

Projektnamn:	Förnybart 2030 Västerbotten
Projektägare:	BioFuel Region BFR AB
RUS prioriterad område:	3 Västerbotten en nära tillgänglig region
RUS delprioritering:	3.2 Investeringar i hållbara transportsystem
Berörda län/Kommun:	Västerbottens län
Sökt belopp:	3 995 564 kr
Sökt projektkostnad:	9 036 848 kr
Projektperiod:	2025-01-01 - 2028-04-30

Förnybart 2030 Västerbotten ska ge offentliga organisationer och företag bättre förutsättningar att genom ökad kompetens och samarbete lösa de utmaningar som finns i omställningen till förnybara drivmedel i Västerbotten. Detta görs bland annat genom aktiviteter som kunskapshöjning, erfarenhetsutbyte, framtagande av drivmedelsstrategier, nätverk för ökad produktion av förnybara drivmedel, beteendeförändring, offentlig upphandling och aktiviteter för ökad jämställdhet och inkludering i transportbranschen. Fokus i projektet är att skapa förutsättningar för omställningen av främst vägtrafik och arbetsmaskiner, men även i hamnar och flygplatser. Stödet skräddarsys utifrån lokala behov och förutsättningar. Ett energieffektivare och mer resilient transportsystem med ökad andel förnybara drivmedel bidrar till ett konkurrenskraftigt fossilbränslefritt näringsliv. Projektet bidrar till energi- och klimatarbetet i länen och Agenda 2030 mål 7 Hållbar energi för alla.

Ansökan avser medfinansiering till regionalfondsprogrammet Övre Norrland.

Förslag till beslut

BIFALL:

BioFuel Region BFR AB beviljas **3 995 564** kr, dock högst **44,21** % av godkända kostnader uppgående till 9 036 848 kr för projektet *Förnybart 2030 Västerbotten* för projektperioden 2025-01-01 - 2028-04-30. Beslutet har fattats med stöd av förordning (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala tillväxtpolitiken. Medel disponeras ur anslaget 1:1.

REGION VÄSTERBOTTEN beviljar stöd av följande skäl:

Projektet ligger i linje med prioriterat område 3 "Västerbotten en nära tillgänglig region" och delprioritering 3.2 "Investeringar i hållbara transportsystem" i Västerbottens regionala utvecklingsstrategi.

Projektet uppfyller kraven fastställda i Region Västerbottens *Agenda för hållbar finansiering* och bidrar delvis till prioritetshöjande aspekterna *Sammanhållen region och Hållbar regional tillväxt*.

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

- Ansökan bedöms ligga i linje med prioriterat område 3 "Västerbotten en nära tillgänglig region" och delprioritering 3.2 "Investeringar i hållbara transportsystem" i Västerbottens regionala utvecklingsstrategi.
- Ansökan bedöms uppfylla kraven fastställda i Region Västerbottens Agenda för hållbar finansiering.
- Ansökan bedöms delvis bidra till prioritetshöjande aspekterna Sammanhållen region och Hållbar regional tillväxt.
- Projektet bedöms ska arbeta inom ett viktigt område, har sökt tidigare, erhöll då ingen medfinansiering från Region Norrbotten och sökande återtog ansökan till Region Västerbotten, som hade bifallit ansökan, och Tillväxtverket, regionalfonden Övre Norrland. Projektet söks nu igen men utan aktiviteter i Norrbotten.
- Stort och brett projekt som ska arbeta med allt från beteendeförändring till att hjälpa offentliga aktörer med inköp av elfordon till bilpooler
- Ansökan framstår som väl förankrat. Sökande har bl a kompletterat ansökan med stödbrev från Umeå kommun, LTU Business, Kyl- och Frysexpressen Nord AB, Länsstyrelsen i Västerbotten, Storumans kommun, Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd, Sveriges Åkeriföretag, Region Jämtland Härjedalen, INAB och Energikontor Norr.
- Projektpartnerskapet bedöms som ok, så att säga rätt sökande organisation.
- Liten egen ekonomisk insats i projektet från sökande.

Ersätter beslutet ett tidigare/annat beslut?

-

Resurser och finansiering

-

Bilagor

-

Beslut expedieras till

Strateg: Mikael Johansson Åberg

Projekt-PM

ÄrendelD
20369443

Diarie-nr
304-2024

Sammanfattning

Förnybart 2030 Västerbotten ska ge offentliga organisationer och företag bättre förutsättningar att genom ökad kompetens och samarbete lösa de utmaningar som finns i omställningen till förnybara drivmedel i Västerbotten. Detta görs bland annat genom aktiviteter som kunskapshöjning, erfarenhetsutbyte, framtagande av drivmedelsstrategier, nätverk för ökad produktion av förnybara drivmedel, beteendeförändring, offentlig upphandling och aktiviteter för ökad jämställdhet och inkludering i transportbranschen. Fokus i projektet är att skapa förutsättningar för omställningen av främst vägtrafik och arbetsmaskiner, men även i hamnar och flygplatser. Stödet skräddarsys utifrån lokala behov och förutsättningar. Ett energieffektivare och mer resilient transportsystem med ökad andel förnybara drivmedel bidrar till ett konkurrenskraftigt fossilbränslefritt näringsliv. Projektet bidrar till energi- och klimatarbetet i länen och Agenda 2030 mål 7 Hållbar energi för alla.

Vilket/vilka problem vill projektet lösa?

För att nå transportsektorns mål om minskade växthusgasutsläpp med 70 % till 2030 krävs hållbara drivmedel och ett transporteffektivt samhälle. EU-kommissionen föreslår striktare utsläppsmål för nya tunga fordon från och med 2030 och en målsättning med 90 % minskade utsläpp till 2040. Elektrifieringen av personbilar har tagit fart men omställningen av tung vägtrafik, samt arbetsmaskiner, flyg och sjöfart har inte kommit lika långt.

Detta behov lyfts i Regionala utvecklingsstrategi 2020 - 2030 för Västerbotten där projektet kan bidra till en av huvudinriktningarna för RUS: att vara en föregångare i omställningen till ett cirkulärt samhälle med beredskap för klimat- och miljöförändringar. Förnybart 2030 Västerbotten bidrar till Västerbottens RUS framför allt till hållbar mobilitet och investeringar i hållbara transportsystem inom prioriteringen En nära och tillgänglig region och En region med hållbara livsmiljöer att bo, verka och leva i. Projektets effekt kommer att bidra till måluppfyllelse främst inom delprioritering 3.2 Investeringar i hållbara transportsystem, delprioritering 3.3 Hållbar mobilitet och delprioritering 4.4 Hållbar konsumtion inklusive energianvändning.

Förnybart 2030 Västerbotten tar hänsyn till de regionala och nationella ambitionerna och bidrar till 4 områden med identifierade utmaningar:

Bristfällig och icke-inkluderande infrastruktur av förnybara drivmedel. För att det ska vara möjligt för logistikbolag, åkerier och skogs- och entreprenadföretag att ställa om till förnybara drivmedel krävs tillgång till ändamålsenlig och inkluderande infrastruktur. I dagsläget är utbyggnaden av publik ladd- och tankinfrastruktur för tung trafik påbörjad men ej tillräcklig. Det är viktigt att norra Sverige inte halkar efter i infrastrukturutbyggnaden för att bibehålla de regionala aktörernas konkurrenskraft.

Transportbranschen behöver bli mer jämställd för att attrahera kompetens och behålla kvinnor och andra underrepresenterade grupper. Enligt åkeriföretag råder chaufförsbrist och för att branschen ska kunna fortsätta att fungera, ställa om och ha möjlighet till tillväxt krävs att kompetensförsörjningen fungerar. Av landets lastbilsförare är idag 9 % kvinnor

och bland de som nyrekryterats de senaste tolv månaderna är 17 % kvinnor. Detta är en positiv utveckling och det är viktigt att branschen arbetar med inkluderande ledarskap, jämställdhet och den fysiska arbetsmiljön för att kvinnor och andra underrepresenterade grupper ska stanna, utvecklas och trivas.

Brist på regional samverkan och ledarskap hämmar utvecklingen kring produktion av hållbara drivmedel (t.ex. biogas och vätgas). I Västerbotten och i de angränsande länen och länderna pågår flertalet etableringar av vätgasproduktion eller produktion av hållbara drivmedel för sjöfart och flyg där vätgas är ett viktigt mellansteg. Inlandsbanan ser möjligheter att driva sina tåg på vätgas och bli en distributör av vätgas. I dialogsamtal uttrycker aktörer önskemål om samverkan, koordinering och samordning. Genom nätverk och gemensamt arbetet kan aktörerna samverka, ta initiativ och utveckla affärer i värdekedjorna runt produktion och distribution av hållbara drivmedel.

För litet utbud av transport- och entreprenadtjänster på förnybara drivmedel men också för liten efterfrågan. Ständiga förändringar i omvärlden kring regelverk, fordonsutbud och stödmöjligheter skapar osäkerhet hos åkerier och entreprenadföretag kring investeringar i ny teknik och nya drivmedel. På liknande sätt är det också en utmaning för offentliga aktörer och andra transportköpare att klara ekonomin och samtidigt hänga med i omställningen. Genom kompetenshöjning och samverkan kan projektet bidra till att skapa en regional grogrund där offentliga aktörerna får en ökad kompetens kring vilka krav som är möjliga att ställa. Samtidigt som företag vågar satsa och investera i fordon på hållbara drivmedel för att möta ökade krav. Vilket på sikt skapar ökad efterfrågan på och utbud av hållbara drivmedel.

Förväntat resultat av projektet på kort och lång sikt

Projektets aktiviteter har delats in i arbetspaket och nedan följer en beskrivning av några av de kortsiktiga effekterna för målgrupperna.

Arbetspaket Uppstart

I projektets inledande paket genomförs planering av projektet, kommunikationsplanering, upphandling av följeforskare och genomförande av inledningskonferens. Målgruppen får kännedom om projektet och dess planerade aktiviteter. Projekt-, referens- och styrgrupp får ökad kunskap om olika perspektiv som är viktigt för projektets genomförande. Kunskapshöjande insatser planeras i uppstartsfasen inom området inkludering och icke-diskriminering, med fokus på Agenda 2030, jämställdhet, HBTQI-frågor, tillgänglighet, mångfald och normkritik för att säkerställa att dessa perspektiv genomsyrar projektets aktiviteter och kommunikationsplan. Genom uppföljning får målgruppen möjlighet att vara med att påverka och tycka till om innehåll och teman på projektets aktiviteter. Aktiviteterna i uppstartspaketet lägger grunden för genomförandet av övriga arbetspaket.

Kortsiktiga effekter av aktiviteter i arbetspaketet Infrastruktur och fordon är ämnade att öka målgruppens kunskap om hållbara fordon och arbetsmaskiner och hur dessa skulle passa in i deras kommun, med hänsyn till deras egna förutsättningar och ambitioner. Till detta kommer också kunskap om vilka krav det ställer på infrastrukturen och hur ny infrastruktur byggs upp ansvarsfullt och på ett sätt att transportsystemet är mer rustat för kris och krig. I kombination med den förstärkta kunskapen får målgruppen även stöd i att strategiskt arbeta med dessa frågor.

Aktiviteter i arbetspaketet Hållbara transporttjänster fokuserar på att på kort sikt ge målgruppen bättre kunskap om transporttjänster ur ett hållbarhets- och

effektivitetsperspektiv, samt att även påbörja arbetet mot mer hållbara och effektiva transporttjänster. Stort fokus kommer läggas på hur målgruppen kan jobba med frågor gällande tillgänglighet, jämställdhet, inkludering, HBTQI, mångfald och normkritik via transporttjänster, vilket inte bara kommer innebära mer hållbara och inkluderande transporttjänster utan även göra transportbranschen till en mer attraktiv arbetsgivare.

Aktiviteter i arbetspaketet Hållbart resande innebär ökad kunskap hos målgruppen om resenärsperspektivet och hållbart resande på kort sikt. Kunskapen kommer innefatta vikten av hållbart resande för omställningen av transportsektorn, resande inom egna kommunkoncernen och stöd i att utveckla arbetsätt och strategier. Möjligheterna att iscensätta ett pilotprojekt inom exempelvis flexibel och/eller behovsstyrd kollektivtrafik hinner utredas.

Arbetspaket Avslut

Paketet inkluderar slutrapportering av projektet, avslutningskonferens och spridning av resultat. Genom dessa aktiviteter kommer projektresultatet både målgruppen och andra aktörer till gagn och genom att lyfta goda exempel och lärdomar från aktiviteter som genomförts tillsammans med målgruppen så får även målgruppen synlighet och kan fungera som inspiratörer för andra.

Projektets ambition är att bidra till transportbranschens gröna omställning och till utvecklingen av ett fossilfritt transportsystem i Västerbotten. Projektet bidrar till att skapa ett mer robust och resilient samhälle när transportsektorn i Västerbotten gör sig mindre beroende av fossila och importerade drivmedel och ställer om till en mer diversifierad palett av lokalproducerade hållbara drivmedel.

Andra positiva effekter på samhällsnivå är kopplade till bättre hälsa, mer tillgänglig och inkluderande tank- och laddinfrastruktur och en mer jämställd transportbransch. Projektets kommunikation kan ha effekter på lång sikt genom att projektets resultat sprids till såväl projektets målgrupp som aktörer utöver de som omfattas av projektet. Spridning av goda exempel och information kan bidra till att aktörer fattar beslut som bidrar till omställning, övergång till förnybara drivmedel och därmed minskade växthusgasutsläpp. På lång sikt förväntas antalet fordon och arbetsmaskiner som drivs av förnybara drivmedel och el öka, i kombination med en ökad utbyggnad av nödvändig infrastruktur, så som ladd- och tankinfrastruktur. I planeringsfasen har hållbarhet, målkonflikter, tillgänglighet och motståndskraft gällande kris och krig varit högt uppe på agendan. Målgruppen har kommit längre än övriga samhället gällande dessa frågor, men i och med dess ledande position i samhället inspirerat andra aktörer att också öka takten. Då infrastrukturen byggts ut på ett ansvarsfullt sätt ökar det också tillgängligheten för medborgarna och näringslivet, och stärker deras möjligheter att utvecklas och ställa om. Följdeckterna är ett mer utvecklat, stabilt, tillgängligt och motståndskraftigt transportsystem, minskade växthusgasutsläpp och ökad tillgång av fossilfria drivmedel, vilket kopplar bra mot Regionala Utvecklingsstrategin. Med hjälp av kommunala laddinfrastrategier och drivmedelsstrategier som tagits fram i projektet i kombination med nya kommunala energiplaner kan viktiga dialoger om elnätskapacitet för att säkra effektbehov för etableringar och framtida behov kan tas i god tid, vilket säkrar att kapacitet i elnät mm byggs ut i tid för att säkra dessa behov av drivmedel. En bestående effekt av arbetspaket 3 förväntas vara en större medvetenhet hos målgruppen om hållbara transporttjänster och att de påverkar transporttjänsterna i en positiv riktning gällande tillgänglighet, hållbarhet, jämställdhet, inkludering, mångfald och HBTQI. Målgruppen förväntas ställa krav på transporttjänsterna i upphandlingar, vilket

påverkar arbetssätt och attityder i hela transportbranschen. Utöver detta blir transportbranschen också en mer attraktivare arbetsgivare med mer stabil kompetensförsörjning. Sluteffekterna matchar bra mot Regionala Utvecklingsstrategin; mer effektiva, tillgängliga och hållbara transporter, ett bättre fungerande transportsystem, minskad resursanvändning, mindre utsläpp av växthusgaser och ett starkare näringsliv. Effekter av arbetspaket 4 förväntas vara ett mer hållbart, inkluderande och attraktivt resande. Detta kommer göra att fler medborgare är nöjda med kollektivtrafiken, känner delaktighet och faktiskt använder kollektivtrafiken. Där reguljär kollektivtrafik inte är ett alternativ finns i stället flexibel kollektivtrafik som ett rimligt alternativ till bilen. Detta matchar bra med Regionala Utvecklingsstrategin, där är ett utpekat effektmål är att förväntningarna på tillgänglighet ska mötas upp bättre, uttryckt i andel resande med kollektivtrafik.

Genom slutrapport och resultatspridning lyfts goda exempel, men även utmaningar och förslag på lösningar för att visa hur man kan göra och inspirera fler aktörer, både inom och utanför projektets målgrupp, till att ställa om sina verksamheter till förnybara drivmedel samt minskad och effektivare energianvändning med slutmålet att minska växthusgasutsläppen. Projektets ansats är att flera av projektets aktiviteter ska kunna leva vidare, såsom etablerade nätverk och inarbetade arbetssätt.

Målgrupp

I projektet kommer vi att arbeta med primärt offentliga organisationer men även små och medelstora företag (SMF), då båda dessa aktörer behövs för att nå projektets mål. Vi har valt offentliga organisationer som primär målgrupp. Offentliga organisationer är viktiga aktörer för att skapa förutsättningar för SMF gällande t.ex. markfrågor, tillståndsprocesser och upphandling. SMF kan hitta nya affärsmöjligheter i och med omställningen i form av t.ex. service av ellastbilar, drift av laddstationer mm. Dessa återfinns främst inom energisektorn, transport-, fordons- och drivmedelsbranschen. Därför har vi valt SMF som sekundär målgrupp.

Alla projektparter har god kunskap och erfarenhet från arbete med dessa målgrupper. Vi har arbetat med både offentliga organisationer och SMF som målgrupp i flera olika projekt med syfte att ställa om transporter, främja energieffektivisering och öka användning av förnybar energi. Vi har upparbetade kontakter och dialog med målgrupperna som hjälpt oss att identifiera behov och aktiviteter i projektet. Både kommuner och SMF, särskilt mindre kommuner, har ett likartat behov av omvärldsbevakning, kompetenshöjning, erfarenhetsutbyte samt tillgång till regionala nätverk. Båda grupperna har begränsat med tid att sätta sig in i sakfrågorna och hänga med i utvecklingen. Här kan projektet på ett värdefullt sätt stötta med kunskap. Projektet bidrar också till att skapa förutsättningar för SMF att hitta affärsmöjligheter för att investera i exempelvis fordon på hållbara drivmedel, genom att aktörer krokar arm och tillsammans bygger upp infrastruktur och använder upphandlingsprocesser som främjar hållbara drivmedel. För att både offentliga organisationer och SMF ska ställa om måste det också finnas en ekonomisk hållbarhet. Förutom nämnda målgrupper vill projektet arbeta med inkludering och jämställdhetsfrågor. Alla ovannämnda branscher är mansdominerade. På den offentliga sidan ser fördelningen mellan kvinnor och män bättre ut. Erfarenheter från tidigare projekts aktiviteter kring hållbara drivmedel och fordon visar att männen ofta dominerar i denna sektor. För att göra aktiviteterna mer inkluderande har vi i tidigare projekt arbetat med att analysera våra aktiviteter med hjälp av 4R-metoden (t.ex. representation i form av vilka som bjudits in, bildval, ordval) och lyft fram kvinnor i olika sammanhang. Vi har också tagit fram en metod där vi tipsar föredragshållare kring vad de ska tänka på för att

göra sitt föredrag så inkluderande och tillgänglighetsanpassat som möjligt. Därefter utvärderas deras insatser utifrån en framtagen mall och de får feedback på vad som kan förbättras. Vi kommer att fortsätta det här arbetet och utveckla det liksom det viktiga arbetet med att göra ladd- och tankinfrastruktur inkluderande för olika funktionsvariationer.

Transportsektorn behöver bli mer jämställd och likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov, gällande alltifrån kompetensförsörjning och maktfördelning till infrastruktur. I en alldeles färsk skolledarenkät 2023 från TYA (Transportfackens yrkes och arbetsmiljönämnd) anges att fler kvinnor upptäckt transportinriktningen på gymnasiet. 2014/2015 var andelen tjejer 16% och idag är andelen 34% (Västerbotten hela 39%!). Dessutom ser andelen lastbilsförare ut att öka från 9 procent kvinnor, då kvinnor utgör 17% av de lastbilsförare som nyrekryterats de senaste tolv månaderna. Arbetsmarknaden i norra Sverige ser riktigt bra ut - över 87% fick jobb direkt efter år 3 i Västerbotten. Detta är en positiv utveckling, men för att bli en ännu attraktivare arbetsgivare där kvinnor och underrepresenterade grupper stannar behövs fler insatser. För att bidra i jämställdhetsfrågan kommer projektet tillsammans med Sveriges Åkeriföretag och TYA att arbeta för att företag inom transportbranschen får ökad kunskap, insikt, verktyg och metoder för ett mer inkluderande ledarskap och en förbättrad arbetsmiljö.

Projektets hållbarhetsaspekter

Projektet har potential att bidra till samtliga tre dimensioner av hållbarhetsbegreppet. Genom att påskynda omställningen fasas de fossila drivmedlen ut och efterfrågan på förnybara drivmedel som är en del av den förnybara energimixen ökar. Detta skapar 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 öka produktionen av förnybara drivmedel (t.ex. vätgas och biogas). Genom att projektet stöttar elektrifiering inom vägtransport, sjöfart och flyg samt arbetsmaskiner bidrar det till förbättrad energieffektivitet. Projektet kommer även att arbeta med aktiviteter för att stärka målgruppens förmåga att effektivisera transportflöden (exempelvis ökad fyllnadsgrad, digitala lösningar och bättre ruttplanering), vilket ytterligare förbättrar energieffektiviteten. Genom spridning av projektresultat och goda exempel kan fler, både inom och utanför transportbranschen, inspireras att ställa om sina verksamheter till hållbara drivmedel och på så vis leda till ökad efterfrågan på och produktion av förnybar energi. 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 att resa kollektivt, möjliggöra distansdeltagande, sträva efter att anlita lokala talare och servera lokalproducerade vegetariska alternativ. Ur det ekonomiska hållbarhetsperspektivet så kan projektet bidra till att stärka målgruppens förmåga att energieffektivisera sina verksamheter, vilket kan möjliggöra minskade driftkostnader och stärkt konkurrenskraft. Genom projektets kunskapshöjande insatser underlättar projektet också för målgruppen att ta välgrundade och långsiktigt hållbara investeringsbeslut samt ger dem bättre förutsättningar att ligga i framkant och få en konkurrensfördel i den gröna omställningen.

Gällande den sociala hållbarhetsdimensionen kan projektet ha en positiv påverkan genom sina kunskapshöjande aktiviteter inom området inkludering och icke-diskriminering, med fokus på Agenda 2030, jämställdhet, HBTQI-frågor, tillgänglighet, mångfald och normkritik. Dessa perspektiv ska genomsyra hela projektorganisationen och projektets aktiviteter och utformning. Aktiviteterna som syftar till att skapa mer inkluderande och attraktivare arbetsgivare som bättre kan attrahera kompetens och behålla kvinnor och andra underrepresenterade grupper, har en positiv påverkan både ur ett socialt och ett ekonomiskt perspektiv. En annan positiv påverkan utifrån ett socialt perspektiv är projektaktiviteterna som syftar till att skapa mer inkluderande tank- och laddstationer för hållbara drivmedel, för alla - oavsett eventuella funktionsvariationer. Projektet kan också medföra positiva effekter genom att skapa ett mer robust och resilient samhälle när transportsektorn i Västerbotten gör sig mindre beroende av fossila och importerade drivmedel och istället ställer om till en mer diversifierad palett av lokalproducerade hållbara drivmedel. Minskade utsläpp av luftföroreningar kan också medföra hälsovinster lokalt med en friskare befolkning och samhällsekonomiska vinster genom minskade vårdkostnader som följd.

Projektet strävar efter en jämn fördelning mellan män och kvinnor (40-60%) i styr- och referensgrupp. Kommunikationen ska utformas så att den blir inkluderande och tillgänglig i allt från text till budskap och bildspråk. Projektet ska undvika att använda och bidra till stereotypa och stigmatiserade föreställningar.

Kostnadsbudget

Kostnadslag	Totalt
Personal	4 238 140
Schablonkostnader	4 798 708
Summa kostnader	9 036 848
Projektintäkter	
Summa faktiska kostnader	9 036 848
Bidrag annat än pengar	
Summa bidrag i annat än pengar	0
Summa totala kostnader	9 036 848

Finansieringsbudget

Finansiär	Totalt
Total offentligt bidrag annat än pengar	0
Tillväxtverket	4 518 424
Umeå kommun	40 299
Storuman kommun	40 299
Länsstyrelsen Västerbotten	300 000
Total offentlig kontantfinansiering	4 899 022
Total offentlig finansiering	4 899 022
Total privat bidrag annat än pengar	0
BioFuel Region AB	142 262
Total privat kontantfinansiering	142 262
Total privat finansiering	142 262
Finansiering	Totalt
Region Västerbotten	3 995 564

