

Plan för fossilfria marktransporter senast 2030 i Region Västerbotten

1	Sammanfattning.....	3
2	Bakgrund.....	3
3	Omvärldsbevakning av drivmedel, infrastruktur och fordon	3
4	Uppdrag	4
5	Genomförande av uppdrag.....	5
5.1	Projektgrupp	5
5.2	Styrgrupp.....	5
5.3	Arbetsprocess	5
5.4	Leverabler av projektet.....	5
5.5	Omfattning och avgränsning.....	6
5.5.1	Tjänsteresor	6
5.5.2	Patientresor	6
5.5.3	Godstransporter.....	6
5.5.4	Laddinfrastruktur	6
5.5.5	Kollektivtrafik	6
5.5.6	Övriga transportområden	7
5.5.7	Områden som ej ingår i plan för fossilfria marktransporter.....	7
6	Plan för fossilfria marktransporter 2030.....	7
6.1	Styrning av plan för fossilfria marktransporter.....	7
6.2	Genomförande av plan för fossilfria marktransporter	7
6.3	Övergripande aktiviteter för alla områden.....	7
6.3.1	Nuläge	7
6.3.2	Aktiviteter för alla områden.....	8
6.3.2.1	Miljöprojekts koordinator	8
6.3.2.2	Upphandling och avtal för fossilfria transporter.....	8
6.3.2.3	Riktlinje för hållbara inköp.....	9
6.3.2.4	Rutin för upphandling och uppföljning av fossilfria transporter	9
6.3.2.5	Övergång till fossilfria drivmedel på befintliga fordon, egna och leasade	10
6.3.2.6	Utbilda i sparsam körning	10
6.3.2.7	Risk och sårbarhetsanalys samt kontinuitetshantering	11
6.4	Tjänsteresor	11

6.4.1	Nuläge	11
6.4.2	Aktivitet tjänsteresor	12
6.4.2.1	Införa bilpool i regionen.....	12
6.5	Patientresor	13
6.5.1	Nuläge	13
6.5.2	Aktiviteter patientresor	14
6.5.2.1	Ambulansen inför elfordon för transport av personal vid passbyte, huvudort-satellitstationer.....	14
6.5.2.2	Utvärdera ambulansernas transportarbete till följd av förändringar i hälso- och sjukvården.....	15
6.5.2.3	Utredning och övertagande av gemensam koordineringscentral	15
6.6	Godstransporter.....	16
6.6.1	Nuläge	16
6.6.2	Aktiviteter godstransporter	16
6.6.2.1	Regionen tar över ansvaret för godstransporterna och skapar en samlingshubb för material	16
6.6.2.2	Region Västerbotten har ett centrallager i egen regi – samlastning	17
6.6.2.3	Kartläggning av alla rutter för regionens gods- och hjälpmedelsflöden.....	17
6.6.2.4	Optimera kapaciteten genom ökad fyllnadsgrad i gods- och hjälpmedelsfordon....	18
6.6.2.5	Samordna Hjälpmedelsverksamhetens godstransporter med kommunernas godstransporter inom länet.....	18
6.7	Laddinfrastruktur	19
6.7.1	Nuläge	19
6.7.2	Aktiviteter laddinfrastruktur	19
6.7.2.1	Installation av laddpunkter vid regionens fastigheter och inhyrda lokaler	19
6.8	Kollektivtrafiken	21
6.8.1	Nuläge	21
6.8.2	Aktiviteter kollektivtrafiken	22
6.8.2.1	Framtagande av en drivmedelsstrategi för Kollektivtrafik och Bussgods.....	22
6.8.2.2	Implementering av fastställd drivmedelsstrategi.....	22
7	Modell för uppföljning	23
8	Framgångsfaktorer.....	23
9	Risker/hinder.....	24
10	Ordlista.....	24
11	Referenser.....	25
12	Bilagor	26
12.1	Bilaga 1 – Aktivitetsplan för implementation av fossilfria marktransporter senast 2030	26

12.2	Bilaga 2 – Risk och Konsekvensanalys.....	26
12.3	Bilaga 3 - Region Västerbottens godsflöden	26
12.4	Bilaga 4 - Modell för uppföljning	27

1 Sammanfattning

En plan med aktiviteter har tagits fram för genomförande av omställningen till fossilfria marktransporter fram till 2030. Aktiviteterna finns inom områdena tjänsteresor, patientresor, godstransporter, laddinfrastruktur och kollektivtrafik. Övergripande aktiviteter riktar sig till alla identifierade områden. Övriga aktiviteter riktar sig till ett eller flera områden. Aktiviteterna utgör underlag för respektive förvaltnings verksamhetsplanering för att nå fossilfria marktransporter.

Klimatområdet är ett av de områden där regionen har störst påverkan på miljön. Målet att alla markbundna transporter ska vara fossilfria år 2030 är en av de viktigaste aktiviteterna för att regionen ska nå sitt mål att minska sin klimatpåverkan med 60 procent fram till 2030.

I regionstyrelsens verksamhetsplan för 2022 står att en plan ska tas fram för hur regionens markbundna transporter ska vara fossilfria år 2030.

För genomförande av planen behövs samverkan och samarbete mellan regionens förvaltningar. Dessutom är samverkan med externa aktörer som till exempel kommunerna viktig, bland annat kring åtgärder kopplat till patientresor och kollektivtrafik.

Utvecklingen, både för fossilfria drivmedel och fordon, går väldigt fort. Det innebär att en fortlöpande uppdatering behövs kring omvärld och utvecklingen i Västerbotten för att regionen ska uppnå hållbara transporter i ett helhetsperspektiv.

I planen finns aktiviteter som kan genomföras inom respektive verksamhet utan särskilda beslut men det finns också aktiviteter där politiska beslut behövs innan aktiviteterna kan påbörjas, till exempel då extra resurser krävs.

För att driva processen med omställningen till fossilfria marktransporter behöver en koordinator tillsättas för att planera och följa upp planens genomförande. Koordinatorn ska också vara ett stöd till regionens alla förvaltningar som berörs av planen.

2 Bakgrund

Region Västerbottens mål är att bli en ledande miljöregion (Regionplan 2020-2023, 2019). Regionen arbetar aktivt med att minska sin miljö- och klimatpåverkan. Klimatområdet är ett av de områden där regionen har störst påverkan på miljön. Målet att alla markbundna transporter ska vara fossilfria år 2030 är en av de viktigaste aktiviteterna för att regionen ska nå sitt mål att minska sin klimatpåverkan med 60 procent fram till 2030 (Miljö- och klimatstrategi, 2021).

I regionstyrelsens verksamhetsplan för 2022 står att en plan ska tas fram för hur regionens markbundna transporter ska vara fossilfria år 2030.

3 Omvärldsbevakning av drivmedel, infrastruktur och fordon

Inom EU pågår ett aktivt arbete för att ställa om till fossilfria marktransporter. En uppdatering av förnybarhetsdirektivet är på gång (Förnybarhetsdirektivet EU, 2018). Där ingår bland annat förslag på

begränsning av användning av primär skogsråvara och att palmolja ska fasas ut från HVO100 år 2023.

De fossilfria drivmedel som finns att tillgå i Sverige är biodiesel som till exempel HVO100, biogas, el, etanol och vätgas. Enligt Västerbottens drivmedelsstrategi importeras HVO100, men kan dock tillverkas av svensk biomassa (Drivmedelsstrategi och handlingsplan, 2021). Etanol produceras nationellt och importeras. Drivmedlet har stor global produktion vilket ger god tillgänglighet. Det finns också en utvecklad etanolinfrastruktur i Sverige. El produceras nationellt, men den publika laddinfrastrukturen är ännu inte fullt utbyggd i Västerbotten. Biogas tillverkas i huvudsak av matavfall, slam eller gödsel. I Västerbotten produceras biogas i Skellefteå och tankmöjligheter finns i Umeå och Skellefteå. Vätgas produceras nationellt, men infrastrukturen för vätgas är ännu inte utbyggd i Västerbotten. Utifrån ett krisberedskapsperspektiv har biogas, etanol, el och vätgas fördelar eftersom de kan närproduceras. Minskad sårbarhet är ett viktigt perspektiv vid val av fordon och fossilfria drivmedel. Det finns också andra perspektiv att ta hänsyn till som till exempel hur drivmedelstillverkningen påverkar miljön, se drivmedelstrappan i Västerbottens drivmedelsstrategi.

De flesta dieseldrivna fordon kan redan idag gå över till det fossilfria alternativet HVO100. Det finns dock en konkurrens på tillgången på drivmedlet och konkurrensen förväntas öka i Europa. Tillgången påverkas också av styrningen av reduktionsplikten som kommer att förändras i Sverige. Från årsskiftet 2022 har Sverige en reduktionsplikt på diesel på 30,5% och bensin 7,8 %. Förslag finns på att Sverige ska sänka reduktionsplikten till samma nivå som EU:s miniminivå.

EU-direktivet om främjande av rena och energieffektiva transporter finns infört i svensk lagstiftning och innebär bland annat att miljökrav måste ställas vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Till exempel måste minst 38,5% av alla lätta fordon som upphandlas vara nollutsläppsfordon. Det gäller för alla upphandlingar som startar efter augusti 2021 och i dagsläget är det bara elfordon och vätgasfordon som klarar kraven för lätta fordon. Direktivet ger en kraftig styrning mot el och vätgas för lätta och tunga fordon samt även biodrivmedel för tunga fordon i offentliga upphandlingar av kollektivtrafik, skolskjuts, färdtjänst, post/bud och sophämtning (SFS 2011:846 Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtjänster, 2011).

Utvecklingen av infrastruktur i länet och nollutsläppsfordon sker snabbt. Vid inköp och upphandling är det därför viktigt med en uppdaterad nulägesbild för hållbara inköp som fungerar i hela länet. Minst lika viktigt är att effektivisera transporter, fordonsanvändningen och arbeta med beteenden.

4 Uppdrag

Syftet med uppdraget är att under 2022 ta fram en Plan för fossilfria marktransporter senast 2030 för att uppnå de fastställda inriktningsmålen och indikatorerna i miljö- och klimatstrategin. Den finns med i regionstyrelsens verksamhetsplan för 2022 och är även prioriterad av Digitalisering och Service ledningsgrupp.

Mål

- För varje identifierat område där marktransporter förekommer ska det finnas en plan för hur dessa transporter ska kunna vara fossilfria år 2030.
- Modell för uppföljning av, körda kilometer, drivmedelstyp, klimatpåverkan, andel fordon med nollutsläpp.

5 Genomförande av uppdrag

5.1 Projektgrupp

Strategisk inköpare – Patrik Evelönn

Miljösamordnare – Karin Modig och Susanne Bergström

Logistiker – Mikaela Åström

Verksamhetscontroller – Robert Lindgren

Energiingenjör – Maria Hammeryd

Verksamhetschef ambulanssjukvård – Stian Kvalvik

Verksamhetschef Servicecenter – Joel Backman

Strateg Kollektivtrafik – Karolina Filipsson

Extern projektledare – Marika Jons

5.2 Styrgrupp

Verksamhetschef Inköp – Mattias Norrman

Verksamhetschef Hjälpmedel – Mattias Schenkel

Verksamhetschef Fastighet – Ulf Widmark

Verksamhetschef Servicecenter – Joel Backman

Extern projektledare – Marika Jons

5.3 Arbetsprocess

- Insamlande av information om ämnet från EU-nivå till regional nivå.
- Insamlande av information om vilket arbete som har gjorts inom området från olika aktörer som SKR, Länsstyrelsen, närliggande regioner, PostNord, Glesbygdsmedicin, regional utveckling med flera.
- Identifiering av vilka avtal som berörs av uppdraget och när de ska upphandlas på nytt.
- Representanter från de berörda områdena har arbetat fram aktiviteter som behövs för deras verksamhet utifrån målen.
- Upprättande av en risk- och konsekvensanalys.
- Sammanställning av allt material.
- Arbetsmöte med miljösamordnare varje vecka.
- Projektgruppsmöten varannan vecka.
- Uppföljning av projektet varje vecka.
- Styrgruppsmöten var tredje vecka mellan september – november 2022.

5.4 Leverabler av projektet

- Detta underlag – Plan för fossilfria marktransporter
- Bilaga 1 - Aktivitetsplan för implementation av fossilfriamarktransporter senast 2030
 - Sammanställning av aktiviteter som behöver politiskt beslut.
- Bilaga 2 - Risk och Konsekvensanalys

5.5 Omfattning och avgränsning

5.5.1 Tjänsteresor

De tjänsteresor som regionen genomför är med verksamhetsbilar, hyrbilar, egen bil, tåg, buss och flyg. Totalt reste vi 633 000 mil i tjänsten 2021 vilket innebär ett utsläpp på 1 060 ton CO₂. Rest sträcka har minskat med 67 % och CO₂ har minskat med 55 % jämfört med 2018. Pandemin är en stor orsak. Generellt kan man säga att flyget står för ungefär hälften av CO₂-utsläppen.

Omfattning för område tjänsteresor är verksamhetsbilar och hyrbilar.

5.5.2 Patientresor

Under 2021 reste patienterna i Region Västerbotten en sträcka på 7 miljoner mil för att ta sig till och från vården. Den del som bekostades av regionen uppgick 2021 till 1,7 miljoner mil vilket motsvarar ett utsläpp på cirka 3 000 ton CO₂ (Resvaneundersökning bland patienter och medarbetare 2022:133, 2022). Motsvarande uppgift för 2018 är 2,3 miljoner mil och cirka 4 000 ton CO₂. Där ingår samhällsbetalda transporter med taxi, sambulans, ambulans samt eget resande där regionen betalar ersättning.

Omfattning för område patientresor är samhällsbetalda transporter med taxi, sambulans och ambulans.

5.5.3 Godstransporter

2017 genomfördes en kartläggning av regionens godstransporters klimatpåverkan (CO₂-utsläpp från godstransporter, 2017). Resultatet visade ett klimatutsläpp 449 ton CO₂ och en rest sträcka på cirka 160 000 mil. Kartläggningen omfattar endast sista sträcka till och från vårdinrättningen.

Hjälpmedelsverksamheten består av hjälpmedelsverksamhet och tolkverksamhet som har uppsökande verksamhet till hjälpmedels- och tolkanvändare. Hjälpmedelsverksamheten har också som uppgift att transportera gods i form av hjälpmedel till och från användare i hemmet.

Omfattning för område godstransporter är de transporttjänster som regionen köper samt de större servicetjänster till exempel textilhantering och avfallshantering inom vilka transport ingår, se Bilaga 3 - Region Västerbottens godsflöden.

5.5.4 Laddinfrastruktur

Region Västerbotten har idag ett trettital laddpunkter fördelat mellan sjukhusen. Dessa laddpunkter är tillgängliga både för personal och besökare. Under 2022 har dessa varit fullsatta i stort sett varje dag. För att klara en övergång till elfordon, som är en möjlighet för fossilfria tjänstefordon, behöver elfordonsladdning vid våra egna och förhyrda fastigheter införas.

Omfattning för område laddinfrastruktur är att skapa tillräcklig laddinfrastruktur för våra verksamheter.

5.5.5 Kollektivtrafik

Region Västerbotten finansierar den kollektivtrafik som går mellan kommuncentra, över kommun eller länsgräns med såväl buss som tåg.

Bussgods i Västerbotten är en del av den allmänna kollektivtrafiken och innebär att gods sänds med länets bussar. Genom att regionen använder Bussgods så minskar miljöbelastningen totalt då den ordinarie bussturen enligt tidtabell utnyttjas. För distribution av gods finns på samtliga busstationer idag utkörningsbilar som till stor del går på fossilfritt drivmedel.

Omfattning för område kollektivtrafik är den kollektivtrafik som regionen bekostar inklusive buss-gods i Västerbotten.

5.5.6 Övriga transportområden

Egna verksamheter och tjänster där transport utgör en mindre del hanteras genom miljökrav ställs i samband med nya avtal.

5.5.7 Områden som ej ingår i plan för fossilfria marktransporter

Enligt uppdraget ska en plan tas fram för de markbundna transporter som regionen genererar. Därför ingår inte flygtransporter. I planen ingår inte heller de transporter som regionen har ingen eller liten rådighet över som arbetspendling, patientresor till och från sjukvårdsinrättning som regionen inte bekostar, patientresor till och från sjukvården som genomförs av patienten där regionen betalar bidrag samt tjänsteresor med egen bil.

6 Plan för fossilfria marktransporter 2030

6.1 Styrning av plan för fossilfria marktransporter

Regionstyrelsen fastställer plan för fossilfria marktransporter. Innan beslut hanteras synpunkter från Hälso- och sjukvårdsnämnden och Regional utvecklingsnämnd.

Styrelser och nämnder beslutar om miljö- och klimatåtgärder i sina nämndplaner där fastställda åtgärder från planen för fossilfria marktransporter utgör en del av åtgärderna.

Regiondirektör och förvaltningschefer ansvarar för att genomföra åtgärder inom respektive förvaltning.

Regionens miljöledningssystem är ett stöd för ett systematiskt miljöarbete. Riktlinjer och rutiner som krävs för genomförande av åtgärder upprättas i ledningssystemet.

Uppföljning av resultat av genomförda åtgärder kan ingå i årsredovisning och i miljöredovisning.

Plan för fossilfria marktransporter revideras minst inför varje mandatperiod eller vid behov.

6.2 Genomförande av plan för fossilfria marktransporter

Aktiviteter har tagits fram för genomförande av omställningen till fossilfria marktransporter. Övergripande aktiviteter riktar sig till alla identifierade områden. Övriga aktiviteter riktar sig till ett eller flera områden. Aktiviteterna utgör underlag för respektive förvaltnings verksamhetsplanering för att nå fossilfria marktransporter.

För genomförande av planen behövs samverkan och samarbete mellan regionens förvaltningar. Dessutom är samverkan med externa aktörer som till exempel kommunerna viktig, bland annat kring åtgärder kopplat till patientresor och kollektivtrafik.

Utvecklingen, både för fossilfria drivmedel och fordon, går väldigt fort. Det innebär att en fortlöpande uppdatering behövs kring omvärld och utvecklingen i Västerbotten för att regionen ska uppnå hållbara transporter i ett helhetsperspektiv.

6.3 Övergripande aktiviteter för alla områden

6.3.1 Nuläge

Inköp och upphandling genomförs fortlöpande för fordon och transporttjänster. Idag finns ingen styrning för att upphandla fossilfria marktransporter dessutom saknas en samordnande funktion mellan förvaltningar och de olika områdena.

6.3.2 Aktiviteter för alla områden

6.3.2.1 Miljöprojekts koordinator

Beskrivning: För att samordna arbetet med att planera och följa upp genomförandet av plan för fossilfria marktransporter anställs en miljöprojekts koordinator. Flera aktiviteter innebär samordning mellan nämnder och andra organisationer och för att aktiviteterna ska kunna genomföras och följas upp behöver en resurs hålla ihop arbetet.

Mål: Att planen för fossilfria marktransporter blir genomförd.

Tid: 2023 – 2030

Risk/hinder: Om det inte avsätts resurser för att arbeta med att koordinera genomförandet av planen riskerar den att inte bli genomförd.

Ekonomisk uppskattning: En anställd person

Politiskt beslut: Krävs ett beslut för utökade resurser som idag inte ryms inom budget.

6.3.2.2 Upphandling och avtal för fossilfria transporter

Beskrivning: För regionens upphandlingar av egna fordon och för de tjänster där transporter ingår ska krav ställas för att säkerställa fossilfri drift.

Inför dessa upphandlingar behöver omvärldsbevakning genomföras bland annat av drivmedelstillgång och infrastruktur för fossilfria alternativ i Västerbotten samt tillgång till ändamålsenliga fordon och leveranstider av fordon som kan drivas med fossilfria alternativ.

En analys måste genomföras för en säker drift av fordonen och för att klara eventuella driftstörningar. Detta kan innebära att flera typer av fossilfria drivmedel kan behöva användas. Vissa kritiska transporter till exempel ambulanser kan behöva invänta marknad, säker teknik och väl utbyggd infrastruktur innan övergång.

Mål: Vid samtliga upphandlingar av markbundna transporter ställs krav på fossilfria drivmedel.

Tid: Fortlöpande mellan 2023–2030

Risk/Hinder:

- Då styrningen av teknik ändras snabbt gällande miljöbilar finns en risk att regionen har ställt om enligt de direktiv som finns idag med de investeringskostnader som det innebär men som inte längre är giltiga 2030.
- Brist på de fordon, leverantörer och distributörer som erbjuder fossilfria lösningar. Kan leda till dyrare avtal.
- Brist på fossilfria drivmedel vilket kan leda till dyrare transportavtal.
- Att behovet av räckvidd på elfordonen underestimeras i upphandlingarna.
- Avsaknad av en utbyggd laddinfrastruktur och infrastruktur för fossilfria drivmedel inom hela länet.

Ekonomisk uppskattning:

- Vid val av elfordon kan det bli mer ekonomiskt hållbart för regionen som helhet då andrahandsvärdet är högt, men för varje verksamhet kan leasingavtalen bli dyrare.

- Kostnadsökningar kan tillkomma på grund av att de fossilfria drivmedlen i dagsläget är dyrare än de fossila samt att tillgången på leverantörer kan bli mer begränsat då krav på fossilfria transporter ställs.

Politiskt beslut: Nej. Motivering;

- Region Västerbottens politiskt beslutade miljö- och klimatstrategi innehåller ett mål om att regionens marktransporter ska vara fossilfria år 2030 (Miljö- och klimatstrategi, 2021).
- Lätta fordon ska enligt lag vara nollutsläppsfordon till 38,5 % (SFS 2011:846 Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtjänster, 2011).
- Riktlinje för hållbara upphandlingar ska fungera som ett stöd för tjänsteorganisationen för hur vissa upphandlingar som blir dyrare på grund av ställda miljökrav ska hanteras.

6.3.2.3 Riktlinje för hållbara inköp

Beskrivning: Riktlinjen behövs för att säkerställa att produkter och tjänster med hög miljö- och klimatprestanda kan väljas och att miljökrav ställs i alla relevanta upphandlingar. Miljö- och klimataspekten ska hanteras redan i planeringsskedet av inköpsprocessen. I många fall behövs också omvärldsbevakning, RFI (request for information) mm för att veta vad som är möjligt att genomföra som ligger i linje med regionens miljö- och klimatmål. I de fall varan eller tjänsten innebär en förändring för regionens organisation eller är dyrare behövs ett förankringsarbete innan upphandling sker.

Mål: Riktlinjen ska styra hur miljö- och klimatfrågan ska integreras i inköpsprocessen för att regionen ska nå sina mål, till exempel att regionens marktransporter ska vara fossilfria.

Tid: Aktiviteten ska vara genomförd 2023-05-31.

Risk/hinder: Ingen risk/hinder.

Ekonomisk uppskattning: Ej aktuellt. Eventuell fördyring ingår i upphandlingsprocessen som tas fram i riktlinjen.

Politiskt beslut: Riktlinjen upprättas i ledningssystemet och fastställs av regionstyrelsen.

6.3.2.4 Rutin för upphandling och uppföljning av fossilfria transporter

Beskrivning: En rutin upprättas för att säkerställa att relevanta krav ställs och för att underlätta uppföljning av transportupphandlingar. Exempel på parametrar som ska följas upp är körda kilometer, tankade drivmedel och CO₂ enligt Bilaga 4 – Modell för uppföljning. För uppföljning ska digital körjournal användas i regionens fordon.

Checklistor kan komplettera rutinen och användas av inköpsorganisationen för att ställa miljökrav i upphandlingar där standardiserade krav kan ställas till exempel för personbilar och godstransporter. Rutin och checklistor behöver ses över fortlöpande till exempel vid förändringar i Upphandlingsmyndighetens kriterier eller nätverket för Hållbar upphandling, ändrade lagkrav, samarbete i norra regionen eller annat.

En digital modell för att underlätta uppföljning av transporter bör utredas.

Mål: Att det finns färdiga miljökrav och uppföljningskriterier som är lätta att använda av regionens inköpsorganisation enligt delmål för projektet.

Tid: 2023-05-31 och därefter fortlöpande.

Risk/Hinder: Ingen risk/hinder

Ekonomisk uppskattning: Ingen kostnad.

Politiskt beslut: Inget politiskt beslut krävs.

6.3.2.5 Övergång till fossilfria drivmedel på befintliga fordon, egna och leasade

Beskrivning: Region Västerbottens egna och leasade fordon som drivs med fossila drivmedel och kan köras på fossilfria alternativ som till exempel HVO100, E85 eller Biogas övergår till de fossilfria alternativen.

I aktiviteten ska tankmöjlighet av aktuellt fossilfritt drivmedel inom det geografiska området, alternativt i egen regi (egen bulk) utredas.

Bedömning ska också göras av verksamhetens driftsäkerhet.

Mål:

- En snabbare minskning av fossila utsläpp.
- Att säkra tillgången till fossilfria drivmedel.

Tid: 2023 och fortlöpande

Risk/Hinder:

- Ökad kostnad för verksamheterna för drivmedel som inte ryms inom deras befintliga budget.
- Brist på fossilfria drivmedel.
- Avsaknad av en utbyggd infrastruktur för fossilfria drivmedel inom hela regionen.

Ekonomisk uppskattning:

- Kostnaderna för bulk kan bli mindre vid samarbete med kommuner och privata aktörer på marknaden.
- Kostnadsökningar kan tillkomma då de fossilfria drivmedlen i dagsläget är dyrare än de fossila.

Politiskt beslut: Beslut på att alla befintliga fordon inom regionen ska tankas med fossilfria drivmedel där så bedömts möjligt.

6.3.2.6 Utbilda i sparsam körning

Beskrivning: Utbilda regionens medarbetare som kör bil i tjänsten i sparsam och säker körning enligt upphandlad tjänst. Både sparsam körning och säker körning ska vara obligatoriska moment i utbildningen. Utbildningen anpassas efter den typ av fordon och drivmedel som används.

Mål: Att förbättra drivmedelseffektiviteten vilket leder till minimerade utsläpp från drivmedelsförbrukning.

Tid: Löpande utbilda ny personal som nyttjar verksamhetsbilar.

Risk/Hinder: Ingen större risk.

Ekonomisk konsekvens: Bekostas av respektive verksamhet.

Politiskt beslut: Inget politiskt beslut krävs.

6.3.2.7 Risk och sårbarhetsanalys samt kontinuitetshantering

Beskrivning: Genomföra risk- och sårbarhetsanalys (RSA) samt kontinuitetshantering med stöd av beredskapssamordnare för en optimal övergång till fossilfria marktransporter. Identifiera risker samt vidta de åtgärder som behövs för att minimera riskerna med en övergång till fossilfria marktransporter. Kontinuitetshantering genomförs för att identifiera bland annat de transporter som vi behöver upprätthålla.

Mål: Att regionens marktransporter är fossilfria och att regionens verksamhet kan bedrivas på ett robust sätt även vid störningar som till exempel elbrist, brist på fossilfria drivmedel samt svårigheter med att köpa/leasa nya bilar.

Tid: Senast 2023–06 och därefter uppdateras de för varje mandatperiod.

Risk/Hinder: Ingen risk/hinder.

Ekonomisk uppskattning: Ej aktuellt.

Politiskt beslut: Inget politiskt beslut krävs.

6.4 Tjänsteresor

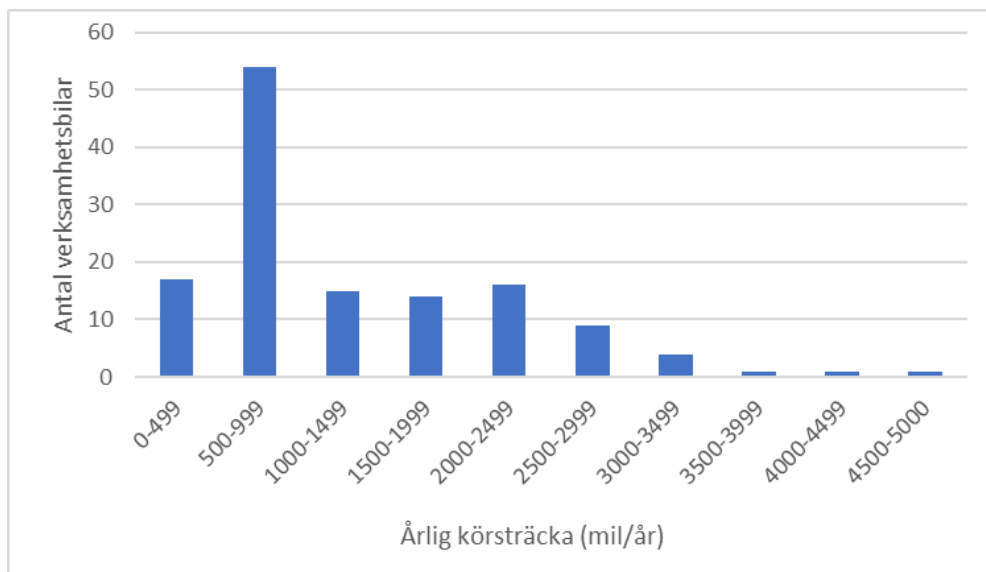
6.4.1 Nuläge

Regionen leasar verksamhetsbilar som används av verksamheter över hela länet. 2021 kördes bilarna sammanlagt en sträcka på cirka 168 000 mil per år vilket gav ett utsläpp på 220 ton CO₂, se Tabell 6.4–1. Medelkörsträckan för verksamhetsbilarna uppgår till 785 mil per bil år 2018 (Grön resplan år 2018, del 1 Kartläggning av nuläget 2019:185, 2018). 65 % går mindre än 1 500 mil per år, se Figur 6.4–1. Är körsträckan kortare än 1 500 mil per år ökar kostnaden per mil snabbt.

Regionens kostnader för korttidshyra inklusive drivmedelskostnader uppgick till 1,84 MSEK under 2021. Under samma år kördes bilarna ca 27 000 mil vilket gav ett utsläpp på 35 ton CO₂, se Tabell 6.4–1. Regionens nyttjande av korttidshyra sker framför allt vid sjukhusorterna i Lycksele, Skellefteå och Umeå.

Tabell 6.4–1 Resta mil och utsläpp av CO₂ per färdmedel vid tjänsteresande år 2021 (2018)

Färdmedel	Sträcka (mil)	CO ₂ (ton)
Verksamhetsbil	168 000 (274 000)	220 (340)
Hyrbil	27 000 (55 600)	35 (67)



Figur 6.4–1 Fördelning av antalet verksamhetsbilar per årlig körsträcka, 2018.

6.4.2 Aktivitet tjänsteresor

6.4.2.1 Införa bilpool i regionen

Beskrivning: Genom införandet av en bilpool kan antalet verksamhetsbilar reduceras och nyttjandet optimeras. En bilpool ersätter hyrbilarna och kan också ersätta privatbilskörningen. Övergång till bilpool innebär också att sänka totalkostnaderna för hyr- och verksamhetsbilarna, se ekonomisk uppskattning.

Vid införande av bilpool behöver organisation sättas med resurser för att administrera bilhanteringen och sköta all praktisk service på de orter där bilpool ska finnas. Dessutom bör ett centralt bokningssystem utredas för ökad möjlighet till samåkning.

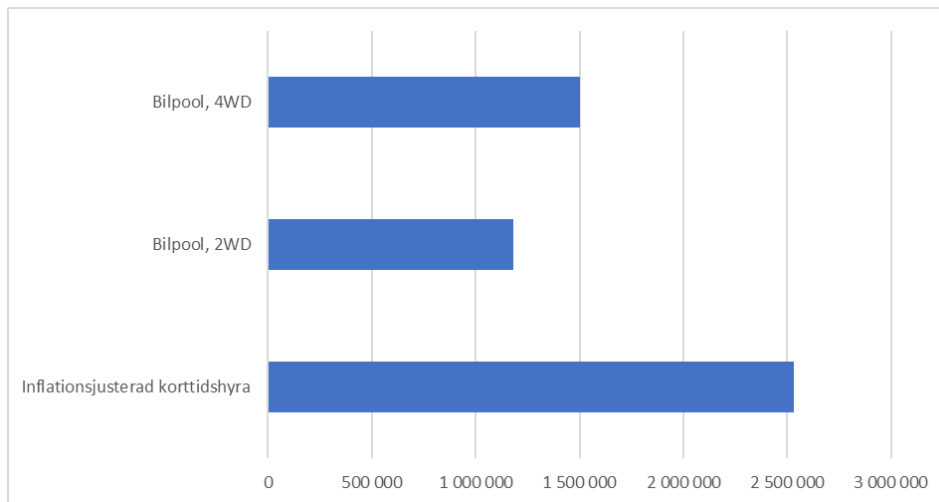
Mål: Bättre samordning och minskad total körsträcka för regionens tjänsteresande med bil.

Tid: 2023/2024

Risk/Hinder:

- Långa leveranstider på nya fordon kan vara ett hinder för att hålla uppsatt tidsram.
- Risken finns att en bilpool inte kommer att fungera som planerat om regionen inte tillsätter resurser som aktivt jobbar med att underhålla, planera och optimera bilpoolen.

Ekonomisk uppskattning: En jämförelse mellan egen bilpool och korttidshyra har gjorts med inflationsjusterad hyrkostnad för korttidshyra. Under två år har priserna på hyrbil ökat med 40 % hos en av de större globala aktörerna. Samtidigt har leasing på elfordon gett utrymme för förhandling av priser då restvärdet på marknaden är väldigt högt. För att få en kostnadsuppskattning till en bilpool har en muntlig intervju gjorts med en lokal återförsäljare. Jämförelsen av kostnaderna visar en tydlig bild, se Figur 6.4–2, över potentiell kostnadsreducering för nyttjandet av tjänstebilar om regionen upphör med korttidshyra.



Figur 6.4–2 Jämförelse egen bilpool och korttidshyra

Redovisade kostnader är exklusive drivmedel.

Utfall med bilpool för 2-hjulsdrift: 1,34 MSEK

Utfall för bilpool med 4-hjulsdrift: 1,03 MSEK

Politiskt beslut: Inget politiskt beslut krävs.

6.5 Patientresor

6.5.1 Nuläge

Samhällsbetalda transporter med taxi sker till alla vårdinrättningar i länet. Under 2021 uppgick transporterna till 475 000 mil vilket motsvarar ett utsläpp på drygt 1 000 ton CO₂, se Tabell 6.5–1. Resorna koordineras genom Länstrafikens beställningscentral som också har i uppdrag att samordna resorna där det är möjligt.

Sambulans med buss sker tur och retur Skellefteå lasarett - NUS dagligen vardagar. Förutom patienter som ska på sjukvårdsbesök transporteras även visst gods. Under 2021 uppgick körd sträcka till 26 000 mil vilket motsvarar ett utsläpp på cirka 15 ton CO₂, se tabell 6.5–1.

Idag pågår aktiviteter med att minska antalet transporter till och från sjukvården. Det ger stora kostnadsreduceringar, minskat utsläpp och kortare väntetider för de resor som måste göras och mindre påfrestning för patienter som slipper långa transporter. Till exempel har Sambulansen startat upp en ny linje mellan Lycksele lasarett och NUS vilket bör minska taxiresande och ambulanstransporter mellan Lycksele och NUS. Utvärdering kommer att genomföras under vintern och vid positivt utfall kan aktiviteten permanentas. Aktiviteter pågår också kring utveckling av digitala verktyg för vård på distans. Vård på distans och självmonitorering kan minska antal transporter till vården. Arbetet fortsätter med att öka samordning av patienttransporter utan att det blir allt för långa väntetider för patient och vård. Målet för 2022 är på väg att uppnås vilket är att samordningsnivåerna ska vara 39%.

För att minska och effektivisera antalet transporter är samarbete med kommunerna en viktig aspekt. Patientresorna koordineras genom Länstrafikens beställningscentral. Vissa kommuner använder också Länstrafikens beställningscentral för bokning av färdtjänst. Redan anslutna kommuner är Malå, Nordmaling, Norsjö, Sorsele, Storuman, Vilhelmina och Åsele. Fler kommuner är på väg att ansluta sig till beställningscentralen. Detta bör resultera i en högre samordningsnivå då det finns fler

resor att samordna mellan. Länsstrafiken träffar och informerar ej anslutna kommuner i samband med deras kommande upphandlingar.

Ambulanstransporter utförs både i egen regi och av externa entreprenörer. Under 2021 kördes totalt 166 000 mil (134 000 mil i egen regi och 32 000 mil av externa entreprenörer) vilket motsvarar ett utsläpp på cirka 331 ton CO₂, se Tabell 6.5–1.

I Umeå pågår en aktivitet att se över möjligheten att använda elfordon som bedömningbil. Vid upphandling behöver bland annat körlängd, utrustning och laddpunkter vid ambulansstationen Umeå säkerställas.

En förstudie pågår för dataöverföring till sjukvården för patientbedömningar från ambulans och mobil utrustning. Målet är att minska patientresor och antal körda kilometer med ambulans. I Södra Lappland finns under jourtid bara en läkare som täcker hela området. Patienterna behöver flytta sig långa distanser till läkarens fysiska placering som är olika från dag till dag. En eventuell projektplan kan behöva tas fram tillsammans med primärvården och kommunerna i Västerbotten för att identifiera lämpliga platser för etablering av videobaserad konsultation. Om sådana lösningar finns i ambulanser, sjukstugor och kommunal boende ges möjlighet till läkarundersökningar utan att transportera patienten till läkaren.

Tabell 6.5–1 Resta mil och utsläpp av CO₂ per färdmedel för patientresor år 2021 (2018).

Färdmedel	Sträcka (mil)	CO ₂ (ton)
Samhällsbetalda transporter med taxi	475 000 (469 000)	1 040 (1 400)
Sambulans (fordonsmil)	26 000 (44 000)	15 (24)
Ambulans, egen regi	134 000 (111 000)	280 (227)
Ambulans, externa	32 000 (52 400)	51 (89)

6.5.2 Aktiviteter patientresor

6.5.2.1 Ambulansen inför elfordon för transport av personal vid passbyte, huvudort-satellitstationer

Beskrivning: Idag kör ambulanserna in till huvudstationerna för byte av personal. Detta har en hög driftskostnad och skulle kunna lösas med mindre fordon som drivs av fossilfria drivmedel, till exempel elfordon. Föreslagen förändring innebär en utökning i timmar för överlapp vid passbyten.

Om aktivitet för bilpool genomförs kan bilpool nyttjas för detta ändamål, annars behöver en bil leasas för att genomföra passbyte. I det fallet bör samnyttjande med annan verksamhet utredas då passbyten bara genomförs två gånger per dygn.

Mål: Minska användning av ambulans som transportfordon vid personalbyte. Ersätta med transportmedel som inte är beroende av fossilt drivmedel. Då ambulanserna kommer att finnas tillgänglig för uttryckning under dessa tider kommer det att ge bättre beredskap i satellitverksamheterna.

Tid: Kan påbörjas under våren 2023.

Risk/Hinder:

- Kräver en utökning av budget för utökade personalkostnader, samt leasing av bilar.

- Kräver utökning av passtider

Ekonomisk uppskattning:

- Utökade personalkostnader: kräver utökning på 56 timmar i utökning per ort. För orterna Vännäs, Nordmaling och Robertsfors utgör det en utökning på 56 timmar x 3 orter = 168 timmar per vecka som utgör 4,39 tjänster. Stipulerade kostnader = 2,85 MSEK per år.
- Fordonskostnader för leasing om inte bilpool inrättas: 3 elfordon leasas - beräknad kostnad 5000 kr per månad per fordon = 15 000 x 12 månader: 180 000 kr per år. Kostnaderna för fordon kan delas mellan flera verksamheter om man kan dela.
- Drivmedelskostnaden på ambulanserna går ned: $40 \text{ mil/dygn} * 2 \text{ l/mil} * 25 \text{ kr/l} = 2000 \text{ kr/dygn} * 365 = 730\,000 \text{ kr/år}$.
- Nedskrivningen per ambulans minskar och levnadstiden kan öka med ca 1 år totalt.

Politiskt beslut: Det finns inte utrymme inom befintlig budget för att genomföra denna aktivitet. Ska den genomföras behövs ett politiskt beslut om motsvarande tillökning av budget.

6.5.2.2 Utvärdera ambulansernas transportarbete till följd av förändringar i hälso- och sjukvården

Beskrivning: Vid förändring av planerad patienthantering inom vården ska hänsyn tas till patientresor för att hindra ökade och onödiga ambulanstransporter. En utvärdering ska genomföras för att identifiera andra möjligheter som ger en bättre effektivitet.

Ambulanserna i Västerbotten transporterar patienter över långa distanser utifrån vårdbehov och var olika resurser finns. Till exempel innebär nya jourläkarordningen i Södra Lappland en utökning av långa transporter av patienter mellan hemmet och jourläkare då jourläkarna byter ort varje dygn i Södra Lappland. Ett annat exempel är ökade transporter mellan sjukhusen orsakad av platsbrist.

Aktiviteten kräver samarbete mellan förvaltningar och basenheter. Tydliga mål måste tas fram för vad som ska åstadkommas.

Mål: Bättre planerade lösningar som inte kräver utökning av transport av patienter mellan vårdinrättningar.

Tid: Innan 2030

Risk/Hinder: Otydliga uppdrag och ansvar

Ekonomisk uppskattning: Eventuella utredningskostnader kan tillkomma.

Politiskt beslut: Kräver inriktningsbeslut om vad som ska göras och av vem.

6.5.2.3 Utredning och övertagande av gemensam koordineringscentral

Beskrivning: Utredda och ta fram plan för övertagandet av uppdraget gällande bedömning, prioritering och dirigering av prehospitala resurser (ambulans, psykiatri, primärvård). I arbetet ingår också ett samarbete med de norra regionerna för att ta fram gemensamma lösningar. Inom regionerna Västernorrland och Jämtland/Härjedalen pågår utredning om detta.

Ambulanssjukvården genomför i dag många uppdrag som man upplever är en felbedömning av patientens behov i förhållande till de ambulansresurser som skickas dit. Genom att öka kvaliteten på bedömningar kan man få ner onödig belastning på ambulanssjukvården och på så sätt få ner antal kilometer. Andra regioner som har tagit tillbaka uppdraget med larmcentral i egen regi, kan visa på en nergång i ambulansuppdrag upp till 25%.

Mål: Öka kvaliteten på bedömning, prioritering och dirigering av uppdrag och resurser. För att ha kontroll över egna resurser och knyta vårdgivaransvaret upp mot samma organisation som ansvarar för resurserna, kan man på ett bättre sätt kvalitetssäkra vad ambulanserna ska användas till och på så sätt minska antalet körda kilometer.

Tid: Innan 2030

Risk/Hinder: SOS fungerar inte utifrån kvalitetsmått och hanterar endast delar av uppdragets behov. Detta leder till ökad patientrisk och fler onödiga körningar.

Ekonomisk uppskattning: Oförändrad kostnad för tjänsten. Varje region betalar idag 12,5 MSEK/år till SOS, för norra regionen tillsammans så betalar man 48 MSEK/år.

Politiskt beslut: Beslut om ett övertagande av uppdragen som SOS har i dag, för att få möjligheten med att kvalitetssäkra och styra upp uppdraget runt bedömning, prioritering och dirigering även av andra prehospitala resurser som primärvård och psykiatri.

6.6 Godstransporter

6.6.1 Nuläge

De godstransporter som Region Västerbottens verksamhet genererar genomförs av ett flertal distributörer. De största godsflödena är post, material, textil, avfall och läkemedel. För flödet av post som skickas mellan regionens verksamheter finns en rutin som säger att godset ska distribueras av Bussgods. Gods kan också skickas med regionens sambulans eller via en patientresa med taxi när det är möjligt. För samtliga godsflöden 2022, se Bilaga 3 - Region Västerbottens godsflöden.

Hjälpmeverksamheten och Tolkcentralen finns idag på de tre sjukhusorterna. Merparten av Hjälpmedelverksamhetens fordon används till tjänstereseuppdrag till hjälpmedels- eller tolkanvändare. Utöver detta har Hjälpmedelverksamheten en logistikavdelning där de använder sig av slingbil i Umeå och Skellefteå kommun för att leverera och hämta hjälpmedel. Gods transporteras med lastbil genom avtal med Bussgods eller PostNord. Hjälpmedelverksamhetens logistik i Umeå levererar ut ca 85 000 artiklar per år. Nästan var femte person i Västerbotten har behov av någon form av hjälpmedel.

Nära vård är ett nytt sätt att arbeta med hälsa, vård och omsorg. Den närmsta vården är den som patienten kan ge sig själv, egenvården samt det stöd regionen tillsammans med kommunerna kan ge för att möjliggöra detta. Detta kan innebära fler transporter av till exempel gods och hjälpmedel hem till patienten och därför kommer aktiviteter för optimering av transporterna att vara av stor vikt.

6.6.2 Aktiviteter godstransporter

6.6.2.1 *Regionen tar över ansvaret för godstransporterna och skapar en samlingshubb för material*

Beskrivning: Regionen ansvarar i nuläget inte för distributionen av godsmaterial. Aktiviteten syftar till en övergång från DDP (Delivered Duty Paid) till FCA (Free Carrier) vilket innebär att Region Västerbotten ansvarar för en del av sträckan av transporterna.

En samlingshubb upprättas på en strategiskt placerad plats i Sverige där de olika godsflödena kan konsolideras.

En del i arbetet kommer att innebära en kartläggning av distributörernas transportsätt idag för att utvärdera möjligheten att konsolidera transporter. Kartläggningen bör också innefatta befintliga distributörers arbete med miljö- och klimatmålsättningar och möjligheter att transportera fossilfritt.

Mål: Aktiviteten bidrar till att minska antalet transporter och därmed också antalet kilometer som distributörerna transporterar godset.

Tid: 2025–2026

Risk/Hinder: Det som krävs för att genomföra denna aktivitet är en samlingshubb där flödena kan konsolideras och ansvaret för transporten kan övergå till Region Västerbotten.

Ekonomisk uppskattning: Transportkostnaderna bedöms minska vid en övergång från DDP till FCA. Transportkostnaden är idag ofta inräknade i artikelpriset vilket gör det svårt att avgöra vilken leverantör som har bäst pris.

Politiskt beslut: Inga politiska beslut krävs.

6.6.2.2 Region Västerbotten har ett centrallager i egen regi – samlastning

Beskrivning: Aktiviteten utgår ifrån att regionen har ett centrallager i egen regi. I projektet Stärkt försörjningsberedskap i Region Västerbotten finns aktiviteten att upprätta ett centrallager i Umeåområdet för att konsolidera godsflöden (Stärkt försörjningsberedskap i Region Västerbotten, 2022). Ett centrallager är en viktig strategisk aktivitet som ger regionen större kontroll över transporterna.

Mål: Konsolidering av godsflödena för att minska antalet transporter och därmed antalet körda kilometer.

Tid: Tidigast från 2026

Ekonomisk uppskattning: Kostnadskalkyl finns i beslutsunderlag för Försörjningsberedskapsprojektet.

Risk/Hinder: Beslut om lager i egen regi dröjer eller avslås.

Politiskt beslut: Inväntar beslut om centrallager för Region Västerbotten.

6.6.2.3 Kartläggning av alla rutter för regionens gods- och hjälpmedelsflöden

Beskrivning: Alla gods- och hjälpmedelsflöden kartläggs för att överblicka vilka flöden som kan konsolideras med målet att minska antalet transporter. I aktiviteten bör systemstöd för ruttoptimering utredas.

En delaktivitet kan vara konsolidering med hjälp av Bussgods och Sambulansen vilket skulle innebära minskat antal transporter och minskad klimatpåverkan. För närvarande utreds om Bussgods kan hantera delar av brevflödet. PostNord ska dock fortfarande hantera distributionen av breven.

De tidsperioder då Sambulansen inte har planerade transporter bör utredning om Bussgods kan nyttjas i stället.

Mål: Minska antalet transporter och antalet körda kilometer

Tid: Påbörjas under 2023.

Risk/Hinder:

- Resurser krävs för ruttoptimering, till exempel systemstöd.

- Risk för minskad servicenivån
- Hinder finns med att göra förändringar i gällande avtal.

Ekonomisk uppskattning:

- Minskat antalet transporter kan minska kostnaderna.
- Eventuella ändringar i brevtjänsten kan innebära förändringar i kostnaden för tjänsten.
- Systemstöd för att ruttoptimera, alternativt att en konsult (ca 800 kr timmen) för genomförande av aktiviteten innebär en kostnad. Då blir kostnaden konsulten.

Politiskt beslut: Inga politiska beslut krävs.

6.6.2.4 Optimera kapaciteten genom ökad fyllnadsgrad i gods- och hjälpmedelsfordon

Beskrivning: Öka fyllnadsgraden i fordonen genom att ställa krav i samband med upphandling av transporttjänst. Krav kan också ställas på leverantör att optimera sina förpackningar för att kunna öka fyllnadsgraden i fordon.

Om regionen har lager och distribution i egen regi kan systemstöd för optimering av lastning och transport användas. Fyllnadsgraden kan också optimeras genom att använda egna förpackningar alternativt transportlådor för gods.

Mål: Öka fyllnadsgraden i fordonen vilket reducerar antalet transporter och antalet körda kilometer.

Tid: 2023 för krav vid upphandling, 2026 för centrallager i egen regi.

Risk/Hinder:

- Svårt att få ett gott resultat på fyllnadsgrad i fordon om inte regionen själv äger ett centrallager.
- Inget passande IT-stöd finns för regionens situation och verksamhet.

Ekonomiskt scenario:

- Minskat antal transporter reducerar kostnaden för transporterna.
- Ökade resurser krävs för arbete med att optimera kapaciteten vid centrallager i egen regi.

Politiskt beslut: Beslut om ökade resurser krävs.

6.6.2.5 Samordna Hjälpmedelsverksamhetens godstransporter med kommunernas godstransporter inom länet

Beskrivning: Regionens Hjälpmedelsverksamhet och kommunerna i länet genomför godstransporter. Flera av dessa transporter körs troligtvis till samma platser som regionens godstransporter. För att minska det totala antalet transporter bör möjlighet till samordning undersökas. Som ett första steg ska samordningsmöjligheter med Hjälpmedelsverksamheten och Umeå kommun undersökas.

Samarbete mellan Regionen och Kommunerna för att gemensamt kartlägga och analysera logistikflödena för att gemensamt effektivisera transporterna inom hjälpmedelsförsörjningen.

Mål: Koordinera godstrafik med Hjälpmedel och Umeå kommun. Att minska antalet körda kilometer inom Västerbotten och på så sätt minska utsläppen

Tid: Påbörjas under 2024.

Risk / Hinder:

- Gällande avtal kan vara ett hinder för samordning av transporter.
- Transporter kan ta lite längre tid än idag.
- Att kommunerna inte vill genomföra samarbetet.
- Vem ska leda arbetet i sådant tvärsektionellt arbete?

Ekonomisk uppskattning:

- Aktiviteten är ett stort arbete som kräver tid och resurser som inte ryms inom befintlig budget.
- Kan minska kostnader för både regionen och kommunerna.

Politiskt beslut: Det behövs ett politiskt beslut om denna aktivitet ska genomföras, vem som ska driva och bevilja den ekonomiska ramen för aktiviteten.

6.7 Laddinfrastruktur

6.7.1 Nuläge

För att nå målet med fossilfria marktransporter krävs att regionen minimerar sina utsläpp från fordonsflottan och en övergång till elfordon är en möjlighet. Att installera infrastruktur för elfordonsladdning på våra egna fastigheter är en förutsättning för att införa elfordon i verksamheterna. För besökare och anställda som kommer till våra fastigheter förväntas det att det finns möjlighet att ladda under besöket eller arbetspasset.

Fastighet är avtalsansvarig för externa inhyrda lokaler och parkeringar och ansvarar därför också för att laddmöjligheter för de bilar som verksamheter har på våra inhyrda lokaler, installeras. För de inhyrda lokalerna sköts drift och underhåll av fastighetsägaren och regleras i avtal.

Nedan beskrivna aktiviteter visar på hur möjligheten för laddning kan lösas och beskriver tillvägagångssättet, tidplan, investeringsbehov och tekniska lösningar.

Region Västerbotten genomförde en pilotinstallation där man med finansiering från klimatklivet och ekonomiska medel från en intern miljöinsats installerade ett 30-tal laddpunkter. Pilotprojektet har gett god insikt i vad som behöver krävs för att få detta att fungera gällande, teknikval, betalvarianter, laddhastigheter, drift och förvaltning mm.

6.7.2 Aktiviteter laddinfrastruktur

6.7.2.1 *Installation av laddpunkter vid regionens fastigheter och inhyrda lokaler*

Beskrivning: Installation av laddpunkter på sjukhus, externa egna lokaler och inhyrda lokaler.

Laddstolpar samlas på ett antal parkeringar på varje sjukhusområde, dessa placeras på de större parkeringarna kring sjukhusen i länet samt på hälsocentraler, sjukstugor och övriga verksamheter. Gällande inhyrda lokaler sker placering och installation i samråd med fastighetsägarna. Laddplatserna delas upp i två typer:

- Publika normalladdare – kan användas av alla, både besökare och personal.
- Icke-publika normalladdare - specifika för regionens egna bilar, både verksamhetsbilar och korttidshyrbilar och bilpool.

Mål: Att säkerställa att verksamhetsfordon kan nyttjas och drivas av fossilfritt drivmedel. Att som offentlig verksamhet vara ett föredöme och underlätta nyttjande av eldrivna fordon vid besök till regionens verksamheter samt underlätta för våra anställda att ladda sitt fordon under arbetsdagen.

Tid: Installation kommer att ske löpande mellan 2022–2025. Det som kommer att styra vart och när installationer kommer att ske är planen för utbytande av verksamhetsfordon. Installation av de publika laddarna kommer att ske löpande under samma period, antal styrs utifrån uppskattat behov.

NUS

Typ av laddare	Behov 2023–2025	Utbyggnad 2023	Utbyggnad 2024–2025
Icke-publika normalladdare	60 st	20 st	40 st
Publika normalladdare	60 st	20 st	40 st

Skellefteå sjukhus

Typ av laddare	Behov 2023–2025	Utbyggnad 2023	Utbyggnad 2024–2025
Icke-publika normalladdare	50 st	12 st	40 st
Publika normalladdare	30 st	0 st	30 st

Lycksele sjukhus

Typ av laddare	Behov 2023–2025	Utbyggnad 2023	Utbyggnad 2024–2025
Icke-publika normalladdare	12 st	12 st	0 st
Publika normalladdare	6 st	6 st	0 st

Externa egna fastigheter

Typ av laddare	Behov 2023–2025	Utbyggnad 2023	Utbyggnad 2024–2025
Icke-publika normalladdare	15 st	15 st	0 st
Publika normalladdare	6 st	6 st	0 st

Externa inhyrda fastigheter

	2023	2024	2025
Icke-publika normalladdare	11 st	20 st	7 st

Risker/hinder:

- Svårt att hinna få laddare på plats i tid på våra egna fastigheter utifrån leasingbilsavtalen.
- Inventering, projektering och installation tar tid att genomföra.
- Tillräcklig elkapacitet saknas och måste dras fram.
- Vid elavbrott kommer inte alla elfordonsladdare att vara i drift.
- Leveranstider på elektrisk utrustning är väldigt lång vilket kan fördröja installationen.
- Beslut för investeringsmedel för infrastrukturen dröjer eller avslås.
- Svårt att hinna komma överens med fastighetsägare om avtal för elfordonsladdning på våra inhyrda lokaler utifrån leasingbilsavtalen.

Ekonomisk uppskattning:

- Investeringsbehov

År	2023	2024–2025
Investering	3 200 000 kr	5 500 000 kr

- Ökade kostnader

Drift och underhåll för våra laddplatser: 150 000 kr/år

Ökade kostnader för inhyrda avtal: ej möjlig att uppskatta i detta skede.

Politiskt beslut: Beslut om investering måste ske innan årsskiftet 2022/2023 för att installationerna ska kunna påbörjas. Fastighet gör en tjänsteskrivelse.

6.8 Kollektivtrafiken

6.8.1 Nuläge

Region Västerbotten finansierar den kollektivtrafik som går mellan kommuncentra, över kommun och/eller länsgräns med såväl buss som tåg. Region Västerbotten finansierar även viss begränsad avropsstyrd trafik, så kallade ringbilar, samt flygtransfer som finansieras tillsammans med Trafikverket och ett antal kommuner. Under 2021 kördes buss 893 000 mil vilket motsvarar ett utsläpp på 4 093 ton CO₂ och tåg 104 000 mil vilket motsvarar ett utsläpp på 501 ton CO₂, se Tabell 6.8–1.

Det är Länstrafiken i Västerbotten som är upphandlande enhet för busstrafiken. Landstingsstyrelsen fattade 2015 beslut om att krav på fossilfria drivmedel ska ställas vid upphandling av trafik. Samtliga upphandlingar genomförs med två miljökravsbilagor där en är med utsläppsvärden som innebär att trafiken utförs med diesel medan den miljökravsbilaga som innebär högre ställda miljökrav möjliggör att anbud kan lämnas med HVO100 som drivmedel. För busstrafiken som Region Västerbotten finansierar så är HVO100 det dominerande drivmedlet. Majoriteten av de avtal som omfattar den buss- trafik som Region Västerbotten finansierar är nyligen upphandlade vilket innebär att det är först under perioden december 2027 till och med december 2031 som nya trafikavtal kommer att starta. Majoriteten av trafiken har dock avtal som löper ut december 2029 alternativt december 2031.

Bland de utmaningar som kollektivtrafiken i Västerbotten upplever nu är de ökade drivmedelspriserna. För HVO100 så är det inte bara kostnadsbilden som är utmanande utan även tillgången till HVO100. Kollektivtrafikbranschen kommer att arbeta för en fortsatt skattebefrielse till och med 2030 för flytande fossilfria drivmedel liksom det finns för biogasen.

Bussgods i Norr AB är ett delägt dotterbolag som ägs till 2/3 av Länstrafiken i Västerbotten och 1/3 av Länstrafiken i Norrbotten. Då Region Västerbotten är ägare av Länstrafiken i Västerbotten innebär användningen av bussgods positiva nettokostnader för regionen. Användningen av bussgods ger inget extra utsläpp då godset går med linjetrafik på buss, enbart utkörning från busstation till den aktuella verksamheten bidrar till extra klimatpåverkan.

Tågtrafiken genom Norrtåg AB är huvudsakligen elektrifierad. Endast en sträcka bedrivs idag med dieseltåg och det är Umeå – Lycksele, där det är den oelektrifierade sträckan Hällnäs – Lycksele som innebär att tågtrafiken utförs med dieseltåg. Regionala utvecklingsnämnden fattade 2022-10-26 beslut om att dieseltågstrafiken ej ska fortsätta bedrivas. Region Västerbotten pausar tågtrafiken Hällnäs – Lycksele till dess att Tvärbanan är elektrifierad. För dieseltågstrafiken beräknas miljöbelastningen uppgå till cirka 500 ton CO₂ per år, se Tabell 6.8–1.

Tabell 6.8–1 Körda mil och utsläpp av CO₂ per färdmedel för den kollektivtrafik som regionen bekostar år 2021 (2018).

Färdmedel	Sträcka (mil)	CO ₂ (ton)
Buss	893 000 (755 000)	4 037 (4 207)
Tåg	104 000 (126 000)	502 (485)

6.8.2 Aktiviteter kollektivtrafiken

6.8.2.1 Framtagande av en drivmedelsstrategi för Kollektivtrafik och Bussgods

Beskrivning: Framtagande av en drivmedelsstrategi för både Kollektivtrafiken och Bussgods då de är intimt förknippade syftar till att skapa ett underlag för att kunna påverka att en nödvändig infrastruktur för förnyelsebara drivmedel etableras. En drivmedelsstrategi skapar förutsättningar för att kunna fatta välgrundade beslut om vilka drivmedel som är möjliga att kravställa, samt vilken infrastruktur som behöver finnas. Vid framtagande av drivmedelsstrategin är det väsentligt att tillsammans med länets kommuner gemensamt skapa en plan för såväl utbyggnad som vilka drivmedel som bör finnas tillgängliga på olika orter i länet.

Region Västerbotten bör initiera dialog med länets kommuner för att få till stånd en drivmedelsstrategi som även kan skalas upp att gälla för hela Västerbotten. Detta då Region Västerbotten är Regional kollektivtrafikmyndighet och därmed ytterst ansvarig för den allmänna kollektivtrafiken i Västerbotten.

Mål: Att få ett underlag för ställningstagande om miljökrav vid kommande upphandlingar av den allmänna kollektivtrafiken.

Tid: 2023

Risk/Hinder:

- Att kommunerna och Länstrafiken ej har möjlighet att avsätta resurser för att delta i arbetet.
- Att kommunernas perspektiv i allt för hög grad är lokalt och inte regionalt. Den kollektivtrafik som Region Västerbotten finansierar behöver få samma förutsättningar efter vissa stråk eller i områden där flera kommuner ingår då trafiken är kommungränsöverskridande.
- Ett hinder för arbetet skulle även kunna vara om det finns uttalade ställningstaganden som ej ligger i linje med de förslag som en drivmedelsstrategi skulle kunna tänkas innehålla.
- De trafikavtal som finns idag är uppbyggda med en indexkorg där drivmedel är en av komponenterna. Under slutet av 2021 och under hela 2022 har indexutvecklingen gjort att trafikavtalens kostnadskurva pekar brant uppåt. Behov finns av att lyfta kollektivtrafikens bidrag till bland annat miljömål för att beslut om att övergå från HVO100 till diesel eller beslut om trafikneddragningar inte ska fattas.

Ekonomisk uppskattning: Det kommer att kräva personalresurser för själva arbetet med att ta fram strategin. Om det inte bedöms finnas interna resurser eller resurser hos Länstrafiken för att utföra arbetet så kan behov av konsultstöd behövas med de kostnader som detta kan medföra.

Beslut från Politiken:

- Regionala utvecklingsnämnden behöver fatta beslut om att en drivmedelsstrategi ska utarbetas och vilka resurser som ställs till förfogande för arbetet. Uppdragsbeskrivning bör ingå som en del av beslutet för att skapa en god grund för det fortsatta arbetet.
- Regionala utvecklingsnämnden behöver fatta beslut om att fastställa framtagen drivmedelsstrategi.

6.8.2.2 Implementering av fastställd drivmedelsstrategi

Beskrivning: Implementeringen av drivmedelsstrategin är en löpande aktivitet över tid då det sker en kontinuerlig upphandling av kollektivtrafik. Eftersom den trafik som Region Västerbotten finansierar går mellan länets kommuner och även till och från våra grannlän så innebär det att det inte

enbart är när den trafik som finansieras av Region Västerbotten ska upphandlas som drivmedelsstrategin kommer till användning. Strategin kan om samverkan och gemensamma målbilder etablerats med länets kommuner även skapa underlag för de förändringar som länets kommuner kommer att behöva göra för att Västerbotten ska nå nationella miljömål.

Mål: För att Västerbotten ska nå nationella miljömål

Tid: Löpande, klart 2030

Risk/Hinder:

- Att samverkan och gemensamma mål- och behovsbilder ej kan etableras med länets kommuner.
- Utbyggnad och finansiering av en utbyggnad av en infrastruktur som understödjer utvecklingen.
- Att kostnaderna för kollektivtrafiken kan öka vid förändrade miljökrav vilket gör att resurserna till kollektivtrafiken minskar.
- Vid minskade resurser så innebär det påverkan på möjligheterna att uppnå en ökad marknadsandel och de positiva miljömässiga effekterna.

Ekonomisk uppskattning: Går ej att uppskatta.

Politiskt beslut: Inget politiskt beslut krävs.

7 Modell för uppföljning

För uppföljning av regionens klimatmål samt för att följa utvecklingen för fossilfritt transportarbete inom respektive område har en modell för uppföljning tagits fram, se Bilaga 4 – Modell för uppföljning. Indikatorerna och måltalen utgör del av avtalsuppföljningen för transporter men är också ett stöd för uppföljningen av egna fordon. Modellen redovisar regionens målbild för uppföljning. Enligt aktivitet ”Rutin för upphandling och uppföljning av fossilfria transporter” bör en digital modell för att underlätta uppföljning av transporter utredas.

8 Framgångsfaktorer

För att lyckas med en omställning till fossilfria marktransporter krävs att nödvändiga politiska beslut fattas och att säkerställa att aktiviteterna genomförs. Då det sker många parallella arbeten inom länet är en framgångsfaktor att det finns en person som håller ihop genomförandet av planen och är ansvarig för att följa vad som sker inom området i Sverige och närområdet.

Flera av aktiviteterna kräver ett samarbete över olika politiskt styrda gränser inom regionen som till exempel Hälso- och sjukvårdsnämnden, Regional utvecklingsnämnd och Regionstyrelsen, och utanför regionen som kommuner och andra regioner. Det krävs att de olika verksamheterna har samma styrning och mål för att lyckas.

En aktivitet kan initialt behöva en investering för att på sikt spara pengar och avsevärt förbättra klimatperspektivet.

Då styrningen och den tekniska utvecklingen för marktransporter ändras fort är det viktigt att inför varje verksamhetsår utvärdera aktiviteterna och vad som gäller på den nationella arenan och anpassar planen därefter. I planen har därför aktiviteter skapats i form av undersökningar som kommer att leda till ytterligare beslutsunderlag och aktiviteter över åren.

9 Risker/hinder

Totalt har 32 risker identifierats som äventyrar målet med planen, det vill säga att alla marktransporter ska vara fossilfria 2030. Riskerna graderas baserat på Sannolikhetsgrad och Konsekvensgrad enligt följande definition:

Riskvärde	Bedömning
1-4	Acceptabel risk - inget behov av åtgärd
5-12	Åtgärdsplan tas fram för risken. Bevakas
13-25	Acceptabel risk som kräver att åtgärdsplan tas fram och genomförs

Fördelningen av de 32 identifierade riskerna är:

- Gröna: 4 st
- Gula: 19 st
- Röda: 9 st

I de flesta fall har förslag på mitigering givits men dessa är avhängiga de politiska beslut som tas i frågan. För detaljer av respektive risk, se Bilaga 2 - Risk och konsekvensanalys.

10 Ordlista

Nollutsläppsfordon - Ett fordon med nollutsläpp eller ZEV är ett fordon som inte avger avgaser eller andra föroreningar från den inbyggda energikällan.

Fossilfria drivmedel - Fossilfria energikällor inkluderar energi som genereras från vattenkraft, vindkraft, solkraft samt från energi som genereras utifrån biomassa. Dessa energikällor kommer från naturresurser som är oändliga. Det är främst el, vätgas, ED95 (etanoldrivmedel), biogas, FAME (som baseras på rapsolja) och HVO100 (utan palmolja).

Reduktionsplikt - Reduktionsplikten ställer krav på drivmedelsleverantörer att blanda in en ökande andel biodrivmedel i fossilt drivmedel.

HVO100 (utan palmolja) - HVO100 består av 100% förnybar och fossilfri diesel med smörjande additiv.

CO₂ - Koldioxid är en växthusgas. Koldioxid och andra så kallade växthusgaser som vi människor släpper ut i atmosfären från olika verksamheter gör att det globala klimatet blir varmare. Förbränning av fossila drivmedel som till exempel olja, kol och naturgas är det största bidraget till klimatförändringen. CO_{2e} - Koldioxidekvivalenter eller CO_{2e} är ett mått på utsläpp av växthusgaser som tar hänsyn till att olika gaser har olika förmåga att bidra till växthuseffekten och global uppvärmning. Koldioxidekvivalenter anger hur mycket koldioxid som skulle behöva släppas ut för att ge samma klimatpåverkan. Räknet per utsläppt ton bidrar exempelvis metan 28 gånger mer till växthuseffekten än koldioxid. Ett metanutsläpp på 1 ton motsvarar därför 28 ton koldioxidekvivalenter. Genom att använda koldioxidekvivalenter kan man jämföra de enskilda gasernas bidrag till klimatpåverkan.

11 Referenser

- (2017). *CO2-utsläpp från godstransporter*. Region Västerbotten: Region Västerbotten.
- (2021). *Drivmedelsstrategi och handlingsplan*. Region Västerbotten. Hämtat från https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2b1344c417a75f02ce04517c/1632300973099/Drivmedelsstrategi_och_handlingsplan_f%C3%B6r_V%C3%A4sterbottens_l%C3%A4n.pdf
- (2018). *Förnybarhetsdirektivet EU*. Hämtat från Förnybarhetsdirektivet EU: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:32018L2001>
- (2018). *Grön resplan år 2018, del 1 Kartläggning av nuläget 2019:185*. Region Västerbotten: Trivector.
- (2021). *Miljö- och klimatstrategi*. Region Västerbotten.
- (2019). *Regionplan 2020-2023*. Region Västerbotten. Hämtat från https://www.regionvasterbotten.se/VLL/Filer/Regionplan-2019-14juni_webb.pdf
- (u.d.). *Regionplanen*. Region Västerbotten.
- (2022). *Resvaneundersökning bland patienter och medarbetare 2022:133*. Trivector.
- (2011). *SFS 2011:846 Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtjänster*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2011846-om-miljokrav-vid-upphandling-av_sfs-2011-846.
- (2022). *Stärkt försörjningsberedskap i Region Västerbotten*. Region Västerbotten.

12 Bilagor

12.1 Bilaga 1 – Aktivitetsplan för implementation av fossilfria marktransporter senast 2030

Finnes som en separat bilaga.

12.2 Bilaga 2 – Risk och Konsekvensanalys

Finnes som en separat bilaga.

12.3 Bilaga 3 - Region Västerbottens godsflöden

Post	För distribution av brev och paket mellan regionens verksamheter används Bussgods enligt rutin. Distribution av brev och paket mellan regionens verksamheter samt extern genomförs av PostNord.
Bud	PEX och TAB är underleverantörer till PostNord. PEX ansvarar för distribution mellan Umeå och Skellefteå på helger och TAB mellan Umeå och Lycksele på vardagar och helger.
Material, Mediq	Den största delen av materielleveranser sker från Mediqs lager på Västerslätt i Umeå. Mediq har sitt huvudlager i Kungsbacka och transporterar upp varor till lagret på Västerslätt alternativt direkt till regionens verksamheter. PostNord används som distributör.
Material, övrigt	Material som inte ingår i Mediqs sortiment distribueras av respektive leverantör. För dessa transporter finns inget avtalat om hur transporter ska ske.
Patientprover	Bussgods genomför transporter av provlådor mellan hälsocentraler och sjukhus. PostNord genomför transporter av provlådor mellan sjukhus. PostNord genomför även alla helgtransporter, samt transport mellan Ålidhems HC och NUS. Provlådorna transporteras med sambulansen när det är möjligt.
Hjälpmedel och medicintekniska produkter	Transport och hämtning till patienterna hem sker med Hjälpmiddelsverksamhetens fordon. Avtal finns med Bussgods och PostNord för distribution av gods.
Textil	Distribution av textilier till och från regionens sjukhus och externa verksamheter genomförs av Textilia.
Avfall	Ragnsells genomför borttransporter av avfall från regionens verksamheter.
Läkemedel	Skellefteå Lastbilsstation anlitas av ApoEx för leveranser av läkemedel från ApoEx lager på Västerslätt i Umeå till regionens verksamheter.
Läkemedel tillverkade på Nus	Bussgods levererar läkemedel som tillverkats på NUS till Lycksele och Skellefteå lasarett.
Kost	Transport av råvaror sker till tillagningsköket på Lycksele lasarett. Transport av kost sker från köket vid NUS till restaurangen vid Regionens hus.

12.4 Bilaga 4 - Modell för uppföljning

Indikator	Måltal	Definition	Uppgifter som ska redovisas	Omfattning	Uppgiftslämnare
Andel nollutsläppsfordon	Markbundna transporter ska vara fossilfria år 2030	Antal nollutsläppsfordon dividerat med totalt antal fordon	Antal nollutsläppsfordon Antal övriga fordon	Gäller för lätta fordon. Hyrbil, verksamhetsbil, samhällsbetalda transporter	
Klimatpåverkan från transporter, ton CO _{2e}	Klimatpåverkande utsläpp ska minska med 60 % till år 2030 Markbundna transporter ska vara fossilfria år 2030	Klimatpåverkan ton CO _{2e} baserad på drivmedelsförbrukning per färsätt	Mängd drivmedel per drivmedelstyp (liter, kg, kWh)	Tjänsteresor, patientresor, gods-transporter, kollektivtrafik.	
Klimatpåverkan från transporter, ton CO _{2e}	Klimatpåverkande utsläpp ska minska med 60 % till år 2030 Markbundna transporter ska vara fossilfria år 2030	Klimatpåverkan ton CO _{2e} baserad på drivmedelsförbrukning	Mängd drivmedel per drivmedelstyp och fordon (liter, m ³ , kg, kWh)	Verksamhetsbil, ambulans, sam- bulans	
Klimatpåverkan från transporter, ton CO _{2e}	Klimatpåverkande utsläpp ska minska med 60 % till år 2030 Markbundna transporter ska vara fossilfria år 2030	Klimatpåverkan ton CO _{2e} baserad på fordonskilometer per färsätt	Antal km per fordon	Tjänsteresor, patientresor, gods-transporter, kollektivtrafik.	
Fyllnadsgraden för godstransporter, tonkm	Klimatpåverkande utsläpp ska minska med 60 % till år 2030		Tonkm	Godstransporter	
Klimatutsläpp per persontransportarbete, Kollektivtrafik, CO _{2e} /pkm	Klimatpåverkande utsläpp ska minska med 60 % till år 2030	Uppgift per färsätt (buss, tåg)	g/pkm	Kollektivtrafik	