt en elbil går en kall februarimorgon. En "vintersiffra" blir sannolikt mot ett europeiskt medelvärde. Det kommer dessutom att ta tid. Insikten om detta har skapats inom ramen för RekkeVidde-projektet redan 2012 och nu när bilarna börjar säljas tycker projektägarna att vi inte kan vänta på WLTC-utvecklingen i norra Sverige.

CELLER-i-projektet kan, parallellt med att projektet skapar förändring gällande marknadsutvecklingen, bli ett bidrag från vintertestregionen till processen för WLTC, "World light vehicle testing cycle". En samverkan på lokal nivå, initialt mellan testföretagen Arctic Falls och Arjeplog Test Management och via det breda nätverk med industrin som finns inom SPGA, lägger grunden till ett nytt sätt att föra dialog om provmetoder och provformer. Resan är sannolikt inte över efter detta projekts avslutande, men en nära dialog mellan svenska myndigheter, på samma sätt som för nollvisionen kan göra att projektet tillför något extra till omvärlden på detta vis. Dialog planeras med strukturfondsprojektet "Stolpe in för Stad och Land" som handlar om att sätta upp laddstolpar i Norrbotten och Västerbotten.

Koppling till det lokala näringslivet

Detta projekt är ett första steg för att klargöra hur man kan och bör konsumentupplysa såväl bilansvariga på kommuner och företag som privata pendlare om laddbara bils räckvidd och funktion. En önskvärd utveckling är att detta kommer att påverka på vilket sätt transportstyrelsen, bilmagasin och andra presenterar information om laddbara bilar och att detta i slutändan, även stärker biltestentreprenörernas position. Biltestverksamhetens strävan för att komma närmare kunden i värdekedjan gagnas av att man utvecklar egna testmetoder, som kunden kan dra nytta av i sina tester, och som kvalitetssäkrar att testentreprenörerna i regionen utför testerna åt sina kunder. CELLER-i-projektet är ett mycket lämpligt tillfälle för att starta en sådan process.

Mål och resultat

Mål

Projekt mål

- Att mäta och demonstrera verklig prestanda för elbilar i Norrbottens och Västerbottens vinterklimat för att möjliggöra energiomställningen med den offentliga sektorn som föregångare.

Delmål (under projektperioden)

- En fördubbling av antalet laddbara bilar hos offentliga aktörer, från år till år, under projektperioden.
- För att främja jämställdhet och integration skall budskap och språkbruk i konsumentupplysning särskilt granskas ur ett genderperspektiv.
- Vinterprov, varje år i januari, av 5-10 elbilar och lika många laddhybrider, (beroende på marknadstillgång).
- Ett elbilsrally genomfört varje år i februari med minst 4 föredrag om aktuella fakta kring laddbara fordon och elektromobilitet
- Elbilssalong på sensommaren genomförd i alla fyra kommuner varje år.

Övergripande mål (5-10 år efter projektet)

- Att en offentlig ledarroll inom elektromobilitet gjort att Norrbotten, tack vare sitt pendlingsmönster och höga antal personbilar per invånare, har flest laddbara bilar per capita i Sverige.
- Att konsumentverket tagit till sig "Februarimetoden" för att räckviddsdeklarera laddbara fordon.
- Att den symboliska laddinfrastruktursatsningen inom projektet har stimulerat till såväl inköp av nya laddbara bilar och en vidare utveckling av publik laddinfrastruktur och inte minst laddinfrastruktur på arbetsplatser.

Målgrupper

Projektets primära målgrupp är fordonsansvariga i organisationer, bilhandlare, samt aktörer och organisationer som behöver beslutsunderlag för att bygga infrastruktur och driva andra insatser gällande energiomställningsprocessen

Sekundär målgrupp är aktörer som bilmagasin, konsumentverk mfl som kan omsätta räckviddsmätningarna till konsumentupplysning samt biltestföretagens kunder gällande draghjälp i arbetet med att leverera god konsumentupplysning på ett relevant sätt för den nordiska marknaden. Lyckas projektet att skapa bra metoder och uppmärksamhet kan detta ge effekter för biltestföretagen som kan ta rollen som förvaltare av den testmetod som utvecklas.

Förväntat resultat vid projektavslut

Projektmål (nås efter projektets slut):

- Räckviddsdata på de laddbara bilar som säljs av regionens bilhandlare.
- En etablerad mätmetod med vilken regionens testföretag kan utföra räckviddstester åt såväl traditionella kunder som bilmagasin och andra som önskar eller bedriver konsumentupplysning.
- En laddinfrastruktur för genomförande av mätningar och rally med elbilar.
- Ett tydligt och konkret bidrag till en roadmap/plan, som utvecklas i dialog med projektet Stolpe in för stad och land, med syftet att förbereda en

laddinfrastruktur som kan möta ett breddinförande av laddbara bilar inom Luleåregionen med omnejd.

Målvärde för aktivitetsindikatorer

Antal organisationer som får stöd: 4 Organisationer

Minskad energiförbrukning hos projektmedverkande företag och organisationer: 2000 MWh

Organisation och genomförande

Projektorganisation

Projektet kommer att ledas av Älvsby kommuns näringslivsenhet. Rapportering till stygruppsmöten blir upphandlad konsult med kvalifikationer för uppdraget. Älvsby Motor Sällskap (ÄMS) kommer att tillföra inkindinsatser för samordningen av rallyt "Februarirundan", sannolikt med kompletterande insatser från andra motorsällskap/föreningar och Svenska bilsporförbundet.

Externa tjänster för ledning av tester, proffsförare, mätning/analys och kommunikation kommer att upphandlas. Elbilssalonger arrangeras av bilhandlare i dialog med representanter från kommuner och energibolag.

Projektets styrgrupp får representation från alla projektintressenter: Älvsby kommun, ÄMS, Älvsbyns Energi, Luleå Energi, PiteEnergi och bilföretag.

Projektet har en privat och offentlig medfinansiering som är större än den i budgeten redovisade. Orsaken till detta är att projektägaren inte vill få en större administration än nödvändigt under projektet. Elbilssalongerna är till exempel bara delfinansierade via projektet och primärt i form av en mindre budget till lämpliga "media-magneter" som kan hålla förerdag. Annat, som till exempel lokaler, personal, fordon, fika, trycksaker mm, hanteras utanför projektet.

Projektets kommunikationsstrategi tar utgångspunkten i att allt informationsmaterial skall vara digitalt och spridas via intressenterna i projektet, samt via media. Projektet kommer inte att ta fram trycksaker utan tar sin utgångspunkt i att projektets olika intressenter, som kommuner, energibolag, bilhandlare, själva har bättre kunskap, rutiner och även medel för att göra detta. Projektet dock kommer sannolikt att skriva pressreleaser vid ett flertal tillfällen. Rena kostnader för att sammanställa fakta från tester, samt omsätta till informationsmaterial, exempelvis bildserier i PP-format, kommer att ligga på upphandlade experter och projektledningsresurs. Projektet kommer även att säkra att man får tillgång till presentationsmaterial från föreläsare för spridning till intressenter och media.

Arbetsätt

Projektet delas upp i tre övergripande arbetspaket:

- Vintertester (tre år i rad under vintern)
- Resultatspridning - Elbilsrally (tre år i rad under vintern, kallas "Februarirundan") - Elbilssalonger
- Projektledning och administration

Inledande tester, för att ta fram räckvidd under riktigt kalla vinterdagar, kommer att genomföras inne på en eller flera biltestanläggningar. Bilhandlare ställer testfordon till förfogande och deltar i förberedelser och analys. Testerna utgår från den provningsmetodik som utvecklats inom ramen för, det av Nordiska ministerrådet finansierade, projektet RekkEVIDde. Dialog om en anpassad version av testmetoden kommer att föras med Test Site Sweden. Rallyt kommer att ledas av Älvsby motorsällskap, med stöd från Svenska bilsportförbundet. Regionens energibolag kommer att delta i förberedelserna (dialog om laddinfrastruktur), likväl som under och efter projektet (i form av deltagande med personal). Bilhandlare och kommuner kommer att delta med förare under rallyt. Kommunerna kommer att fungera som värd vid elbilssalongerna. Grundupplägget för att övergripande jobba med de horisontella kriterierna är att ha dessa frågor som stående punkter på styrgruppens agenda.

Gällande miljö så kommer såväl testresultat som fakta från de föreläsningar/föredrag som planeras under projektet att paketeras och kommuniceras via traditionella och sociala media. Stor tonvikt kommer att läggas på laddbara bilars miljö fördelar. Projektet avser även att aktivt tillföra kunskap till motormagasin och till motorsportförbundet för att den vägen sprida information till andra målgrupper än de traditionella.

Gällande jämställdhet så skall särskild omsorg läggas på att bygga kunskap om och hur konsumentinformation gällande laddbara fordon når såväl manliga och kvinnliga konsumenter. Under uppstarten av projektet kommer specifikt söka sådan kunskap sökas via nätverket av bilhandlare. Projektet har även en specifik budgetpost för att köpa in särskild kompetens inom genderfrågor som komplement till den kunskap som hittas hos bilhandlarna. Projektet bedömer att genom ett ökat kunnande i genderfrågor kopplat till bilen som konsumentprodukt, kommer projektet att vinna ökad medial uppmärksamhet för projektet, vilket även kommer att bidra till mer uppmärksamhet för de miljömässiga ansträngningarna under rubriken resultatspridning.

Gällande integrationsfrågor vill projektet forma det symboliska rallyt på ett inkluderande sätt. En viktig samarbetskanal är vänskapsföreningen Mucho i Älvsbyn, som nylig fått pris för sitt integrationsarbete. Älvsby motorsällskap har även medial erfarenhet av HBTQ-frågor inom motorsport vilket gör att även den

typen av frågor kan och skall hanteras. Siktet är som ovan inställt på att öka media-intresset för elektromobilitet i regionen.

För samtliga dessa kriterieområden kommer projektet att forma en plan vid uppstarten av projektet. Utfallet mot plan, samt lärdommar kopplat till detta, kommer att sammanfattas och löpande avrapporteras som ett särskilt resultat för andra att ta del av. Projektet bedömer att den typen av arbete förhoppningsvis leder till överförande av kompetens mellan detta projekt och andra (som stolpe-in-projektet), vilket kan generera "projektsmitta" gällande andra viktiga faktorer för genomförandet. Den lärprocess som projektet tar inom de horisontella målen kan bli föremål för föreläsningar vid bland annat februarirundan och elbilssalongerna.