Rapport

FINANSIERINGSMÖJLIGHETER
OMLASTNINGSTERMINAL LJUSDAL KOMMUN

RAPPORT
2016-07-07

UPPDRAG	270497, Omlastningsterminal Ljusdal
Titel på rapport:	Finansieringsmöjligheter omlastningsterminal Ljusdal kommun
Status:	Rapport
Datum:	2016-07-07

MEDVERKANDE

Beställare:	Ljusdal Kommun
Kontaktperson:	Rolf Berg
Konsult:	Tyréns AB
Uppdragsansvarig:	Jon Berglin, Tyréns AB
Handläggare:	Anna Sjöström, Tyréns AB
Kvalitetsgranskare:	Pär Zars, Tyréns AB

REVIDERINGAR

Revideringsdatum	ÅR-MÅN-DAG
Version:	Namn, Företag
Initialer:	Namn, Företag

Uppdragsansvarig:

Datum: 2016-07-07 Digitalt signerad

Handlingen granskad av:

Datum: 2016-07-07 Digitalt signerad

Innehåll

UPPDRAG 2
MEDVERKANDE 2
REVIDERINGAR 2
1 SAMMANFATTNING 5
2 BAKGRUND 6
3 EU-FINANSIERING 6
3.1 CENTRAL SWEDEN- OMVÄRDSBEVAKNING 6
3.1.1 VARFÖR FINANSIERAR INTE EU INFRASTRUKTUR OCH FYSISKA BYGGNATIONER I SVERIGE? 6
3.2 STRUKTUR OCH INVESTERINGSFONDERNA 7
3.2.1 EUROPEISKA REGIONALA UTVECKLINGSFONDEN 7
3.2.2 INTERREG- EUROPEISKT TERRITORIELLT SAMARBETE 8
3.3 SEKTORSPROGRAM 10
3.3.1 HORIZON 2020 10
3.3.2 LIFE 10
3.4 EUROPEISKA FONDEN FÖR STRATEGISKA INVESTERINGAR 11
4 REGION GÄVLEBORG 12
5 NATIONELLA MEDEL- STATLIGA MEDEL 13
5.1 TRAFIKVERKET 13
5.2 ENERGIMYNDIGHETEN 13
5.3 VINNOVA 13
5.4 KLIMATKLIVET 14
6 TELEFONINTERVJUER 15
7 KONTAKTUPPGIFTER 15
7.1 REGION GÄVLEBORG 15
7.2 CENTRAL SWEDEN 15
7.3 CENTRAL BALTIC 16
7.4 ÖSTERSJÖPROGRAMMET 16
7.5 ERUF 16
7.6 BIOHUB-PROJEKTET 16
7.7 TRAFIKVERKET 16
7.8 KLIMATKLIVET 17
8 REFERENSER 17
9 BILAGA 17

9.1 SAMMANFATTNING BIOHUB-ANSÖKAN 17
9.2 MAIL FRÅN EBBA- CENTRAL SWEDEN 18
9.3 MAIL FRÅN EVA BJÖRK- CENTRAL SWERDEN 19

1 SAMMANFATTNING

Det finns ingen möjlighet för Ljusdals kommun att söka finansiering från EU för den fysiska omlastningsterminalen då EU inte beviljar stöd till infrastrukturåtgärder eller fysiska byggnader för EU:s mest utvecklade medlemsländer, dit Sverige räknas. Det finns dock åtskilliga möjligheter att söka medel från EU för projekt och förstudier för att jobba med att utveckla omlastningsterminalen. Exempel på detta kan vara projekt som syftar till att skapa nya affärsmodeller kring hanteringen av virket för att öka värdet på skogsråvaran eller för att skapa ett center/plattform för skogsråvara som gynnar små och medelstora företag i regionen. För dessa typer av projekt är Europeiska regionala fonden och Interreg Baltic Sea Region bra alternativ att söka medel från. Horizon 2020- EU:s forsknings och utvecklingsprogram samt Life- EU:s miljö- och klimatfond skulle det också kunna vara möjligt att söka finansiering ifrån, men det finns inga aktuella utlysningar för dessa program för tillfället. Det är också relativt svårt att söka från dessa program.

När man ska söka finansiering från EU är det viktigt att vara ute i god tid. Det kan ta tid att hitta partners och det krävs oftast en eller flera partners för en ansökan. Det är också tidskrävande och ibland svårt att skriva själva ansökan samt att få klart alla dokument som krävs. Tex dokument för att visa att man har medfinansiering från olika aktörer.

För järnvägsanläggning och fysisk byggnad finns det en möjlighet att söka medel från Klimatklivet, statens klimatinvesteringsbidrag. Nästa ansökningsperiod för Klimaklivet 2016 öppnar den 29 augusti. Att ansöka medel från Klimatklivet är relativt enkelt om man jämför med att söka medel från EU.

Det finns också möjligheter att söka projektmedel från Energimyndigheten för olika utvecklingsprojekt samt från Vinnova. När det gäller Energimyndigheten så kan stöd lämnas även till pilot- och demonstrationsanläggningar där ny teknik prövas. Det finns dock inga aktuella utlysningar just nu som skulle passa in.

Region Gävleborg- har tagit höjd för att finansiera en av anslutningsvägarna i alternativet Böle. Regionen finansierar inte järnväg, endast väg.

Enligt Trafikverkets statliga uppdrag kan inte Trafikverket finansiera virkesterminaler.

Om ett lån är av intresse från Europeiska investeringsbanken, EIB, rekommenderas att kontakta EIBs Stockholmskontor.

2 BAKGRUND

En ny lokalisering av en järnvägsterminal inom Ljusdals kommun har diskuterats och utretts i omgångar sedan 1990-talet. Målet är att ersätta befintlig terminal med en allsidig, attraktiv och expansiv skogsprodukterminal med järnvägsanslutning i Ljusdals närhet.

Tyréns har fått i uppdrag av Ljusdal kommun att genomföra en genomgripande inventering och sammanställning av förutsättningarna för att söka offentliga medel på europeisk, nationell och regional nivå för finansiering av omlastningsterminaler med anslutande spår och vägar i Bränta respektive Böle enligt schematisk beskrivning av alternativen.

3 EU-FINANSIERING

EU:s fonder och program kan delas in i två grupper: struktur- och investeringsfonder och sektorsprogram.

3.1 CENTRAL SWEDEN- OMVÄRDSBEVAKNING

Ebba Bjerkander från Central Sweden, Gävleborgs Brysselkontor, har tittat på frågan om EU-finansiering skulle kunna vara ett alternativ för finansiering av omlastningsstationen. Ebba skriver i sin rapport från i februari 2016: ”När det gäller finansiering från EU, så finansierar inte EU infrastruktur eller fysiska byggnader i det mest utvecklade medlemsländerna, där Sverige är inräknat. EU anser att medlemsstaterna själv, alternativt privata investerare bör stå för sådana investeringar. Detta gör att det de möjligheter som återstår för Ljusdals virkesterminal skulle vara (för)studier eller projekt som riktar in sig på att undersöka hur en omlastningscentral kan bli så effektiv/innovativ som möjligt. Således skulle Ljusdals terminal kunna utgöra ett sorts demonstrationsprojekt på innovativa sätt att arbeta, sätt som sedan sak kunna spridas och replikeras på andra ställen i Europa.”

Ebba hittade en eventuell passande utlysning inom Horizon 2020: *RUR-08-2016 Demonstration of integrated logistics centres for food and non-food applications* som handlade om logistikcenter inom jord-/skogsbrukssektorn som också ska fungera som biomassa-centraler. Deadline på denna utlysning har dock redan passerat och ingen mer utlysning på detta område kommer heller under 2017. Detta var tyvärr den enda möjligtvis passande utlysning i arbetsprogrammen 2016-2017 för Horizon som Ebba kunde hitta.
När det gäller den sista perioden för Horizon, perioden 2018-2020, kommer eventuellt de nya arbetsprogrammen att läcka ut under juni 2017. Arbetsprogrammet 2018-2020 ska handla om: "Livsmedelstrygghet, hållbart jord- & skogsbruk, marin-, maritim, insjöforskning & bioekonomi". Vinnova är den ansvariga svenska myndigheten för svenska Horizon-ansökningar. Det har funnits möjligheter att under programperioden 2016-2017 söka planeringsbidrag för ansökningar till Horizon 2020. Det kommer förmodligen att finnas möjligheter att ansöka om planeringsbidrag för perioden 2018-2020.

Ebba undersökte också sektorsprogrammet Life: EU:s program för miljö- och klimatpolitik, men hittade inget som passade där. Ebba har inte undersökt Central Baltic eller Östersjöprogrammet, båda Interreg-program, då dessa inte ingår i Central Swedens bevakning. Dessa program tittar vi närmare på i kapitel 1.2.2 i denna rapport.

3.1.1 VARFÖR FINANSIERAR INTE EU INFRASTRUKTUR OCH FYSISKA BYGGNATIONER I SVERIGE?

Frågan ställdes till Eva Björk, chef på Central Sweden och hon svarar följande i ett mail:

” I förhandlingarna inför den nya programperioden 2014-2020 drevs denna fråga väldigt hårt av EU-kommissionen, då kommissionens inställning var (och är) att fysisk infrastruktur, vare sig det gäller väg, järnväg eller bredband till exempel, är väldigt dyra investeringar som ger relativt lite ”konkreta” och långsiktiga resultat (i form av tillväxt och jobb) och att de ”rikare” medlemsländerna anses kunna ha råd att finansiera dessa typer av investeringar själva. I

förhandlingarna om ERUF till exempel var detta en knäckfråga vilket också gjorde att förhandlingarna drog ut väldigt mycket på tiden, då Sverige gärna ville investera både i transportinfrastruktur och bredbandsutbyggnad (gräva kablar, i princip) men kommissionen menade att med det nya högre kravet på resultatfokus osv. att detta skulle leda till väldigt små resultat i länder som Sverige, som har en relativt liten allokering av medel. Sverige lyckades dock driva igenom i ERUF-fallet, ett undantag där de två nordligaste programmen (Övre och Mellersta Norrland) får investera i transportinfrastruktur för den delen av pengarna de har på grund av sin speciella glesbygdsstatus. (De två nordligaste programmen i Sverige har en ”glesbygdsbonus” vilket gör att de får en större andel medel, och dessa specifika medel kan också investeras med större frihet än regelverket kräver av den vanliga allokeringen av medel till ”mer utvecklade regioner” som de svenska regionerna klassas som.) När det gäller bredband fick Norra Mellansverige, där Dalarna, Värmland och Gävleborg ingår, även de ett undantag om fysisk bredbandsutbyggnad, på grund av sin glesa befolkningssituation. Undantaget gäller dock enbart i de glesbebyggda delarna av länen, där marknaden inte har insitament för att investera. Detta underströk också Sverige i förhandlingarna, att det är marknadskrafterna som i princip styr bredbandsutbyggnaden i Sverige, med undantag av de glesbebyggda delarna av landet där det helt enkelt råder ”market failure” på grund av för långa avstånd och för få människor, vilket gör att marknaden inte har intresse av att investera där. ”

3.2 STRUKTUR OCH INVESTERINGSFONDERNA

3.2.1 EUROPEISKA REGIONALA UTVECKLINGSFONDEN

Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) syftar till att minska regional obalans inom EU. ERUF finansierar insatser inom infrastruktur, sysselsättning samt lokal och regional utveckling.

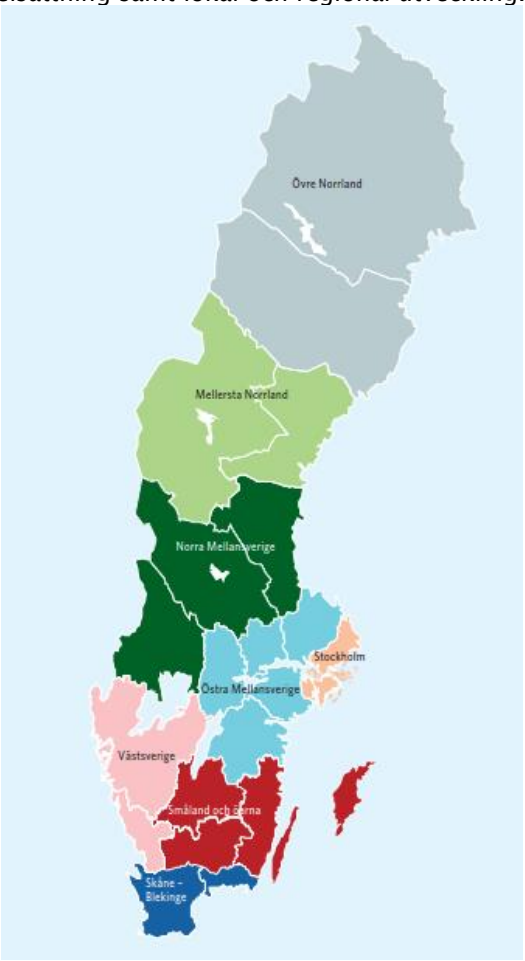
Regionalfondsprogrammen ska stärka regionernas konkurrenskraft och bidra till hållbar tillväxt. Programmen ska bidra till strukturomvandling i regioner inom områdena innovation, entreprenörskap och grön ekonomi.

Det finns åtta regionala program i Sverige. Dessa är geografiskt indelade i så kallade NUTS II-regioner. Gävleborg tillhör området **Norra Mellansverige**.

Tillväxtverket är ansvarig myndighet att förmedla medlen för ERUF och aktuella utlysningar hittas på Tillväxtverkets hemsida.

Prioriterade områden i Norra Mellansverige är:

1. Att stärka forskning, teknisk utveckling och innovation (23 procent).
2. Att öka tillgången till, användningen av och kvaliteten på informations- och kommunikationsteknik (30 procent).
3. Att öka små och medelstora företags konkurrenskraft (31 procent).



4. Att stödja övergången till en koldioxidsnål ekonomi inom alla sektorer (16 procent).

Just nu finns det en ansökningsomgång som är öppen mellan 15 maj och 31 augusti för ansökningar inom områdena:

- **Insatsområde 1:** Att stärka forskning, teknisk utveckling och innovation.
- **Insatsområde 4:** Att stödja övergången till en klodioxidsnål ekonomi inom alla sektorer. Innovation för en koldioxidsnål ekonomi.

Nästa ansökningsomgång öppnas troligen **i mitten av december** och pågår till början av februari. Det kommer att vara möjligt också vid denna ansökningsomgång att söka för insatsområde 4, se ovan.

Hur mycket pengar kan man söka?
EU-stödet uppgår till 50% av projektbudget.
Det viktigaste med dessa ansökningar är att projektens syfte ska vara att stärka små och medelstora företag i regionen. Och kan tex handla om att ta fram nya affärsmodeller, samt utveckla nya produkter och tjänster. Om det blir aktuellt att ansöka medel från regionalfonden rekommenderas att blanketten "tidig projektidé" fylls i, som finns på Tillväxtverkets hemsida. De uppgifter man fyller i där kan sedan ligga till grund för en diskussion med Tillväxtverket för en eventuell ansökan.

Utlysningar
Mer information om aktuella utlysningar på www.tillvaxtverket.se
Här finns en digital handbok för hur man söker dessa medel:
http://eu.tillvaxtverket.se/planera.4.4e043d611454b1662ff7c9a.html

3.2.2 INTERREG- EUROPEISKT TERRITORIELLT SAMARBETE

Interreg står för europeiskt territoriellt samarbete och programmen finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden, ERUF. Programmen ska främja en ökad integration och samarbete mellan regioner i olika länder inom EU. Framföra allt finansieras insatser inom forskning och innovation, hållbara transporter, insatser som främjar en gränsöverskridande arbetsmarknad samt utvecklingen av miljövänliga energikällor. (EU:s fonder och program 2014-2020)

- INTERREG BALTIC SEA REGIONS

Interreg Östersjöprogrammet eller Baltic Sea Region, är ett transnationellt program vilket innebär att samarbete sker i större angränsande regioner. I detta fall 11 länder.
Alla typer av organisationer kan söka stöd både offentliga och privata. Hela Sverige kan söka.

Programmet fokuserar på fyra tematiska områden:

1. Forskning, innovation, teknisk utveckling
2. Skydda miljön, främja hållbar användning av resurser
3. Främja hållbara transporter
4. Förbättra institutionella kapaciteten, effektiviteten i offentliga förvaltningen

Här skulle område 2 eventuellt kunna vara aktuellt för Omlastningsterminalen i Ljusdal. Område 2 lyfter bland annat fram behovet av att ta hand om våra naturresurser mer effektivt samt om åtgärder som leder till mer effektiv energiplanering. Eventuellt skulle område 3 också kunna vara aktuellt. Men detta område fokuserar främst på *ökad tillgänglighet i otillgängliga områden*, *sjösäkerhet*, *miljövänliga transporter till havs*, samt *miljövänlig mobilitet i städer*.
Det planeras nya ansökningstillfällen för "regular project calls" i mitten av 2017. När det kommer att finnas möjligheter för förstudie-ansökningar igen, är inte bestämt.

Hur mycket EU-stöd kan man söka?
EU-stöd uppgår till 75 procent för svenska aktörer.

Utlysningar
Information om utlysningar finns på Östersjöprogrammets webbplats.
www.interreg-baltic.eu

- CENTRAL BALTIC- Gränsregionala programmet

Från Central Baltics hemsida "Central Baltic stödjer åtgärder som skyddar havsmiljön, ökar tillgängligheten och förbättrar välståndet i regionen. Programmet finansierar insatser som bidrar till en ökad samhällsgemenskap och motverkar social exkludering. Projekt som utvecklar regionens yrkesutbildningar och skapar länkar till arbetsmarknadens behov kan också finansieras. "

Programmet fokuserar på fyra tematiska mål:

1. Stärkandet av regionens ekonomiska konkurrenskraft
2. Hållbar användning av våra gemensamma resurser
3. Ökad tillgänglighet i regionen
4. Förbättrad kompetens och ökad samhällsgemenskap

Här skulle tex det tematiska området nr 3, passa in på Ljusdals omlastningsterminal. När det gäller målet "Ökad tillgänglighet i regionen" så är ett av delmålen under detta område "Ökade transportflöden av människor och gods". Programmet stödjer planering, ritningar och lösningar för att förbättra transportkorridorer och transportnoder samt investeringar i pilotprojekt som lederv till minskade CO2-utsläpp och för att skapa mer effektiva transport flöden, planering och investering i ICT-lösningar, marknadsaktiviteter, samt erfarenhetsutbyte.
Den främsta målgruppen är boende och besökare som använder en förbättrad transportkorridor och transportnoder samt transport och logistik företag. De som kan söka finansiering är organisationer och myndigheter på nationell, regional och lokal nivå som är ansvariga för planering och utveckling av transportlösningar samt lokala, nationella och regionala myndigheter som är ansvariga för hamnar.
Mer information: http://centralbaltic.eu/programme-pages/specific-objective-31

Hur mycket EU-stöd kan man söka?
Upp till 75 procent EU-stöd för partners i Sverige, Finland och Åland och 85 procent för partners från Estland och Lettland.

Utlysningar
Aktuella utlysningar finns på programmets webbplats: www.centralbaltic.eu
Nästa ansökningsomgång planeras till 2 januari - 27 februari 2017.

- EXEMPEL PÅ INTERREG PROJEKT-BIOHUB

Följande projekt har fått finansiering av Interreg-programmet Botnica Atlantica och kommer drivas av nätverket BioFuel Region. Biofuel Region arbetar för kompetensspridning, en fossilfri fordonsflotta och en utvecklad bioekonomi i norra Sverige

Om projektet
För att bättre kunna möta nya industriers råvarukrav och för att öka värdet på skoglig biomassa kommer projektet att lansera nya affärsmodeller för terminaler för att styra materialflöden från skogen till industrin. BioHub kommer att lansera nya system och affärsmodeller för att styra materialflöden direkt från skogen till industrin via terminaler. Terminaler ger möjlighet att öka värdet på skoglig biomassa genom att omfatta fler funktioner än att bara sortera och lagra. För att bättre anpassas till användarens krav kan biomassan exempelvis barkas, krossas och

kompakteras och för att ytterligare förbättra lagrings- och transportegenskaper hos råvaran är det också möjligt att förbehandla råvaran genom t.ex. torkning eller torrefiering.

Total projektbudget: 2 308 997 EUR

Projektpartners: Sveriges lantbruksuniversitet (SE), Biofuel Region Bfr AB (SE), Vasa universitet (FI), Seinäjoki yrkeshögskola (FI), Keski-Pohjanmaan koulutusyhtymä (FI), Terminalen i Bastuträsk (SE)

Mer information: http://biofuelregion.se/, samt bilaga 9.1 i denna rapport

3.3 SEKTORSPROGRAM

3.3.1 HORIZON 2020

Från skriften EU:s fonder och program 2014-2020: ”Horisont 2020 är EU:s ramprogram för forskning och innovation. Programmet är en viktig del av Europa 2020-strategin för att skapa jobb, tillväxt och en hållbar utveckling och har en total budget på drygt 80 miljarder euro. Horisont 2020 är inget grundforsknings-program utan fokuserar på tillämpad forskning och innovation under hela cykeln – från idé till implementering.”
När det gäller den sista perioden för Horizon, perioden 2018-2020, kommer eventuellt de nya arbetsprogrammen att läcka ut under hösten 2017. Arbetsprogrammet 2018-2020 ska handla om: "Livsmedelstrygghet, hållbart jord- & skogsbruk, marin-, maritim, insjöforskning & bioekonomi". Vinnova är den ansvariga svenska myndigheten för svenska Horizon-ansökningar. Det har funnits möjligheter att under programperioden 2016-2017 söka planeringsbidrag för ansökningar till Horizon 2020. Det kommer förmodligen att finnas möjligheter att ansöka om planeringsbidrag för perioden 2018-2020. Eventuellt finns det möjligheter att söka Horizon finansiering för Omlastningsterminalen. Om man kan koppla det till forskning och utveckling.

Vilka kan söka?
Universitet och högskolor, näringsliv, forskningsinstitut, offentlig sektor och civila samhället. Det finns inget krav på medverkan från universitet och högskolor. Små och medelstora företags medverkan efterfrågas i vissa delprogram. Vanligtvis krävs minst tre deltagande EU-länder, men individuella ansökningar accepteras i vissa fall. Detta finns beskrivet i varje delprogram.

Hur mycket EU-stöd kan man söka?
EU-stöd uppgår antingen till 70 eller till 100 procent. Horisont 2020 täcker också lönekostnader och vissa andra merkostnader.

Utlysningar
På EU-kommissionens portal, Participant Portal, finns information om utlysningar, tidplan och villkor för deltagande.
http://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/home.html

3.3.2 LIFE

EU-programmet LIFE finansierar projekt som bidrar till EU:s klimat- och miljömål och genomförande av EU:s miljölagstiftning. Programmets mål är att skapa ett resurseffektivt och klimattåligt samhälle, stoppa förlusten av biologisk mångfald och ge stöd till nätverket av skyddade områden i EU (Natura 2000). (EU:s fonder och program 2014-2020)
Programmet består av två delprogram – ett för miljö och ett för klimat. Delprogrammen innehåller tre prioriterade områden vardera:
Delprogrammet miljö:

- Miljö och resurseffektivitet
- Natur och biologisk mångfald
- Miljöpolicy och information

Delprogrammet klimat:

- Begränsningar av klimatförändringar

- Klimatanpassning
- Klimatstyrning och information

Vem kan söka?
Offentliga organisationer, privata företag, forskningsinstitut, universitet och icke-statliga organisationer.

Hur mycket pengar kan söka?
EU-stöd uppgår till minst 60 procent.

Utlysningar
Utlysningar sker en gång per år. Ansökan ställs till EU-kommissionen. Naturvårdsverket kan hjälpa till med att bedöma om en projektidé kan beviljas stöd eller inte. Det finns inga utlysningar för tillfället som skulle passa för virkesterminalen.

Hemsida: http://ec.europa.eu/environment/life/index.htm
Det finns inga passande utlysningar här för tillfället som skulle kunna passa in på Ljusdals omlastningsstation.

3.4 EUROPEISKA FONDEN FÖR STRATEGISKA INVESTERINGAR

Central Swedens rapport, Lägesrapport EFSI feb 2016 beskriver hur arbetet med Europeiska fonden för strategisk investering, EFSI, fortlöper och vilka typer av projekt och åtgärder som fått finansiering. Fonden lanserades 2104 av kommissionen och Europeiska investeringsbanken (EIB med syfte att skapa jobb och tillväxt i EU.

Syftet med fonden är:
EFSI syftar till att mobilisera minst 315 miljarder euro genom investeringar med syfte att ge EU:s tillväxt en skjuts framåt och skapa mer jobb samt främja privata investeringar. Det ska göras genom att investera i projekt i medlemsstaterna. Fonden ska fungera som ett finansiellt stöd och bära risker i projekt som annars inte skulle genomförts på grund av hög risk.

Vad kan finansieras med fonden?
Fokus ligger på projektinvesteringar inom följande områden:
projektinvesteringar inom följande områden:
- Infrastrukturinvesteringar inom bredband- och energinätverk
- Investeringar i transportsektorn
- Investeringar inom utbildning, forskning och innovation
- Investeringar som stärker sysselsättningsgraden och ungdomsarbete genom att investera i små- och medelstora företag

Vem avgör vilka som får finansiering?
För stunden är det EFSI styrelse som avgör vilka typer av projekt som kan få finansiering. Under styrelsen finns en investeringskommitté. Investeringskommittén har ansvaret att se om inkomna projektidéer ligger i linje med fondens prioriteringar. När både styrelse och investeringskommitté har godkänt ansökan har EIB det sista ordet i frågan om vilka projekt som får finansiering.

Vilka typer av projekt har hittills fått finansiering?
Enligt Central Swedens sammanställning har 44 projekt hittills fått medel från EFSI, och de projekt som fått medel har främst varit:

- Projekt inom energisektorn med fokus på förnybar energi
- Forskning och innovation inom industrin, sjukvård och bioteknik

Projekten har kommit från Danmark, Finland, Frankrike, Irland, Italien, Kroatien, Spanien och Sverige. Frankrike är det land som bedriver flest projekt.
De skandinaviska länderna bedriver 4 av dessa 44 projekt, alla inom energisektorn. Exempel på projekt som fått finansiering inom transportsektorn:

- Germany- finansiering av motorväg

- CITY OF GDANSK- stads- och infrastrukturutveckling av staden.
- Malab (Sverige) Investering i nya tågset

Länk till alla beviljade projekt: http://www.eib.org/efsi/efsi-projects/index.htm

Eva Björk, chef på Central Sweden skriver följande i ett mail om EFSI:
”Vad gäller EFSI så är tanken att fonden ska fungera som ett finansiellt stöd och bära risker i projekt som annars inte skulle genomförts på grund av hög risk och att privata investerare på detta sätt lockas att investera på en acceptabel risknivå. EFSI administreras av Europeiska investeringsbanken (EIB). EIB har många typer av finansiering och det är inte givet att det är just EFSI som passar virkesterminalen bäst, detta beror på många olika faktorer och också på storleken av projektet. Det finns andra typer av lånefinansieringsverktyg genom EIB, som inte behöver uppbackning av garantipengar för hög risk av EU och som därför är billigare än just EFSI (tex. standard framework loans). Jag föreslår att ni tar kontakt med EIBs Stockholmskontor, för att eventuellt sätta upp et möte med dem för att diskutera möjligheterna till lån från EIB och vilken typ av finansierings som skulle passa virkes-/omlastningsterminalen bäst. Ni kan kontakta dem antingen på epost stockholm@eib.org eller per telefon +46 8 50256552.

EIB tillhandahåller också en rådgivningstjänst centralt, European Investment Advisory Hub: http://www.eib.org/eiah/contact/index.htm. Det finns ett formulär att fylla i, där man specificerar bland annat vilket typ av stöd/rådgivning man är i behov av, samt en kort beskrivning av projektet, och därefter blir man satt i kontakt med en handläggare med rätt kompetens.

I våras lanserades också en portal för investeringsprojekt på EU-nivå. Portalen ska möjliggöra för EU-baserade projektägare att nå potentiella investerare. På portalen kan projektägare publicera sina projekt och potentiella investerare kan söka efter intressanta projekt att investera i. En projektidé måste uppfylla vissa kriterier för att få publiceras på portalen; projektet måste innebära finansiering på över 10 miljoner euro, det måste planera att påbörjas inom 3 år från det att det har publicerats på portalen, det måste företrädas av privat eller offentlig juridisk person från ett EU medlemsland, samt att projektet måste vara förenligt med nationell- och EU-lagstiftning. https://ec.europa.eu/eipp/desktop/en/index.html ”

Slutsatsen från detta mejl är att om ett lån är av intresse kan man dels kontakta EIBs rådgivningstjänst här: http://www.eib.org/eiah/contact/index.htm samt kontakta Stockholmskontoret på stockholm@eib.org eller per telefon +46 8 50256552.

4 REGION GÄVLEBORG

Region Gävleborg är ansvarig för den regionala transportplanen, ”Länstransportplanen 2014-2025”. Och har 320 miljoner mellan 2015-2018 att fördelas. I Regionens verksamhetsplan för 2015-2018 står följande om timmerterminalen i Ljusdal:

Timmerterminal Ljusdal. Utredningsprocess pågår. Planering 2015-16? Byggande 2017-18? Ev.samfinansiering/medfinansiering mellan privat näringsliv, Ljusdals kommun, Trafikverkets nationella plan samt Länsplanen.

Mer information: http://gammal.regiongavleborg.se/1/infrastruktur/lanstransportplan-2014-2025.html

Efter samtal med Christoffer von Bothmer på Region Gävleborg så framkom det att det numera finns en ny verksamhetsplan kopplat till länstransportplanen. I denna verksamhetsplan har man plockat bort Timmerterminalen i Ljusdal. Detta har man gjort eftersom beslut ännu inte har fattats av kommunen HUR och OM man ska satsa på en ny timmerterminal. Regionen vill inte satsa pengar på något som inte är bestämt. När beslut i frågan väl är fattat kommer Regionen lyfta in Timmerterminalen i verksamhetsplanen igen. Regionen har tagit höjd för att kunna delfinansiera en av väganslutningarna i Böle-alternativet. Hur stor finansieringen kommer att bli behöver diskuteras men det handlar om en ganska stor del av investeringskostnaden.

5 NATIONELLA MEDEL- STATLIGA MEDEL

5.1 TRAFIKVERKET

Mejlkonversation med Mats Olofsson, VO Planering:
”En omlastningsterminal ska enligt Trafikverkets uppdrag, anläggas, "driftas" och finansieras av andra än Trafikverket. I regel är det antingen kommunen om det är en öppen terminal (tillgång för alla), eller ett privat företag om det bara ska användas av dem (tex ett skogsbolag som inte tillåter att andra ska få access till terminalen). Trafikverket får endast finansiera det som ägs/ska ägas av Trafikverket, och gränsen för detta ligger i regel vid anslutningsväxeln från huvudlinjen (i detta fall stambanan). Detta kan man läsa mer om i TDOK 2013 0235 Riktlinje Förhållningssätt_järnvägens_sidosystem.docx

Trafikverket får bara finansiera åtgärder i statlig anläggning, inte tillkommande extern anläggning. Oavsett finansiering (nationell plan eller regional plan) så får pengar bara användas till infrastruktur som staten äger/förvaltar.

Samtliga aktuella skogsbolag har efter 10-tals år av diverse lokaliseringsutredningar, samstämmigt enats om Böle (några km söder om Ljusdal), som det läge att fortsätta utreda. Bränta är helt ointressant, då ingen har visat intresse av finansiera detta extremt dyra alternativ.”

Slutsats: Trafikverket kan alltså inte finansiera själva virkesterminalen och eventuella järnvägsspår som avviker från huvudlinjen.

5.2 ENERGIMYNDIGHETEN

Hos Energimyndigheten finns det möjlighet att söka planeringsbidrag för ansökningar till Horizon 2020 samt LIFE.

Om man vill utveckla omlastningsterminalen/virkesterminalen i Ljusdal liknande BioHub-projektet, se kapitel 1.2.2. skulle eventuellt finansiering från Energimyndigheten vara möjlig. Målet med BioHub-projektet är att lansera nya system och affärsmodeller för att styra materialflöden direkt från skogen till industrin via terminalen.

Energimyndigheten stöttar företag som arbetar med affärsutveckling, kommersialisering och spridning av ny energiteknik.Energimyndigheten stöttar forskning och utveckling för ny kunskap kring tillförsel, omvandling, distribution och användning av energi. Stöd lämnas även till pilot- och demonstrationsanläggningar där ny teknik prövas. På energimyndighetens hemsida kan man läsa :

” Energimyndigheten stödjer forskning som bland annat undersöker möjligheter att öka uttaget av trädbränslen i skogen samt produktionen av fleråriga energigrödor. ***Forskningen fokuserar också till exempel på hur hantering och logistik kan bli energi och kostnadseffektivare****.”*

Inga aktuella utlysningar för tillfället som skulle passa omlastningsterminalen. Inte heller några kommande utlysningar som verkar passa.

Mer information om kommande utlysningar:
http://www.energimyndigheten.se/arkiv-for-utlysningar/kommande-utlysningar/

5.3 VINNOVA

Vinnova driver program för att stärka innovationskraften i Sverige. Programmen har olika inriktning och spänner över flera samhällsområden och näringsgrenar. Vinnovas program har tre huvudinriktningar: strategiskt viktiga områden, innovationsförmåga hos specifika målgrupper samt gränsöverskridande samverkan. (www.vinnova.se)

Eventuellt skulle det kunna finnas möjligheter att söka finansiering från programmet ”Transport och miljö” för ett projekt som handlar om innovationer kopplat till omlastningsterminalen. Här

skulle eventuellt en ansökan till " Testbäddar inom miljöteknikområdet" passa in, deadline för nästa ansökan är 1 september. Det ska dock vara en "state of the art" satsning och syftet är att skapa en plattform för att testa och utveckla nya produkter, tjänster och processer.

En testbädd är en fysisk eller virtuell miljö där företag, akademi och andra organisationer kan samverka vid utveckling, test och införande av nya produkter, tjänster, processer eller organisatoriska lösningar. (Testbäddar inom miljöteknikområdet 2014, www.vinnova.se)

Eller från programmet " Utmaningsdriven innovation". Ett av delområdena under "Utmaningsdriven innovation" är "Hållbar industriell utveckling". Här skulle eventuellt en ansökan kunna platsa in.

Hemsida: www.vinnova.se
Utlysning för Testbäddar inom miljöteknikområdet, deadline 1 september.

5.4 KLIMATKLIVET

Klimatklivet är ett statligt bidrag för investeringar som minskar utsläppen av växthusgaser. Det kan sökas av alla utom privatpersoner och hanteras av Naturvårdsverket och länsstyrelserna. 600 miljoner kronor per år kommer att delas ut för klimatinvesteringar för 2016, 2017 och 2018.

Så här står det på hemsidan: "Stödet ska gå till klimatinvesteringar på lokal nivå. En lokal investering kan tex göras i en stad, en kommun, på ett företag, i en skola eller i ett län"

Vidare ska klimatklivet ge stöd till de åtgärder som har störst klimatnytta, det vill säga största minskning av växthusgasutsläpp per investeringskrona."

Exempel på åtgärder som kan få stöd:

Åtgärder som kan få stöd är konkreta klimatsatsningar inom tex transporter, industrier, bostäder, lokaler, stadsbyggnad och energi. Det kan tex röra sig om:

- Laddinfrastruktur för elstolpar
- Infrastrukturlösningar som gynnar cykling
- Biogasanläggning
- Kommunikationsinsatser

En ny ansökningsperiod, som också är den sista för 2016, öppnar den 29 augusti. Ansökan görs genom det digitala ansökningsverktyget KlivIT.

Åsa Eklund Öberg som är kontaktperson på Länsstyrelsen för klimatklivet sa följande vid en telefonsamtal om förutsättningar att söka medel för omlastningsstationen:

"Beror på vem som ska äga terminalen, och vem som ska göra investeringen, om det kan bli frågan om statsstöd eller inte? Om de kan visa att man kan minimera andel transporter på väg, är det jätte bra. Det kan vara ett bra förslag att lämna in olika ansökningar, för olika delar i terminalen. Det finns inget övre tak på hur mycket pengar man kan söka."

Hur mycket pengar kan man söka?
Det finns inget övre tak, man kan söka för 50% av investeringskostnaden.

Mer information: www.naturvardsverket.se/klimatklivet

6 TELEFONINTERVJUER

27/6 Telefonintervju med Britt-Marie Lindström, Handläggare för Insatsområde Forskning & Innovation och Koldioxidsnål ekonomi, för projekt i Gävleborgs och Dalarnas län

Britt-Marie lyfter fram att om Ljusdals kommun vill söka medel från regionala fonden, så bör det vara för projekt som stärker små och medelstora företag. Det går inte att söka medel för infrastrukturinvesteringar. Om Ljusdals kommun skulle vilja söka medel för att ta fram nya affärsmodeller kring användandet av terminalen, så skulle detta kunna passa in under **Insatsområde 4:** Att stödja övergången till en klodioxidsnål ekonomi inom alla sektorer. Innovation för en koldioxidsnål ekonomi. Innan medel sökes rekommendera Britt-Marie att Ljusdal kommun testar sin projektidé och skickar in blanketten "Mall för beskrivning av projektidé" för en diskussion.

29/6 Telefonintervju med Christoffer von Bothmer, Infrastrukturstrateg Region Gävleborg.

Finns en ny verksamhetsplan, där Timmerterminalen inte finns med, vi lyfte ut den för att det inte var klart hur det skulle bli. Regionen vill inte satsa pengar på något som inte är bestämt. Kommunen ska säga "kör". Regionen har tagit höjd på Böle-alternativet och då delfinansiering av väganslutningen, men det är inte bestämt med hur mycket. Finns ingen standard för hur mycket regionen kan gå in med, men det handlar snarare om 90% av investeringskostnaden. Regionen finansierar väganslutningen inte eventuell järnvägssträcka.
Regionen i sig har inga pengar för väginvesteringen.—Trafikverket. (Pengarna är på trafikverkets konto, de som bygger, men Regionen prioriterar och bestämmer hur pengarna ska användas). Vi väntar på att kommunen ska säga nu kör vi- Då kör vi!

8/7 Telefonintervju med Åsa Eklund Överg på Länsstyrelsen
"Beror på vem som ska äga terminalen, och vem som ska göra investeringen, om det kan bli frågan om statsstöd eller inte? Om de kan visa att man kan minimera andel transporter på väg, är det jätte bra. Det kan vara ett bra förslag att lämna in olika ansökningar, för olika delar i terminalen. Det finns inget övre tak på hur mycket pengar man kan söka."

7 KONTAKTUPPGIFTER

7.1 REGION GÄVLEBORG

Göran Unger, Avd. chef Infrastruktur och Samhällsplanering
goran.unger@regiongavleborg.se
026-65 02 44

7.2 CENTRAL SWEDEN

Ebba Bjerkander
Policy and Project Officer

Direct +32 2 501 08 80
Gsm +32 495 79 13 92
Gsm +46 72 526 62 32

Eva Björk
Direct +32 2 501 08 80

Gsm +32 496 30 69 42

Central Sweden European Office
Rue du Luxembourg 3, 1000 Brussels
www.centralsweden.se

7.3 CENTRAL BALTIC

Contact Point South

Region Östergötland

Jenny Ivner

Tel: +46 10 103 97 87, +46 10 103 97 87

jenny.ivner@regionostergotland.se

Contact Point North

Länsstyrelsen Stockholm

Annika Claesson

Tel: +46 10 223 1278, +46 10 223 1278

annika.claesson@lansstyrelsen.se

7.4 ÖSTERSJÖPROGRAMMET

Tillväxtverket

Anna Bergdahl

Tel: 08-681 77 49

anna.bergdahl@tillvaxtverket.se

7.5 ERUF

Britt-Marie Lindström, Handläggare för Insatsområde Forskning & Innovation och Koldioxidsnål ekonomi, för projekt i Gävleborg och Dalarna
britt-marie.lindstrom@tillvaxtverket.se
Telefon: 08-681 92 67

7.6 BIOHUB-PROJEKTET

Magnus Mattson, Projektledare Bioekonomi
Mobil: 070-352 4494
E-post: magnus.matisons@biofuelregion.se
http://www.biofuelregion.se/

7.7 TRAFIKVERKET

Mats Olofsson

VO Planering

mats.olofsson@trafikverket.se
Direkt: 010 - 123 75 11
Mobil: 0722 - 49 45 00

7.8 KLIMATKLIVET

Åsa Eklund Öberg
Klimat- och energisamordnare
Enheten för samhällsutveckling och samhällsskydd

Länsstyrelsen Gävleborg, Borgmästarplan, 801 70 Gävle
Tel. +46 (0)10-225 12 97
E-post: asa.eklundoberg@lansstyrelsen.se
Webb: www.lansstyrelsen.se/gavleborg

8 REFERENSER

Central Sweden	Central Sweden Lägesrapport- EFSI feb 2016
Europaportalen	Europaportalen http://www.europaportalen.se/teman/efsi
SKL	EUs fonder och program 2014-2020
Trafikverket	TDOK 2013 0235 Riktlinje Förhållningssätt_järnvägens_sidosystem.docx
VINNOVA	www.vinnova.se
Tillväxtverket	www.tillvaxtverket.se
Energimyndigheten	www.energimyndigheten.se
Naturvårdsverket	www.naturvardsverket.se/klimatklivet
www.vinnova.se	Testbäddar inom miljöteknikområdet 2014
Europeiska investeringsbanken	www.eib.eu

9 BILAGA

9.1 SAMMANFATTNING BIOHUB-ANSÖKAN

I en nära framtiden kommer bioraffinaderier att utvecklas som tillverkar nya produkter baserade på skogsråvara. Dessa nya industrier kommer att ställa andra krav på råvaran än dagens skogs- och energiindustrier och många kommer att behöva biomassa av en specifik typ och kvalitet. Råvarukostnaden för råvara levererat till industri är en stor del av produktionskostnaden och påverkar därför direkt lönsamheten. Utifrån detta är det av yttersta vikt att kunna styra och transportera den efterfrågade råvaran så effektivt som möjligt till industrierna, dvs. rätt sortiment till rätt industri". Idag hamnar inte alltid de olika fraktioner hos den industri som kan förädla dem mest.

Vi behöver nya innovationer och affärsmodeller för att bättre kunna styra materialflöden direkt från skogen till industrin. Detta för att kunna öka värdet på skoglig biomassa och för att bättre passa nya industrier. En terminal kommer här att ha en viktig roll som ett nav för affärsverksamhet, oavsett om den placeras i skogen, vid industri, nära järnväg eller hamn. För att tillgodose nya industriers råvarukrav kommer stora mängder biomassa att lagras och processas vid terminaler. Dessa kan ha fler funktioner än att bara sortera, lagra och styra

biomassan till industrin. För att bättre anpassas till användarens krav kan biomassan, kvistas, barkas, krossas, flisas och/eller kompakteras. Man kan också mixa olika fraktioner såsom barr, bark och biomassa av olika trädslag. För att ytterligare förbättra lagrings- och transport-egenskaper hos råvaran. är det också möjligt att förbehandla råvaran genom, t ex torrefiering. Detta kan öka råvarans värde och skapa nya affärsmöjligheter.

BioHub kommer att lansera nya affärs- och hanteringsmodeller för att styra materialflöden från skogen till industrin via terminaler. Detta för att bättre kunna möta nya industriernas råvarukrav och för att öka värdet på biomassan. Både den traditionella skogsindustrin och nya industrier med fokus på nya produkter och bioekonomi inkluderas i vårt initiativ. BioHub kommer att visa på hur nya utvecklade modeller och metoder ska implementeras i verksamheten.

9.2 MAIL FRÅN EBBA- CENTRAL SWEDEN

Mejl från Ebba, Central Sweden till Mikael Lif på Region Gävleborg.

"Hej Mikael,
Här kommer mailat jag knåpat på den senaste veckan. Jag har nu tittat igenom olika möjligheter för medfinansiering med utgångspunkt i Melissas analys (som fortfarande är gångbar, skickar dock med uppdaterat material om EFSI).
Som även Melissa kom fram till, det är svårt att hitta EU-finansiering för denna sortens projekt. Grundproblemet är att EU inte investerar i infrastruktur eller fysiska byggnader i de mest utvecklade medlemsländerna (utan anser att medlemsstaterna själva alternativt privata investerare bör stå för sådana investeringar). Detta gör att de möjligheter som återstår för Ljusdals virkesterminal skulle vara (för)studier eller projekt som riktar in sig på att undersöka hur en omlastningscentral kan bli så effektiv/innovativ som möjligt. Således skulle Ljusdals terminal kunna utgöra ett sorts demonstrationsprojekt på innovativa sätt att arbeta, sätt som sedan sak kunna spridas och replikeras på andra ställen i Europa. Med detta sagt, det måste ju också finnas en passande utlysning.

Det närmsta jag hittar är en utlysning inom Horisont 2020 - *RUR-08-2016 Demonstration of integrated logistics centres for food and non-food applications* om logistikcenter inom jord-/skogsbrukssektorn som också ska fungera som biomassa-centraler. Men även om Ljusdals terminal kanske skulle kunna bli något mer än bara omlastning, spelar det tyvärr ingen roll då **deadline var redan den 17 februari**. Ingen mer utlysning på detta området kommer heller under 2017. Detta var tyvärr den enda möjligtvis passande utlysning i arbetsprogrammen 2016-2017 som jag kunnat hitta. Om Horisont 2020 för de sista tre åren av perioden (2018-2020) följer samma upplägg som tidigare, kommer de nya arbetsprogrammen inte läcka förrän juni 2017. Dvs, i dagsläget bedömer jag att det inte finns något av intresse men att vi bör ta titta efter nya möjligheter under sommaren 2017, om det är Horisont 2020 som är intressant.
Vidare har jag kollat andra sektorsprogram såsom Life, miljö- och klimatprogrammet men inget som passar. Det som jag skulle kunna tänka mig är annars regionalfonden? Men antar att ni redan undersökt de möjligheterna. Bra att veta är att jag inte heller tittat på Central Baltic eller Östersjöprogrammet, båda Interreg-program, då dessa inte ingår i vår bevakning (då de är inte sektorsprogram).

Det är tråkigt att jag inte har några mer inspirerande fynd, men EU-finansiering är inte alltid den lättaste vägen att gå, det är mycket som ska stämma. Har du eller Ljusdal några frågor på hur jag resonerat får ni gärna höra av er.

Vänliga hälsningar,
Ebba
Ebba Bjerkander
Policy and Project Officer

Direct +32 2 501 08 80
Gsm +32 495 79 13 92
Gsm +46 72 526 62 32

Central Sweden European Office
Rue du Luxembourg 3, 1000 Brussels

www.centralsweden.se"

9.3 MAIL FRÅN EVA BJÖRK- CENTRAL SWERDEN

"Hej Anna,

Tack för din e-post. Ebba, som ni tidigare har varit i kontakt med angående detta, har gått på föräldraledighet så jag tar över er fråga om detta från henne. Då jag inte har varit involverad tidigare hoppas jag att jag inte upprepar något som Ebba eller tidigare Melissa redan meddelat er. Jag antar att du sedan tidigare har tagit del av lägesrapporten om Europeiska fonden för strategiska investeringar (EFSI), som vi skrev under hösten 2015 och som uppdaterades nu under våren? Om inte finner du den bifogad. Vad gäller EFSI så är tanken att fonden ska fungera som ett finansiellt stöd och bära risker i projekt som annars inte skulle genomförts på grund av hög risk och att privata investerare på detta sätt lockas att investera på en acceptabel risknivå. EFSI administreras av Europeiska investeringsbanken (EIB). EIB har många typer av finansiering och det är inte givet att det är just EFSI som passar virkesterminalen bäst, detta beror på många olika faktorer och också på storleken av projektet. Det finns andra typer av lånefinansieringsverktyg genom EIB, som inte behöver uppbackning av garantipengar för hög risk av EU och som därför är billigare än just EFSI (tex. standard framework loans). Jag föreslår att ni tar kontakt med EIBs Stockholmskontor, för att eventuellt sätta upp et möte med dem för att diskutera möjligheterna till lån från EIB och vilken typ av finansierings som skulle passa virkes-/omlastningsterminalen bäst. Ni kan kontakta dem antingen på epost stockholm@eib.org eller per telefon +46 8 50256552.

EIB tillhandahåller också en rådgivningstjänst centralt, European Investment Advisory Hub: http://www.eib.org/eiah/contact/index.htm. Det finns ett formulär att fylla i, där man specificerar bland annat vilket typ av stöd/rådgivning man är i behov av, samt en kort beskrivning av projektet, och därefter blir man satt i kontakt med en handläggare med rätt kompetens. Jag rekommenderar att ni tar kontakt med denna rådgivningstjänst, då de kan guida er genom de olika typer av finansieringsmöjligheter, lån och garantier som EIB tillhandahåller. EIB erbjuder också så kallad ”blending”, vilket är en kombination av EU finansiering och EIB-finansiering. Jag är osäker på vilka nationella aktörer ni har varit i kontakt med i Sverige? Har ni undersökt möjligheterna inom regionalfonden (ERUF)? Och vilka svar har ni eventuellt fått därifrån? ERUF och EIB-finansiering skulle till exempel kunna fungera inom så kallad ”blending”.

I våras lanserades också en portal för investeringsprojekt på EU-nivå. Portalen ska möjliggöra för EU-baserade projektägare att nå potentiella investerare. På portalen kan projektägare publicera sina projekt och potentiella investerare kan söka efter intressanta projekt att investera i. En projektidé måste uppfylla vissa kriterier för att få publiceras på portalen; projektet måste innebära finansiering på över 10 miljoner euro, det måste planera att påbörjas inom 3 år från det att det har publicerats på portalen, det måste företrädas av privat eller offentlig juridisk person från ett EU medlemsland, samt att projektet måste vara förenligt med nationell- och EU-lagstiftning. https://ec.europa.eu/eipp/desktop/en/index.html
Sammanfattningsvis, jag tror att de första två sakerna för er att göra är att kontakta EIB Stockholm för ett möte och att kontakta European Investment Advisory Hub. Detta naturligtvis i tillägg till att (fortsätta) undersöka nationella finansieringsmöjligheter.
Hoppas att denna information är till hjälp.

Bästa hälsningar,
Eva Björk
Direct +32 2 501 08 80
Gsm +32 496 30 69 42"