

Ärende-ID  
20201718

Biofuel Region Bfr AB  
Att: Johan Lagerlius  
Storgatan 35  
90325 Umeå

*Förhandsvisning*

## Projektnamn: Stolpe in för Stad och Land Mellersta Norrland

### Beslut

Tillväxtverket beviljar Biofuel Region Bfr AB, org nr 556664-1592, stöd ur den Europeiska regionala utvecklingsfonden till ovan angivet projekt.

Beslutet har fattats med stöd av Förordning (2014:1383) om förvaltning av EU:s strukturfonder, Tillväxtverkets föreskrifter om stöd från de regionala strukturfondsprogrammen och det nationella regionalfondsprogrammet inom målet Investering för tillväxt och sysselsättning (TVFS 2015:1) och, i förekommande fall, Förordning (2015: 211) om statligt stöd till regionala investeringar, Förordning (2015: 212) om statligt stöd inom strukturfonderna och Förordning (2015:210) om statligt stöd för att regionalt främja små och medelstora företag.

*Strukturfondspartnerskapet i Mellersta Norrland har i sitt yttrande 2018-06-08 prioriterat projektet.*

Stödet tas ur det Operativa programmet för Mellersta Norrland, insatsområdet Att stödja övergången till en koldioxidsnål ekonomi inom alla sektorer och avser projektperioden 2018-08-01 - 2021-11-30. Stödet uppgår 50,00% av projektets faktiska kostnader och 50,00% av den sammanlagda stödgrundande finansieringen, dock högst 4 000 545 kronor.

Beslutet kan inte överklagas.

### Tillväxtverkets motivering

*Strukturfondspartnerskapet i Mellersta Norrland har prioriterat projektet av följande skäl: Partnerskapet bedömer att projektet mycket stämmer överens med målen i programmet för Europeiska regionala utvecklingsfonden 2014-2020 i Mellersta Norrland och även överensstämmer med länens regionala utvecklingsstrategier.*

Projektet vill bidra till en koldioxidsnål ekonomi i alla sektorer genom bland annat en utvecklad laddinfrastruktur för att underlätta övergången till en fossilfri transportsektor.

*Tillväxtverket har bedömt att projektet ska beviljas stöd av följande skäl:*

Det stämmer väl överens med insatsområde 4 och investeringsprioritering 4c, att främja energieffektivisering och användning av förnybar energi

Projektet bidrar till hållbarhetsaspekter och framför allt miljöpåverkan. Inom investeringsområdet följs principen att projektet ska leda till en större gemensam nytta, exempelvis en större energibesparing eller effektivare resursutnyttjande som en direkt följd av samverkan samt beskriva hållbarhetsaspekter. De ska också bidra till att små och medelstora företag går från fossilberoende till fossil oberoende inom transportsektorn samt arbetsmaskiner. Detta är ett prioriterat område inom programmet.

Projektets styrkor är att de ska skapa en fungerande infrastruktur inom snabbbladdande laddstationer längs regionen viktigaste transportstråk inom regionerna Jämtland Härjedalen och Västernorrland. Det kommer att leda till att flera vågar satsa på att investera i en elbil

Projektet uppfyller följande principer för urval:

Hållbarhetsaspekter

Miljöpåverkan

Samverkansprojekt

Organisatorisk kapacitet och erfarenhet hos projektägaren

Erfarenheter från liknande projekt som tillvaratas

## Allmänna villkor

1. En förutsättning för stöd är att stödmottagaren följer tillämplig EU-rätt, svenska lagar och förordningar, Tillväxtverkets föreskrifter om stöd från de regionala strukturfundsprogrammen och det nationella regionalfundsprogrammet inom målet Investering för tillväxt och sysselsättning (TVFS 2015:xx) (nedan kallad Tillväxtverkets föreskrifter) och Tillväxtverkets Handbok för EU-projekt 2014-2020. Texter i handboken som rubriceras som "krav" är rättsligt bindande, övriga texter är endast vägledande. För detta projekt är det version 4.4 av handboken som ska tillämpas (nedan kallad Tillväxtverkets handbok).

Tillväxtverkets föreskrifter och handbok finns på [eu.tillvaxtverket.se](http://eu.tillvaxtverket.se).

2. Projektet ska bedrivas kostnadseffektivt. Prövning om en kostnad är stödberättigande görs i samband med Tillväxtverkets granskning av ansökan om utbetalning. Stödmottagaren ansvarar för att kostnad som tas upp i ansökan om utbetalning är stödberättigande.
3. Det är inte tillåtet att ta emot annat stöd än det som ingår i projektet för en kostnad som tas upp i en ansökan om utbetalning. Stöd som ingår i projektet framgår av detta beslut.
4. Stödmottagare ska, utan att gällande bokföringsbestämmelser åsidosätts, ha ett separat redovisningssystem eller en lämplig redovisningskod för alla transaktioner som rör projektet.

5. Stödmottagare har ett särskilt informationsansvar som bl a innefattar krav på att informera om projektets innehåll samt om att projektet delfinansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden.
6. Beslutet om stöd kan ändras eller upphävas om det fattats på grund av oriktig, vilseledande eller ofullständig uppgift från stödmottagaren, om stödmottagaren brutit mot de villkor som gäller för stödet eller om förutsättningarna i övrigt ändras för stödet. Om stödmottagare inte är berättigad till ett stödbelopp som betalats ut ska detta återbetalas. Felaktigt utbetalt stöd kan återkrävas inom 10 år från det att beloppet betalades ut.

## Särskilda villkor

### Offentlig upphandling och andra köp

Stödmottagaren ska följa lag (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) eller, i förekommande fall, lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF) eller lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK).

### Förenklade redovisningsalternativ

Följande förenklade redovisningsalternativ ska tillämpas i projektet.

För kostnadsslaget Schablonsatser tillämpas 15 § p 1.b) Tillväxtverkets föreskrifter (schablonsats för indirekta utgifter) varvid en schablonsats på 15 % ska tillämpas.

För kostnadsslaget Schablonsatser tillämpas 15 § p 2 Tillväxtverkets föreskrifter (schablonsats för sociala avgifter mm) varvid en schablonsats på 42,68 % ska tillämpas.

De kostnader som omfattas av schablonen framgår av Tillväxtverkets Handbok. Kostnader under övriga kostnadslag ska redovisas som faktiska kostnader.

### Samverkansprojekt

Detta projekt är ett samverkansprojekt och handläggs enligt de krav som anges i Tillväxtverkets handbok. Förutom att stödmottagaren erhåller stöd, erhåller även följande samverkansparter stöd i projektet genom stödmottagaren: Region Jämtland Härjedalen och Biofuel Region AB.

Ovan anges vilka krav som gäller för upphandling eller andra köp inom ramen för projektet. Angivna krav gäller för såväl stödmottagare som samverkansparter. Samverkanspart som i sin ordinarie verksamhet ska följa LOU och/eller LUF ska ändå tillämpa dessa lagar även i projektet.

### Utvärdering

Utvärdering ska ske genom

Löpande utvärdering, en extern aktör utvärderar löpande.

### Förskott

Detta projekt har beviljats förskott med 400 000 kronor och handläggs i enlighet med de krav som framgår av Tillväxtverkets handbok.

### **Krav på dokumentation**

Stödmottagare, samverkansparter och medfinansiärer ska, i enlighet med Tillväxtverkets handbok, hålla handlingar och uppgifter som kan ge upplysningar om projektet, inklusive räkenskapsinformation, tillgängliga för Tillväxtverket, nationella revisions- och kontrollorgan, kommissionen och Europeiska revisionsrätten, eller annan av dessa organ utsedd person, fram till den 31 december 3 år efter att stödmottagare erhållit beslut om slututbetalning.

### **Projektperiod**

Själva projektet och de planerade aktiviteterna kan pågå i maximalt 40 månader. Under projektets sista 4 månader kan endast stöd ges för kostnader som är kopplade till slutredovisningen. Till slutredovisningsarbetet räknas till exempel att samla in resultat, sprida resultat, utvärdera, analysera samt slutrapportera utvärdering och projektet.

### **Tidplan för ansökan om utbetalning och rapportering**

Stödmottagaren ska lämna in ansökan om utbetalning och lägesrapport varje tertial. Det är dock möjligt att ansöka om utbetalning oftare än de angivna perioderna. Ansökan om utbetalning måste dock omfatta minst en månad och får ej sträcka sig över ett årsskifte. Första ansökan om utbetalning ska allt ekonomiskt underlag skickas in och den ska vara inne den 2019-02-28 avseende 2018-08-01 - 2018-12-31. Därefter bedömer Tillväxtverket att ansökan om utbetalning ska komma in tertialvis. Nästa ansökan om utbetalning ska komma senast den 2019-06-30 och avser 2019-01-01—2019-04-30.

Slutredovisning och slutrapport ska lämnas in i samband med sista ansökan om utbetalning av stöd, det vill säga senast vid projektets slutdatum. Krav på rapportering anges i Tillväxtverkets handbok.

## **Projektbeskrivning**

### **Sammanfattande projektbeskrivning**

Projektet vill bidra till en koldioxidsnål ekonomi inom alla sektorer. En utvecklad laddinfrastruktur är en viktig faktor för att underlätta övergången till en fossilfri transportsektor. Projektet ska också bidra till att det skapas sysselsättning under installationsfasen och i drift- och underhållsfasen. Det ska också bidra till att flera väljer elbil när de köper bil. Med en välutbyggd infrastruktur för laddning både längs landsvägar och vid destinationer, kan regionens besökare och invånare erbjudas möjlighet till en tryggt och hållbart resande med laddbara bilar.

### **Bakgrund och omvärld**

#### **Bakgrund**

Besöksnäringen är en mycket viktig del av det regionala näringslivet i Jämtlands och Västernorrlands län. Norge är den i särklass viktigaste utlandsmarknaden. År 2015 stod besökare från Norge för mer än hälften av de utländska kommersiella gästnätterna i Jämtlands län respektive en tredjedel i Västernorrlands län. I Norge ökar andelen laddbara fordon väldigt snabbt, exempelvis stod laddbara fordon under 2017 för hela 39 % av nybilsförsäljningen. Redan nu efterfrågar besökare från Norge möjlighet till laddning vid destinationer. Med tanke på

den snabba ökningen för laddbara fordon i Norge är det mycket troligt att denna efterfrågan kommer att öka. Motsvarande efterfrågan från besökare från andra delar av Sverige och regionen kan också förväntas öka med tanke på att det även i Sverige sker en i det närmaste exponentiell tillväxt för laddbara fordon. Sammantaget är en väl utvecklad laddinfrastruktur med stor säkerhet en viktig faktor som kommer att påverka förutsättningarna för att driva företag, inte minst specifikt inom den expansiva besöksnäringen. Med en väl utbyggd infrastruktur för laddning, både längs landsvägar och vid destinationer, kan regionens besökare och invånare erbjudas möjlighet att på ett tryggt och hållbart sätt resa med laddbara bilar inom, till och från regionen.

Projektet Stolpe in för Stad och Land (SiSL) Mellersta Norrland tillvarar således erfarenheter och kunskaper från tidigare insatser på området. Under 2016/2017 genomfördes förstudier i båda länen, av Region Jämtland Härjedalen respektive Biofuel Region. Projektet kompletteras också med erfarenheter från projektet SiSL Övre Norrland som BioFuel Region driver och koordinerar sedan 2016.

Under arbetet med förstudierna identifierades följande tre behov:

- 1) Utbyggnaden av en fullgod infrastruktur av snabbbladdare längs våra viktigaste transportstråk för att möjliggöra längre resor med elfordon.
- 2) Underlätta och skapa möjligheter för laddning av elbil vid bostäder, arbetsplatser och besöksmål.
- 3) Kunskapsbrist, myter och attityder till möjligheterna att använda elfordon i våra glest bebyggda län med kallt klimat.

För att förändra inställningen till elbilar finns ett behov av att jobba med normer kring bilar. Med utgångspunkt från dessa behov konkretiserades ett antal förslag till fortsatt arbete vilka omfattas av föreliggande projekt. Genom att arbeta för att tillgodose dessa behov bidrar projektet till att stödja övergången till en koldioxidsnål ekonomi inom alla sektorer. Eftersom regionen är glest befolkad utgör transporterens energianvändning och orsakar stora utsläpp av växthusgaser. Det är därför viktigt med ett fungerande regionövergripande transportsystem som är energieffektivt och samtidigt blir allt mindre beroende av fossila bränslen. En utvecklad laddinfrastruktur är en viktig faktor för att underlätta övergången till en fossilbränslefri transportsektor. Inom regionens större tätorter innebär en övergång från fossila fordonsbränslen till el dessutom en bättre luftkvalité med avseende på kvävedioxid och partiklar.

Projektets resultat bidrar dessutom direkt till den regionala utvecklingsstrategin för länen. Omställningen från fossila till förnybara, inklusive el, drivmedel kan också sättas i ett större miljömässigt och ekonomiskt perspektiv. Förbrukningen av fossila drivmedel för landsväg i Jämtlands och Västernorrlands län uppgick år 2016 till ca. 481 .000 m3 bensin och dieselolja. Denna förbrukning motsvarar utsläpp av drygt 1,2 miljoner ton koldioxid till en inköpskostnad för regionens invånare, organisationer och företag på cirka 6,7 miljarder kronor. En liten del av detta kapital ger direkta intäkter till regionen, exempelvis till åkerier som transporterar drivmedel, återförsäljare av drivmedel etc. Omkring 2/3 utgörs av energi-, koldioxid- och mervärdesskatter som indirekt kommer regionen tillgodo. Det innebär således att cirka 2 - 2,5 miljarder kronor årligen för råolja allokteras från regionen till andra länder.

### **Omvärld och samverkan**

Projektet kommer att vara ett stort stöd för Länsstyrelserna i Jämtlands och Västernorrlands län avseende det uppdrag de fått i regleringsbrevet för år 2018. Enligt detta ska de ta fram en regional plan och strategi för laddinfrastruktur och förnybara drivmedel till december 2019. Länsstyrelserna i Jämtlands och Västernorrlands län har bl.a. därför valt att medfinansiera

projektet SiSL. När länsstyrelsernas planer är klara har projektet en utmärkt möjlighet att under mer än ett och ett halvt år vara en nyckelaktör i implementeringen av de upprättade planerna för utbyggnad av den publika laddinfrastrukturen. Projektet innebär också en möjlighet att ha en överlappande samverkan med systerprojektet SiSL Övre Norrland som verkar i Västerbotten och Norrbotten och projektleds av samma personer på BioFuel Region som ska arbeta med detta projekt. Det är i stort sett samma aktiviteter i SiSL Övre som planeras i detta projekt vilket gör att erfarenheter från det projektet kan tas tillvara.

Samma sak gäller för SiSL Härnösand. Båda projekten slutar i september 2019. Genom att HEMAB är medfinansierare och projektdeltagare kan vi säkra att erfarenheter från byggnation av ett stort antal laddpunkter inom det projektet kommer SiSL Mellersta Norrland till del. Det säkrar också fortsättning av HEMABs och SiSL Härnösands ambitioner i nästa etapp som omfattar laddning och stöd för privatpersoner, företag och organisationer såväl som nästa fas av den publika laddningen i Härnösand. Green Highway/Smart Green Region syftar till att skapa en fossilbränslefri och gränsöverskridande transportkorridor mellan Sundsvall-Östersund-Trondheim.

SiSL Mellersta Norrland är inte avgränsat till detta stråk och fokuserar främst till laddinfrastruktur och laddbara bilar. Green Highway/Smart Green Region har ett mer begränsat geografiskt område men bredare arbetsområde som inkluderar exempelvis satsningar på biogas, bioflygbränslen och vätgas. Sammantaget kommer SiSL att komplettera Green Highway/Smart Green Region på ett mycket bra sätt. Arbetet i SiSL kommer att bygga på att samverkan uppnås med ett stort antal olika partners, i olika delar av projektet. Exempel på partners som samverkan kommer att sökas med är; kommuner, elhandelsbolag, elnätsägare (ex. branschorganisationen ELInorr), laddoperatörer, Fastighetsägarna, Tillgänglighetsråd, Motorbranschens riksförbund (MRF), HSB, Riksbyggen, Mittuniversitetet, Föreningen Företagarna, Svenskt Näringsliv, Jämtland Härjedalen Turism (JHT), turistdestinationer i fjällvärlden och längs kusten, Härnösands stift m.fl. Det är svårt att i dagsläget säga exakt inom vilka aktiviteter respektive partner kommer att involveras. Det som däremot är helt klart är att horisontella kriterier löpande ska integreras i projektet, inte minst genom att eftersträva jämlik representation i projektets arbete mellan kvinnor och män.

### **Koppling till det regionala näringslivet**

Besöksnäringen är en mycket viktig del av det regionala näringslivet i Jämtlands och Västernorrlands län. Norge är den i särklass viktigaste utlandsmarknaden. År 2015 stod besökare från Norge för mer än hälften av de utländska kommersiella gästnätterna i Jämtlands län respektive en tredjedel i Västernorrlands län. I Norge ökar andelen laddbara fordon väldigt snabbt, exempelvis stod laddbara fordon under 2017 för hela 39 % av nybilsförsäljningen. Redan nu efterfrågar många besökare från Norge möjlighet till laddning vid sina destinationer. Med tanke på den snabba ökningen för laddbara fordon i Norge är det troligt att denna efterfrågan kommer att öka. Motsvarande efterfrågeökning från inhemska besökare kan också förväntas öka då det även i Sverige sker en i det närmaste exponentiell tillväxt för laddbara fordon. Sammantaget är en väl utvecklad laddinfrastruktur med stor säkerhet en viktig faktor som kommer att påverka förutsättningarna för att driva företag, inte minst inom den expansiva besöksnäringen. Med en väl utbyggd infrastruktur för laddning, både längs landsvägar och vid destinationer, kan regionens besökare och invånare erbjudas möjlighet att på ett tryggt och hållbart sätt resa med laddbara bilar inom, till och från regionen.

Utveckling av laddinfrastrukturen förutsätter att det finns rätt kompetens för att göra nödvändiga investeringar samt för installationer. Installationsfasen kommer att skapa sysselsättning, detsamma den efterföljande fasen drift och underhåll av laddstationer. Detta innebär möjligheter att utveckla nya samarbeten mellan företag samt nya tjänster för ex. lokala elektriker och elhandelsföretag i form av att installation, drift och underhåll, betalningslösningar

etc. För affärsidkare kan möjlighet till laddning innebära en möjlighet att attrahera kunder till butiken. Vidare kommer en väl utvecklad infrastruktur för laddning förhoppningsvis att innebära en markant ökning avseende antalet laddbara bilar i regionen. Det kopplar i sin tur till möjligheten för återförsäljare och servicepunkter för laddbara bilar att utveckla sin verksamhet. Det kommer då även bli enklare för företag, organisationer och privatpersoner i regionen att använda laddning och laddbara fordon för sin interna verksamhet. Det kan till exempel vara kommuner, fastighetsbolag, taxibolag m.fl. SiSL har sammantaget många kopplingar till det regionala näringslivet. Det styr därför mot många mål i Operativt program inom målet investering för sysselsättning och tillväxt Mellersta Norrland.

Ett exempel är en av de tre övergripande prioriteringarna i Europa 2020-strategin,

Hållbar tillväxt

Att främja en resurseffektivare,

Grönare och konkurrenskraftigare ekonomi.

Projektet kommer att ge stöd till små och medelstora företag i form av förhöjd kunskapsnivå samtidigt som de får hjälp att söka finansiering för initiala kostnader. De finns även en koppling till det tematiska målet 3. Att initiera diskussioner och dialog med branschorganisationer och enskilda företag avseende intresset för etablering av laddstationer är ett sätt för framsynta regioner och specifika besöksmål att attrahera fler besökare i takt med att antalet laddbara fordon ökar. Önskemål om sådana diskussioner har redan inkommit från ex. Destination Vemdalen, Destination Åre och Fyrfasen Energi. De vill skapa bättre möjligheter att styra transportsätt för besökare mot mer miljöanpassade alternativ och på så sätt stötta näringen i att bli mer klimat- och energieffektiv samtidigt som de ökar sin konkurrenskraft och attraktivitet som destination.

En annan tydlig koppling till det operativa programmet är de tematiska målen 4 och 7, stödja övergången till en koldioxidsnål ekonomi inom alla sektorer, respektive främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig infrastruktur. Av det operativa programmet framgår också att programområdets regionala utvecklingsstrategier prioriterat satsningar inom bl.a. området Klimatmedvetenhet och energieffektivisering.

### **EU:s strategi för Östersjöregionen**

De långa avstånden och norra Europas specifika geografi gör att effektiva och robusta transportlösningar är av största vikt för att behålla konkurrenskraft och en inre marknad i Europa. Förbättring av möjligheterna att ladda elbilar ligger i linje med målen, policy-områden och horisontella kriterier i Östersjöstrategin såsom de uttrycks i den senaste versionen European Union Strategy for the Baltic Sea Region ACTION PLAN {COM(2009) 248} (2015):

1. Objective "Connect the Region" and subobjectives: "Good transport conditions", "Reliable energy market" and "Connecting people in the region"
2. Policy action "Transport - Improving internal and external transport links"
3. Horizontal action "Climate" Förtätning och sammanlänkning av laddinfrastruktur handlar om att förbättra interna och externa länkar mellan "remote" areas, dvs att koppla samman landsbygd med stad, och resten av EU.

Dessutom ökar energieffektiviteten i transportsystemet när eldrivna transporter ökar och miljöpåverkan minimeras - både minskning av växthusgaser och luftföroreningar - när fossila drivmedel ersätts med el. Ett ökat antal laddstolpar ökar tillgänglighet och robusthet i infrastrukturen på en regional nivå vilket skapar trygghet hos konsumenten/ transportaktören. Östersjöstrategin är en övergripande strategi som återspeglas i nationella strategier och regelverk. Vad gäller avsnittet "Connecting the region" så syns detta i de svenska transportpolitiska målen och på regional nivå i den regionala transportplanen.

Etablering och förtätning av laddinfrastruktur ligger helt i linje med både nationella och regionala transportpolitiska mål. De nationella transportpolitiska målen är uppdelade i funktionsmål och hänsynsmål. Inom det hänsynsmålet finns mål om miljövänligare transporter och fler resande med miljövänliga transporter och elbilar bidrar till uppfyllandet av detta mål. En tätare infrastruktur av laddstolpar möjliggör fler elbilar, och bidrar till uppfyllandet av funktionsmålet, inom framförallt följande delar:

\* Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.  
(Objective Connect the region)

\* Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. Förutsättningarna för att välja elfordon vid inköp, leasing, bilpooler eller hyrbil förbättras.  
(Policy area Transport Improving internal and external transport links)

\* Transportsystemet utformas så att förnybar energi kan ersätta fossila drivmedel och minskar därför klimatpåverkan (Horizontal action - Climate)

Projektet genomförs enbart i Sverige och är inte relaterat till något av föregångsprojekten.

Däremot så bidrar projektet till flera av Östersjöstrategins indikatorer och mål. EU trappar nu upp sin satsning på elfordon. Flera nya och kommande EU-direktiv pekar ut elektrifierade transporter och el som drivmedel som en viktig nyckel för att nå klimatmålen:

Nya förslaget till Clean Vehicles Direktiv innehåller krav på ökande andelar elfordon i offentliga upphandlingar, både för personfordon och lätta lastbilar, bussar och tunga lastbilar. Nivåerna ökas successivt till 2030 då t ex kraven är 100% batteribilar för lätta fordon. I Direktivet för Alternativa bränslen 2014/94/EU (DAFI) ställs t ex krav på att medlemsländerna år 2020 ska installera laddningsställen för elbilar och bussar i städerna och förorter. I nya skrivningen av  $\zeta$ Energy Performance in Buildings directive $\zeta$  förväntas krav på att utrusta minst 10 procent, och förbereda 30 procent, av parkeringsplatserna med laddmöjligheter vid nybyggnation.

## Mål och resultat

### Mål

Övergripande mål:

Små och medelstora företag i Mellersta Norrland har ersatt fossila drivmedel med el och ökat energieffektiviteten.

Projektmål:

\* Förbättrade förutsättningar för laddbara bilar gör att fler små och medelstora företag i Mellersta Norrland kan dra nytta av elbilsutvecklingen genom effektivare transporter, locka kunder genom att erbjuda laddning eller sälja laddrelaterade tjänster.

### Delmål

\* Projektet bidrar till ökad utbyggnad av laddinfrastruktur i Mellersta Norrland

\* Projektet bidrar till att fler boende i lägenhet får möjlighet att ladda sin bil i anslutning till hemmet.

\* Projektdeltagande företag ersätter konventionella fordon med elfordon och effektiviserar därför sin energianvändning

\* Projektet genomför informationsaktiviteter om laddinfrastruktur och laddbara bilar som bidrar till ökad kunskap och snabbare etablering av laddinfrastruktur och laddbara bilar

\* Små och medelstora företag som deltar i projektet får råd och stöttning kring laddinfrastruktur och/eller laddbara bilar



\* Projektet förbättrar förutsättningarna för att regionala företag såsom bilhandlare och elektriker ska kunna ta tillvara på de nya affärsmöjligheter och nischer som skapas när laddbara bilar och laddinfrastruktur får genomslag.

Horisontella mål:

- Hela projektet är miljöinriktat, och utöver att effektivisera fordonen och öka andelen förnybar energi så kommer projektet även att förbättra stadsluften genom minskade kväveoxid- och partikelutsläpp. Projektet kommer även att bidra till minskade utsläpp av koldioxid.
- Medvetenheten av vikten av normkritiskt tänkande ska ha tydliggjorts hos alla samverkanspartners. Målet följs upp via en kvalitativ intervjustudie i slutet av projektet.
- Projektets aktiviteter ska genomföras på sådant sätt att det inte försvårar deltagande för personer med funktionshinder
- Laddinfrastruktur ska vara tillgänglig för personer med funktionshinder.
- Projektet utmanar könsstereotypa normer och förväntningar kring ägande och körande av bilar.
- Projektet ökar kunskapen kring kvinnor och mäns körvanor och deras påverkan på klimatet.

### **Målgrupp(er)**

Projektets huvudmålgrupp är små och medelstora företag och offentlig verksamhet som har potential att förbättra energihushållningen. Viktiga målgrupper är företag och verksamheter med större bilflottor som har intresse av att installera laddstationer för den egna verksamheten, det kan handla om t.ex.; fastighetsbolag, fastighetsägare, butiker, taxibolag, drivmedelsföretag, biluthyrare, bilförsäljare, destinationer, företrädare för servicepunkter och besökare m.fl. Vidare inkluderar målgruppen nuvarande och potentiella användare av laddbara bilar och därtill hörande återförsäljare av dessa produkter.

En annan viktig målgrupp kommer att vara aktörer med intresse av att bygga ut infrastrukturen för snabbaddning i länet. Då handlar det framför allt om kommersiella aktörer som har som syfte att erbjuda laddning till kunder. Till detta kopplas markägare, ex. kommuner, och ägare av elnät på aktuella platser. Sammantaget kommer projektet således att kunna vara till nytta för en väldigt stor andel av regionens invånare och besökare, personer som genom en utbyggnad av laddinfrastrukturen ges möjlighet att välja laddbar bil.

Viktiga mottagare av projektets resultat är också Länsstyrelserna som får stöd och inhämtning av underlag för det nya uppdraget att ta fram regionala planer för laddinfrastruktur och förnybara bränslen till december 2019 samt som ett sätt att börja förverkliga dessa prioriteringar efter att planen fastställts.

Även Trafikverket kommer att på samma sätt ha stor nytta av projektets resultat i det nya uppdraget att undersöka hur laddinfrastruktur längst större vägar kan främjas. I deras uppdrag ingår även att:

- \* Bedöma hur behovet av laddinfrastruktur på större vägar förväntas utvecklas
- \* Analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser som en utbyggnad av snabbaddare längs större vägar kan föra med sig
- \* Analysera möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad.

### **Förväntat resultat vid projektavslut**

Ett grundläggande syfte med projektet är att lägga grunden för och bidra till att sprida en relativt ny teknik i form av laddstationer respektive laddbara bilar. Projektet kommer därmed ha positiva effekter på en rad miljömål, direkt och indirekt. Direkt medför minskad förbrukning av fossila bränslen minskade utsläpp av koldioxid, partiklar, övergödande och försurande ämnen. Detta påverkar även människors hälsa positivt. Indirekt kommer åtgärden att bidra till det för Jämtlands län viktiga miljömålet "Storslagen fjällmiljö" och Västernorrlands insatser för att medborgarna i större grad ska ta del av naturupplevelser.

Minskade utsläpp av koldioxid är ju en förutsättning för minskad klimatpåverkan, med tillhörande påverkan på fjäll- och kustmiljön. Utbyggnaden av infrastrukturen för laddstationer kommer skapa sysselsättning, dels vid installation men också för drift och underhåll. Projektet bidrar till att skapa nya affärsområden och möjligheter för elektriker och drivmedelsförsäljare. Omfattningen av effekterna på sysselsättning och affärsmöjligheter är svåra att bedöma.

### **Förväntade effekter på lång sikt**

Projektet bidrar till att det kommer finnas en fullgod laddinfrastruktur i regionen och att fler företag kan minska sin energianvändning och drivmedelskostnader genom att köra laddbara bilar. På sikt kan projektet förväntas bidra till den långsiktiga visionen om att bli en fossilbränslefri region. Ur klimatsynpunkt är det en mycket önskvärd utveckling. Avseende regional utveckling kan projektet också förväntas skapa mycket positiva mervärden. Användningen av fossila drivmedel för landsväg i Jämtlands och Västernorrlands län uppgick år 2016 till ca. 481.000 m<sup>3</sup> bensin och dieselolja. Denna förbrukning motsvarar utsläpp av drygt 1.200.000 ton CO<sub>2</sub> och en kostnad för regionens invånare, organisationer och företag på cirka 6,7 miljarder kronor. En liten del av detta kapital ger direkta intäkter till regionen, exempelvis till åkerier som transporterar drivmedel, återförsäljare av drivmedel etc. Omkring 2/3 utgörs av energi-, koldioxid- och mervärdesskatter som indirekt kommer länet tillgodo. Återstående 1/3 motsvaras av kostnaden för råolja. För Jämtlands och Västernorrlands län innebär det att cirka 2 - 2,5 miljarder kronor årligen allokteras från regionen till andra länder. Detta kapital skulle istället kunna bidra starkt till den regionala utvecklingen.

## **Organisation och genomförande**

### **Projektorganisation**

Projektet kommer att drivas som ett samverkansprojekt. Varje partner är ansvarig för genomförandet av sina respektive åtaganden samt att alla regelverk och rutiner följs. Under projektets gång kommer det att hållas regelbundna projektmöten, ca fem stycken per år, där delprojektledarna deltar. Vid dessa möten sker uppföljning av mål, tidsplan, riskanalys, ekonomi och administration.

Utvärderingen av arbetet sker också på dessa möten där delprojektledarna delger projektet sina erfarenheter och på så sätt kan projektet identifiera bästa arbetssätt. De fysiska mötena kommer att hållas på de olika platser där projektet har aktiviteter. Genom att faktiskt se och förstå hur kollegorna arbetar ökar lärandet ytterligare.

Projektet kommer att ha en projektgrupp som kommer fungera som både referensgrupp och styrgrupp. Projektgruppen består av representanter från samverkanspartner, medfinansierare och intressenter. Projektgruppens roll är att säkra projektets genomförande avseende aktiviteter, tidsplan, ekonomi, administration och kommunikation samt vidta åtgärder om det behövs. BioFuel region ansvarar för genomförandet av aktiviteter i Västernorrlands län, och Region Jämtland ansvarar för motsvarande i Jämtlands län. Både BioFuel Region och Region Jämtland Härjedalen har lång erfarenhet att bedriva EU-projekt och har inarbetade rutiner för att säkerställa ekonomi, administration och synlighet av olika finansierare.

I uppstarten av projektet kommer de viktigaste administrativa rutinerna att tas fram, t. ex att alla parter upprättar ett eget konto/projektnummer där projektet redovisas separat så att en huvudbok kan tas ut. I början projektet upprättas en kommunikationsplan för att säkerställa

såväl att alla målgrupper nås som att säkra finansierarnas synlighet. Kommunikationsplanen ska också säkra att alla målgrupper nås på bästa sätt samt att kommunikationen sker på ett normkritiskt sätt så att alla människor känner sig inkluderade.

Genom en normkritisk kommunikation, att tänka eljest, kommer vi att nå en större grupp av slutanvändare - helt enkelt för att vi utmanar våra egna föreställningar om hur kommunikation bör gå till. På det sättet kommer elbilen som alternativ att bli synligare för en större grupp än de som "redan är frälsta". Projektets och styrgruppens arbete för att kvinnor och män ska ha samma möjlighet till makt och inflytande kommer även här att handla om att öka behovet av att tänka "eljest".

Värderingar och normer om kompetens och vilka erfarenheter som efterfrågas måste belysas och förändras. Vi kommer att arbeta för att varken kvinnor eller män ska definieras eller begränsas av sitt kön, etnicitet eller funktionsnedsättning. Både BioFuel Region och Region Jämtland Härjedalen har stora nätverk. Intressenter och BioFuel Regions medlemmar kommer att få regelbunden information om projektet, via nyhetsbrev och sociala medier. Övriga intressenter nås via hemsida, pressmeddelanden, deltagande på externa konferenser, invigningar och under seminarier.

### **Arbetsätt**

Arbetet inom SiSL kommer att karakteriseras av uppsökande verksamhet och samverkande möten för dialog så att vi skapar en sammanhållen, genomtänkt och transparent strategi för utbyggnad av laddinfrastrukturen. Målgrupperna uppmuntras att bidra med sina egna ambitioner, vilket ger aktiva deltagare i projektet. Eldrivna fordon är per definition en normbrytande lösning jämfört med dagens huvudalternativ av bensin och diesel. Genom ett normkritiskt perspektiv som verktyg i planering, genomförande och utvärdering så säkerställer vi de horisontella kriterierna en bättre miljö, tillgänglighet oavsett könstillhörighet, kulturskillnader eller funktionshinder.

Detta hanteras i såväl utformning av laddstationer som vid kommunikation. Grunden för projektets arbete med horisontella kriterier läggs i kickoffen som kommer innehålla ett kompetenshöjande pass om jämställdhet, normkritik och tillgänglighet samt hur projektet kommer följas upp med 4R-metoden. 4-R metoden ger en översiktlig bild av hur projektet styrs samt hur det bör förändras för att minska eventuell ojämställdhet.

Projektet kommer följa en checklista för tillämpning av horisontella kriterier vid planering av informationsmöten och andra aktiviteter så att de genomförs på ett sätt att det inte försvårar deltagande för personer som har funktionshinder. Denna checklista har tagits fram av Energimyndigheten och används redan idag av Region Jämtland Härjedalen.

Tillgänglighetsfrågan är viktig i fysiska miljöer, och projektet kommer lyfta tillgänglighetsperspektivet som en viktig aspekt för företag och organisationer som vill investera i laddinfrastruktur. Vid planering av aktiviteter tas hänsyn till kvinnors och mäns möjligheter att delta, erfarenhet visar att deltagandet mellan könen är mer jämnt på morgon- eller luncharrangemang än på kvällsarrangemang. Projektet kommer att pågå från augusti 2018 till november 2021.

För att uppnå projektets målsättningar kommer det övergripande att bestå av, utan inbördes rangordning, ett antal moment och aktiviteter avseende; informations-spridning, utbildning, utbildning av viktiga yrkesgrupper, informations-spridning avseende aktuella investeringsstöd, omvärlds- och behovsanalyser, dialogmöten och workshops m.m. De olika aktiviteterna presenteras utförligt i kapitel 7. Det är viktigt att även här poängtera att projektet SiSL inte kommer att rymma några kostnader för investeringar i laddinfrastruktur. Projektet ska jobba med frågor som krävs för att dessa investeringar ska göras, men av andra aktörer.

**Samverkansparter**

Jämtlands Läns Landsting

232100-0214

**Tid och aktivitetsplan**

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
Extern kommunikation och resultatspridning	<p>Synliggöra finansiärerna Allt material som framställs för att informera om och/eller marknadsföra projektets verksamhet kommer att använda logotypen för Europeiska regionala utvecklingsfonden. Logotypen består av EU:s flagga, texten Europeiska unionen, och texten Europeiska regionala utvecklingsfonden. Logotypen för Europeiska regionala utvecklingsfonden vara minst lika stor, både i höjd och bredd, som den största av övriga logotyperna. Europeiska regionala utvecklingsfonden nämns eller synas i eventuella filmer, på hemsidan (utan att skrolla). Under projektiden kommer projektet att sätta upp en stor, synlig skylt/vepa i anslutning till event, invigningar mm som visar EU:s logga samt andra finansiärer. Allt material utformas enligt kraven som anges av Tillväxtverket på följande sida: <a href="https://tillvaxtverket.se/vara-tjanster/guider-och-vagledning/handbok-for-eu-projekt/genomfora-och-rapportera/krav-att-folja-nar-projektet-beviljats-eu-stod/informera-om-att-projektet-fatt-eu-stod.html">https://tillvaxtverket.se/vara-tjanster/guider-och-vagledning/handbok-for-eu-projekt/genomfora-och-rapportera/krav-att-folja-nar-projektet-beviljats-eu-stod/informera-om-att-projektet-fatt-eu-stod.html</a> Alla krav som ställs för att synliggöra finansiärerna kommer att gås igenom i detalj med projektets alla deltagare under kick-offen. Kommunikationsansvarig för projekt kommer också regelbundet att följa upp att informationskravet följs av alla deltagare i projektet.</p>	2018-08-01 - 2021-11-30	6 400 000

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	<p>Genomförande av extern spridning Kommunikationsplanen kommer att utgöra grunden för såväl intern som extern spridning av projektets arbete och resultat. Exempel på kanaler som vi kommer att använda är invigningar, nyhetsbrev, sociala medier och hemsida. Projektet kommer att presenteras på relevanta externa konferenser, nationellt och internationellt. Projektet avslutas med en avslutningskonferens, preliminärt augusti 2021 där även externa representanter från målgrupperna bjuds in.</p>		
Event och evenemang	<p>En viktig aktivitet inom projektet kommer att vara att delta vid, och i egen regi arrangera, olika event och evenemang. Positiva nyheter inom området, exempelvis att det etableras en ny laddstation och att en organisation bestämmer sig för att gå över till laddbara bilar, kommer att uppmärksammas genom att skrivning av pressmeddelanden och publicering på hemsidor etc. Projektets ambition är också att arrangera events såsom provkörningstillfällen, med fördel i samarbete med bilhandlarna, och invigningar i samband med drifttagning av laddstationer. Det kommer att vara önskvärt om dessa event och evenemang kan samordnas med andra större evenemang i regionen. Några tydliga sådana exempel är VM-tävlingarna i skidskytte och alpint som arrangeras i regionen under år 2019. År 2019 arrangeras världsmästerskapen i både alpint och skidskytte i Jämtlands län, i Åre respektive Östersund. I augusti 2017 undertecknade arrangörerna, kommunerna Åre och Östersund samt Region Jämtland Härjedalen och Länsstyrelsen Jämtlands län en överenskommelse med innebörden att VM-regionen 2019 ska vara en</p>	2018-08-01 - 2021-11-30	1 885 149

	<p>fossilbränslefri region. I överenskommelsen presenteras som en del av målbilden för februari - mars 2019 att det ska finnas en väl utbyggd infrastruktur för snabbbladdning av elbilar finns permanent längs Europavägarna E14 och E45 samt riksvägarna 86 och 87. I dagsläget är denna infrastruktur relativt väl utbyggd men det behövs snabbbladdningsstationer på ytterligare ett antal orter längs dessa vägar, exempelvis i Järpen och Sollefteå. För att påskynda detta arbete krävs en part som leder arbetet och sammanför markägare, elnätsägare och marknadens aktörer. Att vara en sådan part är en viktig roll för SiSL. Projektet har således en tydlig koppling till att göra VM-arrangemangen år 2019 fossilbränslefria. Eftersom organisationerna bakom dessa arrangemang undertecknat en överenskommelse om att VM-regionen 2019 ska vara en fossilbränslefri region kommer samverkan att fortsätta med VM-organisationerna. Det finns även andra evenemang som regelbundet arrangeras i regionen, och där det torde vara lämpligt att projektet finns representerat.</p>		
Informationsmaterial	<p>Okunskap om elbilar och laddning är en av tre huvudsakliga utmaningarna som identifierades i förstudierna. Projektet kommer utforma och sprida informationsmaterial som syftar till att inspirera fler att använda laddbara bilar. Genom löpande omvärldsanalys och dialogmöten kan vi identifiera informationsbehov. Strategin för informationsmaterialet kommer utstakas i kommunikationsplanen som görs i projektets början samt anpassas med tiden om nya frågor aktualiseras. Exempel på material som kan komma att tas fram är; 'Elbilens ABC' - material till bilhandlare,</p>	2018-08-01 - 2021-11-30	728 713

	elektriker och andra yrkesgrupper som kan dra nytta av elbilsutvecklingen. Lathundar om laddning för bostadsrättsföreningar, fastighetsägare och arbetsgivare. Informationsmaterialet ska vara inkluderande och ta hänsyn till horisontella kriterier.		
Utbildningar och seminarium	För att minska förekomsten av ¿barnsjukdomar¿ är det viktigt att kompetensen kring elbilar och laddning höjs. Det är viktigt att den som köper eller säljer laddbara bilar är medveten om vad det innebär, vilka möjligheter som finns men också vilka begränsningar som kan finnas. Vi kommer därför arrangera utbildningstillfällen för yrkesgrupper som berörs av elbilsutvecklingen såsom bilhandlare, elektriker, upphandlare och fastighetsägare. Dessa insatser skapar bättre förutsättningar för regionalt näringsliv att ta tillvara på de nya affärsmöjligheter och nischer som skapas när laddbara bilar och laddinfrastruktur får genomslag.	2018-08-01 - 2021-11-30	1 077 228
Road shows	Projektet planerar att genomföra så kallade ¿roadshows¿, informationsmöten om elbilar och laddning som arrangeras på en rad olika orter i de båda länen. Vid dessa möten kommer vi informera om förutsättningarna för elbilar och laddning, aktuella investeringsstöd. I den mån det är möjligt kommer vi erbjuda provkörning av elbilar. Vi kommer att arrangera informationsmöten som är riktade till specifika målgrupper såsom fastighetsägare, företag och bostadsrättsföreningar, men också möten med mer allmän information.	2018-08-01 - 2021-08-01	1 489 109
Riktade insatser mot turism och näringsliv	För att skapa en fullgod och kombinerad laddinfrastruktur krävs att det finns möjligheter till snabbbladdning längs stråken och	2018-08-01 - 2021-08-01	380 198

	<p>normalladdning vid arbetsplatser och besöksmål. En aktivitet i projektet kommer därför att vara att initiera en bred diskussion att med organisationer och näringsliv avseende intresset för etablering av stationer för normalladdning. En förhoppning med detta är att framsynta regioner och specifika besöksmål kan attrahera fler besökare i takt med att antalet laddbara fordon ökar. Det har redan inkommit önskemål från exempelvis Destination Vemdalen och Destination Åre samt Fyrfasen Energi och ett antal andra aktörer om att en sådan diskussion behöver föras på såväl lokal som regional nivå. Intresset för att etablera laddstationer är stort men frågeställningarna är många; vad är investeringskostnaden, vad är driftkostnaden, ska man ta betalt, får man ta betalt, vilka betalningslösningar finns, vad tjänar man osv? För arbetsplatser blir det också en fråga om skattetekniska frågor om arbetsgivaren erbjuder möjlighet till laddning, samtidigt som det kan vara ett sätt att bli en mer attraktiv arbetsgivare. Sammantaget är målet är att ge näringslivet bättre möjligheter att styra transportsätt för personal och besökare mot mer miljöanpassade alternativ och på så sätt stötta näringen i att bli mer klimat- och energieffektiv samtidigt som de ökar sin konkurrenskraft och attraktivitet. Projektet SiSL vill ta en ledande roll i dessa diskussioner.</p>		
Dialogmöten och workshops	Nuläget avseende laddinfrastrukturen i Jämtlands och Västernorrlands län är relativt god, avseende enskilda korridorer och kluster till och med fullgod. Dock finns det korridorer och kluster där infrastrukturen behöver byggas ut för att det ska kunna betecknas som en fullgod kombinerad struktur. För snabbbladdare är det relativt enkelt att peka ut strategiska	2018-08-01 - 2021-08-01	316 832



	<p>orter, dock är det också viktigt att hitta mer exakta platser som är lämpliga för såväl bilisten som markägaren, elnätsägaren och ägaren av laddstationen. Det är en av de frågeställningar som kommer att belysas vid de dialogmöten och workshops som kommer att arrangeras inom SISL. Vi vill alltså hitta de platser som är mest lämpliga sett ur ett antal olika perspektiv och där behöver det ske en dialog mellan olika intressen, inte minst gäller detta etablering av snabbladdare. I detta sammanhang kommer också representanter för projektet att delta vid hearings i regi av Trafikverket inom ramen för deras uppdrag att jobba nationellt med utbyggnaden av laddinfrastruktur. En annan frågeställning är etablering av publika stationer för normalladdare på platser där elbilsägaren kan förväntas/önskas stå en längre stund. Icke-publik laddning uppgår till ca. 90% av den totala laddningen för en genomsnittlig elbilsägare. Därför är det också väldigt viktigt att skapa dialog avseende icke-publik laddning i hushåll, på arbetsplatser, i bostadsrättsföreningar etc.</p>		
Marknadsföring och resultatspridning	<p>Projektet kommer lyfta goda exempel och resultat vid informationsaktiviteter som arrangeras. Projektet kommer uppmärksamma utvecklingen genom att skriva pressmeddelanden där nyheter och goda exempel lyfts såsom nyinstallation av snabbladdare eller företag som satsar på laddbara bilar eller laddning. Erfarenheter från aktiviteter, dialogmöten och omvärldsanalys kommer sammanställas och delges till projektgrupp, Länsstyrelserna samt Trafikverket.</p>	2018-08-01 - 2021-11-30	522 772
Avslutsarbete	<p>Under projektets sista fyra månader sammanställs resultat, ekonomi och</p>	2021-08-01 - 2021-11-30	800 000

	<p>kommunikationsresultat i en slutrapport. Projektet kommer att presenteras på lämplig konferens, antingen i slutet av projektets genomförande eller under perioden för avslutsarbete - beroende på vilken konferens som är mest lämpad. Projektets resultat kommer att publiceras på projektets hemsida och sparas på BioFuel Regions server. Projektet avslutas med en avslutningskonferens preliminärt i augusti 2021 där även externa representanter från målgrupperna bjuds in.</p>		
Utvärdering och lärande	<p>En extern utvärderare kommer att upphandlas för att följa projektet för att säkra att våra aktiviteter ger den förväntade effekt och måluppfyllelse som planerats. Projektet kommer att följas upp genom regelbundna projektmöten där projektledare och delprojektledare går igenom tidsplan, genomförande och ekonomiskt utfall. Vid eventuella avvikelser kommer åtgärder att diskuteras av projektets styrgrupp. Leveransen av el vid snabbladdare och andra laddstolpar kommer inte att kunna mätas utan utvärderas enligt schabloner framtagna av Energimyndigheten. Detta ger beräkningsunderlag för hur mycket förnybar energi som ersätter fossila drivmedel samt hur mycket fordonsflottan effektiviseras. Utvärderingen av arbetet sker på projektmöten där delprojektledarna delger projektet sina erfarenheter och på så sätt kan projektet identifiera bästa arbetssätt. De fysiska mötena kommer att hållas på de olika platser där projektet har aktiviteter. Genom att faktiskt se och förstå hur kollegorna arbetar ökar lärandet ytterligare. Detta lärande har redan startat under projektansökningsfasen då våra samverkanspartner har olika och kompletterande kompetenser och varje aktivitet som planeras har</p>	2018-08-01 - 2021-11-30	200 000

	<p>förbättrats utifrån övriga partners input. Projektets resultat och erfarenheter kommer att delges på hemsida, i sociala medier, på externa konferenser och i en slutrapport. Genom projektet så kommer det strategiska nätverket att stärkas och utökas. Nya aktörer kommer aktivt att bjudas in till nätverket för att effektivt kunna ta del av lärdomarna. Resultatet från SiSL kommer att kunna användas som utvärderingsmaterial i kommande investeringsprojekt. Ett systerprojekt koordineras redan av BioFuel Region för Övre Norrland och HEMAB projektleder ett systerprojekt i Härnösand. Projekten kommer visserligen att drivas som separata projekt, men i praktiken kommer mycket av arbetet och vissa aktiviteter och projektmöten att kunna koordineras. Detta utökar kunskapsbasen och spridningen av lärandet i projekten.</p>		
Uppstart och planering	<p>Planering, framtagning av rutiner, utse en projektgrupp som fungerar både som styrgrupp och referensgrupp. En kommunikationsplan tas fram under perioden efter projektets godkännande samt framtagande av hemsida och grafisk profil. Det är i huvudsak projektledare och delprojektledare på BioFuel Region och Region Jämtland Härjedalen som kommer att arbeta under den perioden, men något möte med delprojektledare, ekonomer och projektgruppen kan behöva genomföras. Projektledning och administration, inklusive kick-off och projektmöten Vid ett positivt beslut från Tillväxtverket så startar projektet med en kickoff i augusti 2018 med styrgrupp/referensgrupp, projektanställda och finansiärerna. Projektdeltagarna i BioFuel Region och Region Jämtland Härjedalen</p>	2018-08-01 - 2018-11-01	600 000

	<p>kommer att arbeta tätt tillsammans, med täta arbetsmöten och avstämningsmöten varje vecka som regel. Under projektets gång genomförs också projektmöten på regelbunden basis, ca 5-6 möten per år med projektdeltagare. Huvuddelen av mötena kommer att ske digitalt och övriga sker i huvudsak på de orter där samverkansparterna och medfinansiärer verkar. Vår erfarenhet från projektet SiSL Övre Norrland är att dessa möten är en avgörande del för projektets lärande mellan varandra. Styrgruppsmöten genomförs vid behov, 1-2 gånger per år. Kommunikationsplan Under uppstartsfasen, augusti till oktober 2018, kommer projektet ta fram en kommunikationsplan som specificerar hur vi kommer att arbeta för att nå projektets målgrupper på bästa sätt. I planen integrerar vi arbete med de horisontella målen. Planen kommer att ligga till grund för genomförande av projektets externa spridning. Grafisk profil, hemsida och grafiskt material När projektet har beviljats kommer vi att ta fram en grafisk profil för projektet, samt tillhörande material för att underlätta informations-spridning. I materialet ingår logga, roll-ups, broschyr, informations-skyltar samt en hemsida för uppdaterad information under projektets gång. Den grafiska profilen kommer att tas fram med syftet att gå att kombinera med projektparternas egna profiler samt vara inkluderande vad gäller bild och språkval. En betydande del av detta går att återanvända/anpassa från den grafiska profil som tagits fram för projektet SiSL Övre Norrland. Uppstart och analys En viktig aktivitet i uppstarten av projektet kommer att vara att noggrant analysera hur behoven för utbyggnad av laddinfrastruktur ser ut. Hur ser det ut i dagsläget och vilka behov finns för</p>		
--	--	--	--

	<p>att det ska kunna sägas finnas en fullgod kombinerad struktur. Med utgångspunkt från denna analys kommer kontakter att kunna tas med beröra aktörer på respektive orter; elnätsägare, markägare, laddoperatörer m.fl. En del av uppstarten kommer också att vara kvalitetssäkring av digitala appar och kartor som visar var laddning finns i dagsläget. Projektets ambition är att kvalitetssäkra dessa appar, både genom dialog med de som publicerar informationen men även genom att praktiskt åka runt och kartlägga läget i regionen genom att testa de möjligheter till laddning som finns. Därigenom skapas också en bild av vilka betalningslösningar som används och hur dessa fungerar. I det sammanhanget kan även olika alternativ för ägande och drift av laddstationer, skyltning, parkeringsavgifter etc kartläggas och analyseras. En annan del av uppstartsarbetet kommer att vara att initiera samarbete med Länsstyrelserna i Jämtlands och Västernorrlands län avseende deras uppdrag i nya regleringsbrevet om att ta fram en regional plan och strategi för laddinfrastruktur och förnybara drivmedel till december 2019.</p>		
--	---	--	--

#### Insatser som är riktade till enskilda företag

Nej

#### Aktiviteter av socialfonderskaraktär

Nej

#### Aktiviteter som genomförs utanför programområdet

Nej

#### Indikatorer

#### Aktivitetsindikatorer för investeringsprioriteringen

Namn	Värde	Måttenhet	Kommentar
------	-------	-----------	-----------

Namn	Värde	Måttenhet	Kommentar
Antal företag som får stöd	40	Företag	Inget företag får ekonomiskt stöd.
Antal företag som får annat stöd än ekonomiskt stöd	40	Företag	
Minskad energiförbrukning hos projektmedverkande företag och organisationer	400	MWh	Uppskattningen baseras på att deltagande företag och organisationer byter minst 40 fossildrivna fordon till eldrivna samt bygger laddplatser; vilket ger en energieffektivisering på 70% från 10 MWh till 3 MWh, dvs 7MWh per fordon, per år.

### Resultatindikatorer i linje med specifika mål

Namn	Värde	Måttenhet	Kommentar
Slutlig energianvändning per förädlingsvärde för små- och medelstora industriföretag.	Nej	Enhet inte tillämplig	
Andel användning av förnybar energi	Nej	Enhet inte tillämplig	

### Budget

Projektperiod: 2018-08-01 - 2021-11-30

### Kostnader

Kostnadsslag	2018	2019	2020	2021														Totalt
Personal	447 376	1 003 680	1 023 360	948 440														3 422 856
Extern sakkunskap och externa tjänster	280 000	380 000	380 000	370 000														1 410 000
Resor och logi	24 000	48 000	48 000	48 000														168 000
Investeringar materiel och externa lokaler	135 600	237 500	237 500	196 200														806 800
Schablonkostnader	286 688	643 178	655 790	607 778														2 193 434
<b>Summa kostnader</b>	<b>1 173 664</b>	<b>2 312 358</b>	<b>2 344 650</b>	<b>2 170 418</b>														<b>8 001 090</b>
<b>Projektintäkter</b>																		
<b>Summa faktiska kostnader</b>	<b>1 173 664</b>	<b>2 312 358</b>	<b>2 344 650</b>	<b>2 170 418</b>														<b>8 001 090</b>
<b>Bidrag annat än pengar</b>																		
<b>Summa bidrag i annat än pengar</b>																		<b>0</b>
<b>Summa totala kostnader</b>	<b>1 173 664</b>	<b>2 312 358</b>	<b>2 344 650</b>	<b>2 170 418</b>														<b>8 001 090</b>

## Medfinansiering

Finansiär	2018	2019	2020	2021																Totalt
<b>Offentligt bidrag annat än pengar</b>																				
<b>Totalt offentligt bidrag annat än pengar</b>																				<b>0</b>
<b>Offentlig kontantfinansiering</b>																				
Biofuel Region AB	2 079	43 821	29 675	44 795																<b>120 370</b>
Region Västernorrland 2321000206	216 832	396 179	412 325	375 207																<b>1 400 543</b>
Länsstyrelsen i Västernorrlands län	61 832	81 179	97 325	60 207																<b>300 543</b>
Härnösands energi & miljö AB	10 000	20 000	20 000	10 000																<b>60 000</b>
Kramfors kommun	10 000	20 000	20 000	10 000																<b>60 000</b>
Sollefteå kommun	10 000	20 000	20 000	10 000																<b>60 000</b>
Region Jämtland Härjedalen	251 089	100 000	98 000	50 000																<b>499 089</b>
Region Jämtland Härjedalen	0	450 000	450 000	500 000																<b>1 400 000</b>
Länsstyrelsen i Jämtlands län	25 000	25 000	25 000	25 000																<b>100 000</b>
<b>Total offentlig kontantfinansiering</b>	<b>586 832</b>	<b>1 156 179</b>	<b>1 172 325</b>	<b>1 085 209</b>																<b>4 000 545</b>
<b>Total offentlig finansiering</b>	<b>586 832</b>	<b>1 156 179</b>	<b>1 172 325</b>	<b>1 085 209</b>																<b>4 000 545</b>
<b>Privata bidrag annat än pengar</b>																				
<b>Totalt privat bidrag annat än pengar</b>																				<b>0</b>
<b>Privat kontantfinansiering</b>																				
<b>Totalt privat kontantfinansiering</b>																				<b>0</b>
<b>Totalt privat finansiering</b>																				<b>0</b>

## EU-stöd

Finansiering	2018	2019	2020	2021																Totalt
EU-medel	586 832	1 156 179	1 172 325	1 085 209																<b>4 000 545</b>

## Sammanställning (stödprocent)

Stödandel av faktiska kostnader

50,00%

**Beslut om stöd**  
2018-06-21



Stödandel av stödgrundande finansiering	50,00%
Stödandel av total finansiering	50,00%
Andel annan offentlig finansiering (annan än EU-medel)	50,00%
Andel privat finansiering	0,00%

Beslutande

John Wallon

Enhetschef för Regional tillväxt norra Sverige  
Tillväxtverket  
Förvaltande myndighet för Europeiska Regionala Utvecklingsfonden

Handläggare  
Maud Persson