

Karolina Filipsson
Samhällsbyggnad

Förändrade krav avseende förnyelsebara drivmedel

RUN 152-2023

Sammanfattning

Den kostnadsutveckling som kollektivtrafiken varit föremål för under framför allt 2022 saknar motstycke. Länstrafiken i Västerbotten har uppvisade för 2022 ett stort underskott mot budget. I inledningen av 2022 påverkades fortfarande kollektivtrafiken av pandemin, men resandet har under året återhämtats allt mer. Det är dock kostnadsutvecklingen inom ramen för trafikavtalen som är grunden för det stora underskottet i bolaget. För Region Västerbotten uppgick underskottet gentemot budget från Länstrafiken för 2022 till drygt 32 Mkr.

Det som skapat den stora kostnadsutvecklingen i trafikavtalen är kopplat till HVO-index. Prisutvecklingen för HVO har under 2022 varit + 62 %. Då HVO i trafikavtalen för regiontrafiken på 20 – 25 % får detta en effekt på mellan 16 – 21 % fördring. Motsvarande kostnadsutveckling för diesel har varit 45 %, vilket i trafikavtalen ger en effekt på mellan 9 och drygt 11 %.

I de trafikavtal där Region Västerbotten är ensam finansiär och där det finns en klausul som säger att byte kan ske med 6 månaders varsel, så kan ett byte från HVO till diesel verkställas. I avtal där andra finansiärer finns behöver övriga medfinansiärer även fatta beslut om att göra en övergång. Norrlandskustens trafik är ett sådant exempel på trafikavtal där andra finansiärer behöver fatta beslut om att frånga HVO.

I äldre trafikavtal finns ingen klausul om byte och där behöver i sådana fall en förhandling med aktuell trafikutövare genomföras.

Inget av trafikavtalen innehåller någon reglering som stöder en återgång till HVO. Detta innebär att en återgång i sådana fall bygger på en förhandling med respektive avtalspart vid en återgång.

Vid en övergång till diesel så påverkar det även Bussgods verksamhet. Det är av vikt att Region Västerbottens verksamheter som transporterar gods genom avtal med Bussgods inte frångår dessa utifrån den förändring som sker vid övergång till diesel då detta direkt skulle påverka Region Västerbottens finansiering av kollektivtrafiken negativt då resultatet för Bussgods tillfaller Region Västerbotten.

Det är av vikt att det finns en öppenhet i för en återgång till HVO vid förändrade förutsättningar för att åter uppnå de miljömål som finns uppsatta.

Beslut om att frånga krav på HVO och i stället utföra trafiken med diesel innebär påverkan på de miljökrav som finns kopplade till kollektivtrafiken i två av fullmäktige antagna program/strategier;

1. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbotten 2020 – 2025 antogs av regionfullmäktige juni 2020. Trafikförsörjningsprogrammet har fem mål för utvecklingen av kollektivtrafiken i Västerbotten. Mål 2 - Andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i upphandlad kollektivtrafik uppgår till 100 % år 2030. Delmål för 2025 är 75 %.

Den trafik som Region Västerbotten finansierar utgör en så stor andel av trafikutbudet så att om en

övergång sker från förnyelsebara drivmedlet HVO till diesel, så kommer (med en oförändrad andel av det producerade antalet kilometer) delmålet om 75 % förnyelsebart drivmedel 2025 inte att kunna nås. Andelen kommer att uppgå till 53,9 % givet att andelen producerad trafik är likadan som 2022.

2. Miljö- och klimatstrategi antogs av regionfullmäktige 2021-09-21. Målet för markbundna transporter är att de ska vara fossilfria 2030. Bland de trafikavtal som Region Västerbotten är finansiar av, så finns det ett antal som upphör efter 2030. Bland dessa avtal är trafiken på linje 31 Umeå – Hemavan och E4-trafiken Umeå – Haparanda. Dessa två avtal utgör en stor andel av den trafik som Region Västerbotten finansierar. Genom att det inte finns något stöd i avtalen för att göra en återgång till HVO, så finns det risk att trafiken kan komma att bedrivas med icke förnyelsebara drivmedel efter 2030.

Förslag till beslut

Förslag till beslut i regionala utvecklingsnämnden/regionstyrelsen/regionfullmäktige:

- Kravet på HVO kan frångås i de trafikavtal som finansieras av Region Västerbotten.
- Regionala utvecklingsnämnden kan fatta beslut om återgång till HVO vid senare tillfälle om förutsättningarna förändras.

Bedömda resultat och konsekvenser

Vid övergång från HVO till diesel kommer uppställda miljömål i det av fullmäktige fastställda regionala kollektivtrafikprogrammet att påverkas negativt och de miljömål som Region Västerbotten har för de markbundna transporterna och kollektivtrafiken i synnerhet påverkas negativt under den period då trafiken utförs med diesel.

Övergången kommer att påverka även Bussgods eftersom godset till stor del transporteras med de fordon som finns inom trafikavtal som finansieras av Region Västerbotten. Detta skulle potentiellt kunna vara negativt gentemot bussgods kunder med försämrat resultat som följd. De transporter av Region Västerbottens gods, prover etcetera som sker med Bussgods påverkas även av övergången till diesel. För att detta inte ska innebära en ökad nettokostnad för kollektivtrafiken för Region Västerbotten behöver det säkerställas att Region Västerbotten inom andra delar av verksamheten inte minskar användandet av Bussgods med anledning av denna övergång.

Resurser och finansiering

Förslaget innebär ingen tillkommande finansiering eller tillkommande resurser.

Jämställdhet

Inga bedömda effekter för jämställdhetsmål

Beredningsansvariga

Beredningsansvarig är strateg vid regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I beredningsarbetet kopplat till beslutsnivå en grupp bestående av stabschef, verksamhetsutvecklare och nämndsekreterare vid regional utveckling. Avstämning har även gjorts med regionjurist.

Beslutsunderlag

Bilaga 1 Övergång till diesel i regionfinansierad trafik

Bilaga 2 Kostnad HVO och Diesel år 2022

Beslutet expedieras till

Länstrafiken i Västerbotten AB

Regionala utvecklingsnämnden/kollektivtrafikmyndigheten

Karolina Filipsson, strateg