

Projektnamn:	Hållbara transporter inom bioekonomin
Projektägare:	BioFuel Region BFR AB
RUS prioriterad område:	Prioritering 4: Västerbotten - en region med hållbara livsmiljöer att bo, verka och leva i
RUS delprioritering:	4.4 Hållbar konsumtion, inklusive energianvändning
Berörda län	Norrbottnen, Jämtland, Västernorrland, Västerbotten
Berörda kommuner	Bjurholm, Robertsfors, Storuman, Arvidsjaur, Överkalix, Kramfors, Malå, Härnösand, Ragunda, Timrå, Norsjö, Arjeplog, Gällivare, Vännäs, Kalix, Kiruna, Luleå, Åre, Dorotea, Umeå, Övertorneå, Pajala, Berg, Piteå, Strömsund, Vindeln, Ånge, Sundsvall, Nordmaling, Åsele, Örnsköldsvik, Härjedalen, Jokkmokk, Haparanda, Östersund, Sorsele, Sollefteå, Skellefteå, Boden, Bräcke, Vilhelmina, Lycksele, Krokom, Älvsbyn
Sökt belopp:	1 844 134 kr
Sökt projektkostnad:	12 294 213 kr
Projektperiod:	2026-07-01 - 2029-06-30

Sammanfattande beskrivning till Projektbanken

Dagens geopolitiska situation och det politiska landskapet kräver mer diversifierade och hållbara transporter. Projektets huvudsyfte är att påskynda omställningen av transporter inom bioekonomisektorn mot fossilfrihet. Projektet tar ett systemperspektiv och integrerar aspekter som teknik, logistik och driftsplanering, affärsmodeller och policyer. Erfarenheter från TREE-projektet, en storskalig systemdemonstrator av elektrisk skogstransport. 12 ellastbilar är utplacerade på 7 platser runt om i Sverige, kommer att ge viktiga input till riktlinjer och handlingsplaner riktade till upphandlare av biomassa, transportörer och beslutsfattare inom Interreg Aurora. En årlig roadshow kommer att visa upp befintlig teknik, till exempel el lastbilar. Ett verktyg för beräkning av koldioxidavtryck för transporter samt förslag på lämpliga platser fossilfri infrastruktur kommer att levereras. Projektet stöder och kommer att ge input till EU:s gröna giv, nationella och regionala klimathandlingsplaner.

Förslag till beslut

REGION VÄSTERBOTTEN avslår ansökan från BioFuel Region BFR AB, om stöd till ovan angivet projekt.

Beslutet har fattats med stöd av förordning (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala tillväxtpolitiken.

Motivering till avslag:

Projektet uppfyller kraven fastställda i Region Västerbottens Agenda för hållbar regional finansiering, men bidrar i låg grad till prioritetshöjande aspekterna Sammanhållen region och Hållbar regional tillväxt och avslås därför i konkurrens med andra projekt.

Bedömda resultat och konsekvenser

Urvalskriterier och prioriteringar

I nedanstående två tabeller framgår hur projektet uppfyller Region Västerbottens krav och prioritetshöjande aspekter fastställda i Agenda för hållbar regional finansiering.

KRAV fastställda i Agenda för hållbar regional finansiering	Nej	Ja
Projektet är avgränsad från den sökandes ordinarie verksamhet i fråga om tid, ekonomi och arbetsinsats		X
Projektet har en projektlogik som visar vilka problem ska lösas, vad ska uppnås, genom vilka åtgärder projektets mål uppnås och med vilka resurser detta görs		X
Jämställdhet är integrerad i projektet		X
Mångfald inklusive integration och andra sociala aspekter är integrerad i projektet		X
Ekologisk hållbarhet är integrerad i projektet		X
Ekonomisk hållbarhet är integrerad i projektet		X

PRIORITETSHÖJANDE ASPEKTER fastställda i Agenda för hållbar finansiering	Inte alls	I låg grad	Delvis	I hög grad	I mycket hög grad
Projektet bidrar till att Västerbotten är en sammanhållen region		X			
Projektet bidrar till hållbar regional tillväxt		X			
Projektet bidrar till positiva hållbarhetseffekter genom insatser som i huvudsak syftar till att hantera regionala hållbarhetsutmaningar inom jämställdhet, mångfald inklusive integration och andra sociala dimensioner och miljö och klimat.					

Sammanfattande bedömning

Projektet uppfyller kraven fastställda i Region Västerbottens Agenda för hållbar regional finansiering, men bidrar i låg grad till prioritetshöjande aspekterna Sammanhållen region och Hållbar regional tillväxt och avslås därför i konkurrens med andra projekt.

Projektlogik

Projektet bedöms ha en godkänd men sammantaget svag projektlogik eftersom kopplingen mellan identifierade behov, planerade aktiviteter och förväntade resultat inte är tillräckligt tydligt underbyggd. En central svaghet är att målgruppen inte i tillräcklig utsträckning har involverats i projektets utformning, vilket minskar träffsäkerheten i de föreslagna insatserna. Avsaknaden av ett starkt deltagarperspektiv gör det svårt att säkerställa att projektets mål motsvarar faktiska behov och förutsättningar.

Behovsanalysen baseras delvis på generella antaganden snarare än på systematiskt insamlad empiri eller dialog med berörda aktörer. Problemformuleringen riskerar därmed att bli för bred och inte tillräckligt förankrad i målgruppens konkreta utmaningar. Detta påverkar projektets interna logik genom att sambandet mellan problem, lösning och effekt blir otydligt. Sammantaget innebär detta att projektet är genomförbart men skulle vinna på en fördjupad behovsanalys och starkare representation av målgruppen för att uppnå en mer robust projektlogik.

Hållbarhetsintegrering

Projektet bedöms ha en godkänd hållbarhetsintegrering eftersom hållbarhetsperspektiv har beaktats i samtliga faser av projektet – planering, genomförande och uppföljning. I planeringsfasen har projektet identifierat relevanta sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter, även om dessa inte alltid är fullt ut konkretiserade i mätbara mål.

Hållbarhetsperspektivet finns med i projektets övergripande målbild, vilket ger en grundläggande riktning för arbetet. Under genomförandet planeras aktiviteter som i viss mån tar hänsyn till långsiktiga effekter och resurseffektivitet. Samtidigt saknas en mer systematisk beskrivning av hur hållbarhetsmålen ska omsättas i praktiken i det dagliga arbetet. Uppföljningen innehåller indikatorer kopplade till hållbarhet, men dessa är relativt övergripande och begränsar möjligheten till fördjupad analys. Det finns därmed en struktur för att följa upp hållbarhetsaspekter, men den kan utvecklas ytterligare för att stärka lärande och förbättring. Sammantaget visar projektet en medveten men grundläggande integrering av hållbarhet, vilket uppfyller kraven på godkänd nivå men lämnar utrymme för vidare fördjupning.

Sammanhållen region

Projektet bedöms i låg grad bidra till en sammanhållen region eftersom insatserna främst är avgränsade till en lokal kontext och saknar tydliga regionala kopplingar. Samverkan med andra aktörer förekommer, men den är begränsad i omfattning och har inte en tydlig regional struktur eller långsiktig samordning. Projektet beskriver inga konkreta mekanismer för hur erfarenheter eller resultat ska skalas upp eller komma fler geografiska områden till del. Samarbeten som nämns är i huvudsak operativa snarare än strategiska och bidrar därmed i begränsad utsträckning till regional integration. Sammantaget innebär detta att projektets påverkan på regional sammanhållning är indirekt och relativt svag.

Hållbar regional tillväxt

Projektet bidrar i låg grad till hållbar regional tillväxt eftersom insatserna i huvudsak är riktade mot kortsiktiga resultat och saknar ett tydligt tillväxtperspektiv på regional nivå. Det finns begränsade kopplingar till näringsliv, kompetensförsörjning eller

innovationssystem som kan stärka regionens långsiktiga utvecklingskraft. Projektet beskriver inga skalbara effekter eller strukturer som kan leva vidare efter projektiden och bidra till varaktig tillväxt. Sammantaget blir projektets påverkan på regional tillväxt marginell och indirekt.

Avgränsning ordinarie verksamhet

Projektet är avgränsad från sökandes ordinarie verksamhet i fråga om aktivitet, tid och resurser.

Sammanfattande beslutsmotivering

Den sammanfattande bedömningen är att projektet bör avslås i konkurrens med andra projektansökningar.

Ersätter beslutet ett tidigare/annat beslut?

-

Resurser och finansiering

-

Bilagor

-

Beslut expedieras till

Ansvarig verksamhetschef: Nils Enwald

Projekt-PM

ÄrendelD
20379735Diarie-nr
REGAC 146-2026

Sammanfattning

Dagens geopolitiska situation och det politiska landskapet kräver mer diversifierade och hållbara transporter. Projektets huvudsyfte är att påskynda omställningen av transporter inom bioekonomisektorn mot fossilfrihet. Projektet tar ett systemperspektiv och integrerar aspekter som teknik, logistik och driftsplanering, affärsmodeller och policyer. Erfarenheter från TREE-projektet, en storskalig systemdemonstratör av elektrisk skogstransport. 12 ellastbilar är utplacerade på 7 platser runt om i Sverige, kommer att ge viktiga input till riktlinjer och handlingsplaner riktade till upphandlare av biomassa, transportörer och beslutsfattare inom Interreg Aurora. En årlig roadshow kommer att visa upp befintlig teknik, till exempel el lastbilar. Ett verktyg för beräkning av koldioxidavtryck för transporter samt förslag på lämpliga platser fossilfri infrastruktur kommer att levereras. Projektet stöder och kommer att ge input till EU:s gröna giv, nationella och regionala klimathandlingsplaner.

Vilket/vilka problem vill projektet lösa?

Norra Sverige och Finland är ett av de skogstätaste områdena i Europa och enorma investeringar har gjorts i industrier som bearbetar skogsbiomassa. Inom en snar framtid planeras nya investeringar i produktion av elektrobränslen i regionen. Transporterna av biomassa är dock fortfarande beroende av fossila bränslen. För att stärka konkurrenskraften och skapa tillväxt, samtidigt som man bidrar till den gröna omställningen, måste logistikbehoven hanteras på ett kostnadseffektivt och klimatvänligt sätt.

Genom att visa upp och främja goda exempel på låga utsläpp samt fossilfria transporter från både Sverige och Finland, syftar projektet till att främja handlingsplaner och upphandling av fossilfria transporter.

Befintliga industrier står inför stora utmaningar när det gäller att bli fossilfria i sina omfattande transporter, som för närvarande till stor del är beroende av fossila bränslen, medan nya gröna industriella investeringar ytterligare kommer att öka transportefterfrågan och fossilfria transportlösningar kan vara ett kriterium för etablering.

För att fullt ut dra nytta av transportomställningen behöver aktörer inom regionen aktivt engagera sig internationellt. Vi delar gemensamma utmaningar och ser gemensam potential, vilket innebär att vi måste dra nytta av kunskap och erfarenheter från andra regioner. Ett transnationellt samarbete är det mest resurseffektiva sättet att uppnå detta.

För fordonsleverantörer, bioekonomiska aktörer och andra kunskapsleverantörer skapar en bredare geografisk efterfrågan också starkare incitament att ta emot delegationer för studiebesök och delta i olika former av samarbete, eftersom detta representerar både en större potentiell marknad och fler möjliga affärspartners. Det transnationella samarbetet stärker därför också regionala aktörers internationella nätverk genom de kontakter som etableras via konsortium partners i andra länder. Studieresor och gränsöverskridande

workshops fungerar som viktiga verktyg för att främja detta kunskapsutbyte och fördjupa samarbetet.

Förväntat resultat av projektet på kort och lång sikt

Transportköpare får ökad kunskap kring kravställning för upphandling av fossilfria transporter. Leverantörer får bättre förutsättningar för beslut och incitament för att erbjuda fossilfria tunga transporter. Beslutsfattare har fått en ökad förståelse för de drivkrafter och barriärer som en omställning till fossilfria transporter betyder för näringen.

Projektet ökar också samverkan och utbyte mellan forskning och företag, vilket bland annat bidrar till gemensamt problemlösande och därmed ökad kunskap som gynnar bioekonomibranschen och forskningsinstitutionerna i regionen. Det är viktigt för målgruppen att bjudas in och få möjlighet att delta på kunskapshöjande webinarier och ibland delta på studiebesök.

Genom projektet får intressenter tillgång till relevant kunskap, insikter om marknadspotential för omställning av transporter, ett brett kontaktnät samt möjligheter till finansiering allt för att underlätta fossilfria transporter för bioekonomin i Västerbotten.

All kunskap, erfarenheter och kontakter dokumenteras i kunskapsguider för att säkerställa att informationen är tillgänglig även efter projektets slut.

På kort sikt förväntas detta leda till en högre kunskapsnivå och ett starkare kontaktnät bland bioekonomiaktörer i Västerbotten. Hur långt enskilda aktörer kommer under projekttiden beror på hur långt de kommit i sin omställning, samt externa faktorer som tillgång till t ex fordonsladdning och billig el. När projektets lösningar implementeras kan de bidra till större och mer lönsamma verksamheter, ökad användning av förnybar energi, bättre tillgång till förnybar drivmedelsinfrastruktur för skogsindustrin, samt fler fossilfria transporter för bioekonomin i Västerbotten.

För att säkerställa att projektets insatser leder till önskade effekter kommer följande metoder att användas för att mäta förändring och resultat:

1. Kompetenshöjning

Före- och efterenkäter till deltagare i arbetsgrupper, workshops och studiebesök för att mäta förändring i kunskapsnivå.

Antal deltagare i kompetenshöjande aktiviteter (regionala och transnationella).

Antal genomförda utbildningsinsatser och dokumenterade lärandemoment.

2. Kunskapsöverföring och nätverkande

Antal regionala avstämningsmöten och deltagare.

Användning av kunskapsguider, mätt via nedladdningar, distribution och referenser i andra projekt eller sammanhang.

Feedback från användare om guiders relevans och användbarhet.

Att gå över till förnybart drivna tunga transporter är en viktig del i omställningen av bioekonomin. Projektet avser att samtliga deltagare i målgruppen får ökad kompetens om förutsättningar för kravställning och upphandling av fossilfria transporter. Kunskap om lämpliga affärsmodeller, både regionalt som till andra marknader där det nätverk som etableras i projektet blir viktigt för ett ökat samarbete runt efterfrågan. Behovet av

infrastruktur, kompetens och arbetskraft kan då mötas via de etablerade kontakterna där forskning och utveckling även fortsättningsvis blir viktiga delar i bioekonomins utveckling och omställning av dess transporter.

Kopplingar till Västerbottens regionala utvecklingsstrategi: Projektets fokus på att ställa om bioekonomins tunga transporter till el och förnybara drivmedel ligger helt i linje med länets mål om fossilfri fordonsflotta. Projektet bidrar konkret till att minska användningen av fossila produkter och öka resurseffektiviteten. Projektet bidrar till Västerbottens innovationskraft, stärker befintliga affärer och skapar nya affärsmöjligheter för bioekonomiaktörer.

Målgrupp

Transportköpare är viktiga för kravställning i upphandlingen av fossilfria transporter. Regionala aktörer är bland annat Umeå Energi, Skellefteå Kraft, Sveaskog, Holmen, SCA, Domsjö Fiber.

Leverantörer av biomassa behöver beslutsstöd och incitament för upphandling av fossilfria tunga fordon, t.ex. åkerier, Rebio, Norra skogsägarna, Sveaskog.

Teknikleverantörer av fordon och infrastruktur kan få en ökad förståelse för marknadsutvecklingen och möjlighet att visa upp och marknadsföra sina produkter.

Infrastruktur. Viktiga hubbar för tex tankning och laddning av fordon. Det är en förutsättning för att köpare och leverantörer ska kunna ställa om till fossilfria transporter. T.ex. Storumanterminalen, Rundviksterminalen, Bastuträskterminalen.

Beslutsfattare behöver ökad förståelse för drivkrafter och barriärer för fossilfria transporter för att med hjälp av policys och styrdokument påskynda utvecklingen mot fossilfrihet. North Sweden EU Office, Regionen, Länsstyrelse och kommuner.

Nationella myndigheter och branschorganisationer Skogsindustrierna, Svebio, LRF, Energigas Sverige, Fossilfritt Sverige, Closer, Trafikverket, Energimyndigheten.

Forskning och utveckling kommer att få tillgång till viktiga resultat för vidare FoU och aktiviteter samt möjligheter att delta på evenemang. Universitet, institut och centrumbildningar, t.ex. Bio4energy, Skogstekniska klustret, Cerum, Science Parks, RISE, SLU.

Allmänheten är en indirekt målgrupp som genom att synliggöra fossilfria fordon och infrastruktur får en ökad medvetenhet och motivation för att själva bidra till klimatarbetet.

Projektets hållbarhetsaspekter

Projektets huvudsyfte är att påskynda utvecklingen mot fossilfria leveranser av biomassa till skogsbolag och energibolag. Projektet arbetar i hela värdekedjan för att minska klimatpåverkan från bioekonomitransporter. Denna målsättning genomsyrar projektets samtliga aktiviteter. Målsättningen är att minska den lokala miljöpåverkan från transporter i form av tex buller och avgaser. Projektet bidrar till flera av de globala hållbarhetsmålen, främst mål 9 och 13.

Projektet skapar också ett tydligt incitament för ökad produktion av förnybar energi. Projektet kommer också att främja ökningen av förnybar energi, mer specifikt genom

regional samverkan och ledarskap och aktiviteter för att möjliggöra för målgruppen att gå över till fossilfria transporter på fler platser i Auroraområdet. Omställningen till hållbara drivmedel gynnar den ekologiska hållbarhetsaspekten genom minskade växthusgasutsläpp och minskad klimatpåverkan, genom att ersätta fossila drivmedel. En ökad produktion av hållbara drivmedel kräver dock att mark och resurser tas i anspråk, vilket kan få negativa konsekvenser ur ett ekologiskt perspektiv. Fysiska event, som planeras inom projektet medför också en negativ klimatpåverkan genom t.ex. mat och resor. Våra aktiviteter planeras för så liten påverkan som möjligt och vi kommer att välja plats och tid utifrån möjlighet till distansdeltagande, sträva efter att anlita lokala talare och servera lokalproducerade vegetariska alternativ.

Ekologisk hållbarhet

Projektet bidrar i sig till ökad ekologisk hållbarhet i sig då det bidrar till ökad användning och förutsättning för produktion av förnybar och energi samtidigt som de bidrar till ekonomisk nytta. Aktiviteterna i projektet planeras så att de minimerar miljö- och klimatpåverkan. Projektmöten hålls digitala och resor och fysiska träffar genomförs bara när de har ett mervärde, exempelvis studiebesök och att målgruppen lär känna andra deltagare och projektteamet.

Social hållbarhet

I tidigare samverkansprojekt så genomfördes ett arbete kring jämställdhet och inkludering som i slutändan fokuserade på hur projektarbetet skulle kunna utföras så inkluderande som möjligt. Detta angreppssätt tar vi med oss in i vårt nya projekt. Det handlade bland annat om hur mötena designades och hur alla projektgruppens deltagare kunde komma till tals. Resultatet av inkluderingsarbetet blev en ökad kvalitet i projektarbetet och att det bidrog till en ökad motivation i projektteamet. I projektet ämnar vi fortsätta arbeta inkluderande och vi kommer att börja det arbetet med att säkerställa att alla projektpartners ligger på samma kunskapsnivå i jämställdhet och inkludering samt introducera dem i arbetssättet. Den externa kommunikationen ska granskas utifrån jämställda och inkluderande principer och här ämnar vi fortsätta använda den checklista vi tagit fram via tidigare projekt. Vi kommer också att göra 4R analyser av enskilda aktiviteter för att kunna förbättra våra aktiviteter som exempelvis event, workshops med flera. Därutöver kommer vi att sträva efter en så jämn könsfördelning mellan män och kvinnor (40-60%) i projektets arbetsgrupperingar.

Ekonomisk hållbarhet

Projektet syftar till att skapa goda förutsättningar för en livskraftig bioekonomi det vill säga ekonomisk hållbarhet. Bioekonomiaktörerna får ökad kunskap kring nya metoder och tekniker som gör det möjligt att effektivisera och ställa om transporter och utveckla nya affärsmodeller utifrån fossilfria transporter. Fossilfria biomassa transporter stärker investeringsplaner i produktion av elektrobränslen. Detta stärker deras konkurrenskraft. Dessutom ökar projektet också samverkan och utbyte mellan tillämpad forskning och företag, vilket underlättar företagets problemlösning och ger de möjlighet att vara mer proaktiva i omställningen av sina transporter. Det gränsöverskridande nätverk som bildats och förhoppningsvis utökas är en plattform för kunskapsöverföring, samarbeten och innovation.

Kostnadsbudget

Kostnadsslag	Totalt
Personal	8 781 581
Schablonkostnader	3 512 632
Summa kostnader	12 294 213
Projektintäkter	
Summa faktiska kostnader	12 294 213
Bidrag annat än pengar	
Summa bidrag i annat än pengar	0
Summa totala kostnader	12 294 213

Finansieringsbudget

Finansiär	Totalt
Total offentligt bidrag annat än pengar	0
LÄNSSTYRELSEN I NORRBOTTENS LÄN	7 991 238
Region Västernorrland	1 844 132
Energikontor Västernorrland	95 280
Total offentlig kontantfinansiering	9 930 650
Total offentlig finansiering	9 930 650
Total privat bidrag annat än pengar	0
BioFuel Region BFR AB	309 199
Skogforsk	210 230
Total privat kontantfinansiering	519 429
Total privat finansiering	519 429

Finansiering	Totalt
Region Västerbotten	1 844 134