

Inspel till Västerbottens livsmedelsstrategi

Fokusområde Transporter och logistik

Anneli Danielsson
december 2018

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Bakgrund	3
Intressentanalys	3
Fördjupningar av olika intressentperspektiv	4
Livsmedelsproducenter	4
Butiker	5
Grossister	6
Restauranger	6
Transportörer, logistiklösningar	7
Övriga regionala intressenter	8
Resonemang och slutsatser	9
Fler utmaningar för små producenter	9
Geografiska utmaningar	10
Livsmedelstransporter ur klimat- och miljöhänsyn	12
Olika inspel och förslag	13
Förslag på mål och handlingsplan	14
<i>Bilaga 1 Lista på intressenter</i>	<i>16</i>
<i>Bilaga 2 Dokumentation från Workshop</i>	<i>17</i>

Bakgrund

Västerbottens livsmedelsstrategi syftar till att öka antalet livsmedelsproducenter i Västerbotten. Ett av de prioriterade fokusområdena i det förberedande arbetet är Transport och logistik av livsmedel, en fråga som rör hela värdekedjan. Det krävs transporter för att leverera råvaror till förädlare och återförsäljare, vidare till restauranger och slutkonsumenter. Eftersom Västerbotten är en stor region med många små producenter spridda över länet är möjligheten till kostnadseffektiva och smarta transporter en nyckelfråga.

För att kunna genomföra en intressentanalys, nulägesbeskrivning och förslag på mål och aktiviteter genomfördes ett antal intervjuer med olika aktörer under hösten 2018. Detta kompletterades med en del inläsning av olika styrdokument och aktuella artiklar med kopplingar till fokusområdet under perioden samt en del material från de som intervjuats. En översikt av närliggande läns livsmedelsstrategier för jämförelser gjordes också, där det framgick att transporter och logistik av livsmedel inte varit en fråga som inarbetats på samma sätt i andra län.

I december genomfördes en workshop i Lycksele tillsammans med några av intressenterna, där de tillsammans tog fram förslag på prioriterade åtgärder och mål för fokusområdet. Med det sammantagna materialet som utgångspunkt formulerades sedan ett huvudmål och förslag på insatser, alla angivna i slutet av detta dokument.

Intressentanalys

Hela livsmedelskedjan, från primärproducent vidare till förädlare, grossister, butiker och restauranger, är beroende av att livsmedlet transporteras vidare på något sätt. Detta innebär att flera olika intressenter berörs av transportfrågan. Det går alltså inte att beskriva nuläget utifrån endast ett intressentperspektiv.

För att undersöka på vilket sätt livsmedel transporteras och för att förstå var utmaningarna finns har representanter från följande intressentgrupper intervjuats:

- Livsmedelsproducenter
- Butiker
- Grossister
- Restauranger
- Transportörer, logistiklösningar
- Övriga regionala intressenter

En fullständig lista på vilka aktörer som intervjuats finns i slutet av detta dokument.

Nedan följer en situationsbeskrivning utifrån de olika intressenternas perspektiv.

Fördjupningar av olika intressentperspektiv

Livsmedelsproducenter

Livsmedelsproducenterna kan delas in i grupper som primärproducenter och/eller tillverkare. Ibland används även begreppet förädlare för att beskriva de som tillverkar olika produkter av råvaror. Utifrån de intervjuer som gjorts går det inte att säga att primärproducenter och tillverkare uppfattar transporter på olika sätt. Den största skillnaden tycks finnas mellan mindre producenter och större producenter.

Större livsmedelsproducenter har ofta egna fordon för transporter, eller som i Norrmejeriers fall, ett eget fraktbolag (Lincargo). Till vissa kunder kör de ut sina färdiga produkter själva, i andra fall hämtas varor direkt på plats av de samarbetspartners man har. För inleveranser av råvaror (t ex köttråvara) till tillverkande anläggningar kan olika underleverantörer användas, beroende på vilken verksamhet man har. I det stora hela fungerar systemet tillfredsställande, då de är baserade på storskalighet och professionalitet rörande transporter. De större livsmedelsproducenterna ställer krav på de åkerier och fraktbolag som anlitas, både rörande kompetens och miljöklassning av fordon.

Det blir allt vanligare att små livsmedelsproducenter går samman för att sälja sina produkter på olika sätt. Det blir allt vanligare med gemensam webbförsäljning där de erbjuder produkterna direkt till slutkonsumenter. Den senaste tiden har det också blivit allt vanligare med reko-ringar, där flera små producenter och konsumenter möts på en gemensam plats för att sälja/köpa produkterna.

Enbart gemensam webbförsäljning förändrar inte behovet av transporter. Produkterna behöver fortfarande fraktas från en producent till köparen. I några av de föreningar som bildats för gemensam försäljning har man skapat, eller har planer på att skapa, olika noder där det är möjligt för en grossist eller transportör att hämta varorna eller för direkt avhämtning från slutkonsument. Man upplever det som vanskligt och svårt att få till fasta fraktavtal och oftast används det frakialternativ som passar bäst för stunden. Detta innebär att fraktkostnaderna kan variera stort, vilket väsentligt försämrar villkoren för företagen särskilt om de vill kunna erbjuda kunderna ett fast pris för sina produkter. I inlandet och fjälltrakterna upplever många små producenter att det finns ett begränsat antal alternativ för livsmedelstransporter och att de dessutom är dyra. Mestadels används Bussgods, Postnord eller Lincargo för frakt till kunder.

Reko-ringar, med sitt upplägg, innebär att producenter och konsumenter själva står för transporterna. Det innebär minskat beroende av professionella transportörer, men innebär inte säkert någon minskad miljöpåverkan.

Många små livsmedelsproducenter väljer att inte sälja sina produkter via grossist. Skälen kan vara flera: att man inte kan garantera någon volym, att man har privatkonsumenter som

tänkt målgrupp istället för restauranger eller att man uppfattar att de provisioner som grossisterna tar är för höga och att man tjänar bättre på direktförsäljning.

Många små producenter upplever att köpta transporter ofta tar mycket tid och andra resurser i anspråk. Det är inte så enkelt att de köper en tjänst, och att de kan lita på att den utförs som överenskommet. De ska anlita en lämplig transportör, skriva kontrakt och komma överens om vad som gäller. Det kan bli missöden på vägen som är katastrofala när det rör sig om känsliga livsmedel. I flera fall gäller inte garantier när det rör sig om livsmedel, vilket drabbar de små producenterna hårt. De upplever att de måste bevaka det mesta, framförallt om själva leveransen av varan sker som den ska. En del av problemet är också strukturellt. I takt med att underhållet av mindre vägar nedprioriteras uppstår frågetecken och oro kring om transporter överhuvudtaget når fram.

Butiker

Lokala butiker och lanthandlare pekats ut som särskilt viktiga för de små livsmedelsproducenterna att ha goda relationer till. Dessa relationer är ofta oberoende av dagsaktuella priser och kan bidra till att ge producenterna en trygg inkomst över flera år.

Det finns enligt en del intressenter risk att den ökade webbförsäljningen av mat och införandet av Reko-ringar slår undan möjligheterna för lokala handlare att överleva. Om butiken stänger försvinner även annan service i bygden.

Många lanthandlare kör också ut mat till hushåll i närheten.

De lokala butikerna är oftast knutna till någon kedja och har därigenom en huvudleverantör av produkter (t ex Axfood eller ICA). De kan till stor del själva påverka utbudet i sina butiker, men vissa varor kommer oavsett på grund av olika kampanjer som de olika kedjorna genomför.

Butiker oavsett storlek tar ofta också in en mindre mängd varor från lokala leverantörer. Det kan röra sig om allt från lokalt odlade grönsaker och ost, till olika köttprodukter och drycker. De små leverantörerna transporterar vanligtvis själva sina produkter till butikerna, vilket kan innebära att kostnaderna blir för höga om avstånden är för långa.

Även om många butiker inte upplever det som problematiskt att beställa varor direkt från små lokala producenter så skulle de uppskatta om de små producenterna kunde gå samman på något sätt och använda en gemensam distributionskanal. Det skulle underlätta för både butiker och restauranger om det gick att beställa från ett ställe, förhandla priser och volym mm.

Grossister

Grossisterna har ett relativt stort lager av varor som de genom egna fordon eller upphandlade distributörer och lokala åkerier hämtar hos leverantörer eller vid omlastningsplatser och sen efter lagerhållning levererar till både offentliga kök och privata restauranger. För att ta in lokalt producerade varor krävs att varan efterfrågas av kunderna. Innan produkter plockas in i sortimentet bearbetas därför kunder, för att säkerställa att produkterna efterfrågas. Ibland tar livsmedelsproducenten själv kontakt med grossisten, ibland tar grossisten kontakt efter att kunder efterfrågat produkten.

Även om grossisterna i realiteten sänker sina marginaler för att kunna tillgängliggöra lokala produkter i sitt sortiment upplever de att många producenter enbart ser till priset. Producenterna förstår inte alltid värdet av att finnas med i grossistens sortiment. Många små lokala producenter förstår heller inte alltid vad som krävs för att ingå i en grossists sortiment i form av uppförandekoder, förpackningar, fördjupade produktbeskrivningar och tillgänglig volym även när de själv visar intresse. Det är få producenter som har rätt kunskap om restaurangmarknaden, hur de bäst säljer och marknadsför sig, och det kan grossisterna hjälpa dem med.

Ur ett grossistperspektiv innebär närproducerat framförallt att det är producerat i Norrland.

Grossistbolagen är konkurrenter till varandra och samordnar inte sina transporter med varandra.

Enligt grossisterna bör offentliga verksamheter se över sina upphandlingar då de efterfrågar närproducerade livsmedel, och tydligare ta hänsyn till säsong. Få lokala producenter kan garantera tillgång över hela året, vilket utesluter många av de mindre aktörerna. Offentliga verksamheter bör heller inte styra transporterna för mycket, då det kan innebära merkostnader och försämrad effektivitet.

Grossister ser också att många restauranger inte alltid vågar ta betalt för lokalproducerade produkter i den mån de skulle kunna göra.

Restauranger

Å ena sidan nämns en trend och ett ökat intresse hos restauranger för att använda lokalproducerade livsmedel, å andra sidan tycks det som att långt ifrån alla restauranger i länet är beredda betala mer för livsmedel än de gör idag. En möjlig förklaring är rädsla för att inte kunna erbjuda kunderna samma kvalitet hela tiden, eftersom tillgången på lokalproducerade livsmedel kan variera stort över säsongen. Många restauranger försöker därför säsongsanpassa sina menyer på ett bättre sätt.

Restauranger är mer eller mindre beroende av grossister för att göra inköp. Det gäller framförallt om de befinner sig i glesbygd, där grossisten erbjuder sig att köra ut varorna till

fasta priser eller kostnadsfritt oavsett avstånd. För att få tillgång till lokala livsmedel som inte finns hos grossisten krävs att restaurangen eller producenten själv hämtar/kör ut varorna. Detta är tidskrävande och inte särskilt kostnadseffektivt för någon av parterna. Alternativet att ta in en extern transportör bli för dyrt i förhållande till de mängder livsmedel som handlas. Det finns exempel där detta varit huvudsakligt skäl till att affärer inte blivit av, även om man verkligen önskat ersätta ett livsmedel med ett lokalproducerat alternativ. Samtidigt finns också exempel där de lokalproducerade livsmedlen varit billigare att köpa direkt från producenten än från grossist, trots pålägg i form av frakter.

Transportörer, logistiklösningar

Ett övergripande mål för de transportörer som fraktar livsmedel är effektiva transporter, även om inte alla är experter på logistikfrågor. Flera transportörer samarbetar för att kunna erbjuda sina kunder hållbara lösningar och göra transportererna effektiva. Där det finns en kund, där finns en möjlig lösning, och transportörerna distributionsnät utvecklas beroende på var kunderna finns.

Flera av de större transportbolagen är konkurrenter på riksnivå. Vissa mer lokala transportörer har en mer fri roll än andra och kan därför nyttjas av både andra transportbolag, grossister och olika livsmedelsproducenter. Det tycks också finnas en trend att de större transportbolagen undviker att köra i inland och fjäll. Istället söker de samarbeten med mer lokala logistikbolag, exempelvis Lincargo. Det finns exempel där nya oväntade samarbeten kommit till stånd för att kunna frakta livsmedel, även om exemplen oftast kommer från andra, närliggande län.

Länets storlek gör att transportererna blir längre, och därmed är kostnadsandelen för transporter generellt högre än i andra mer tätbefolkade områden.

Ur transportörernas perspektiv är det viktigt att bilarna används effektivt, vilket innebär att kontinuerliga nyinvesteringar i fordonsflottan kan göras. Om bilarna körs mindre effektivt är deras livstid längre, vilket försämrar möjligheten att investera i ny och mer miljövänlig teknik.

Frågan om drivmedel hanteras olika på nationell, regional och lokal nivå, vilket skapar en del frustration hos transportörerna. Transportörerna efterlyser ett norrlandsperspektiv. För närvarande kan bilar tanka gas i Skellefteå men inte i Umeå. I Umeå satsas mer på elfordon. Transportörerna kör sina fordon över hela länet, och ibland över längre sträckor än så, och behöver därför hitta drivmedel till sina fordon överallt. De kan inte anpassa sina fordon kommunvis. I en framtid ses det som mindre viktigt vilket drivmedel som används, men det måste gå att koppla samman med service av fordon mm.

Det aktuella förslaget om ökad beskattning för dieselfordon ses som oroande. Man ser en risk att beskattningen skulle slå hårdare mot verksamheter i norrläna än mot övriga Sverige, vilket i sin tur skulle kunna få följden att livsmedelsproduktion flyttas söderut. Istället bör utsläpp beskattas, det skulle både främja klimatarbetet och stimulera fortsatt utveckling.

PostNord och Bussgods pekade av små producenter ut som särskilt viktiga för att få till stånd leveranser till kunder. Båda dessa aktörer upplever en ökad efterfrågan på livsmedelstransporter de två senaste åren. Det finns idag tankar om att utveckla servicenivån mot de små livsmedelsproducenterna hos både PostNord och Bussgods, exakt hur utfallet kommer se ut är inte klart i dagsläget. Båda aktörerna välkomnar enskilda livsmedelsproducenter men menar också att deras arbete skulle underlättas om fler livsmedelsproducenter kunde gå samman för att möjliggöra bättre, långsiktig planering av transporterna.

Övriga regionala intressenter

Förutom de intressenter som är direkt involverade i livsmedelskedjan tillkommer intressenter på flera andra plan också. Det är främst aktörer som ser på livsmedelstransporter ur ett samhällsperspektiv, t ex Länsstyrelsen och kommuner. Många ser livsmedel som en av många olika typer av varor som behöver transporteras. Av olika skäl behövs både samordning och fler transportalternativ för att säkerställa att varorna kan levereras över hela länet. Det är för en del en rättvisefråga, för andra en fråga om att skapa ökade möjligheter till tillväxt även i glesbebyggda områden. Samtidigt är det inte så enkelt att tillhandahållandet av fler transporter och transportalternativ skulle räcka för att lösa de utmaningar som finns på vägen mot att producera mer mat i Västerbotten. Många transporter belastar miljön på ett negativt sätt, och det finns krav på att transporterna ska minska både sin miljö- och klimatpåverkan. Det är också en ekonomisk fråga.

Det har tidigare bedrivits och bedrivs just nu flera projekt där transport- och logistikutmaningar bemöts på olika sätt.

Bristen på slakterier uppfattas av många som en särskilt stor utmaning. För att locka unga att jobba inom lantbruk bör man kunna visa att djuren inte far illa. Långa transporter inför slakt kan vara skäl nog för en del att inte satsa på djurhållning.

Många lyfter problemen med att de ordinarie rutter som kollektivtrafiken erbjuder inte har någon kontinuitet. Långa omvägar gör att transporter inom länet tar onödigt lång tid, ibland flera dagar. Bussarnas frakutrymme är inte alltid anpassade för livsmedel, och även när så är fallet kan Bussgods inte garantera en obruten kylkedja eftersom anpassade omlastningsutrymmen saknas i hög grad. En del förespråkar att de lokala politikerna sätter ner foten runt detta och kravställer att busstrafiken också ska kunna hantera och emballera livsmedelstransporter. Samtidigt konstateras det att vissa små partier av livsmedel kanske inte alls bör skickas med kollektivtrafiken. Eventuell samordning av transporter bör ske inom rimlighetens gräns och dessutom samordnas med transporter över länsgränserna för att vara så effektiv som möjligt.

Förutom koppling till besöksnäringen nämns en ökad förädlingsgrad av primärproducenter som en möjlig framgångsfaktor för att öka livsmedelsproduktion och öka intresset för att bli en aktör inom näringen.

Kommunerna kan bidra till färre transporter genom att upphandla så lokalt som möjligt. De ska inte försöka påverka med vilka fordon eller hur eller på vilka tider leveranserna sker. Detta menar grossisterna själva skulle påverka deras möjlighet att ha så miljövänliga bilar som möjligt, och deras effektivitet. Samtidigt menar andra aktörer att kommunerna måste bli bättre på att styra arbetet och planera för transporterna som sker, så frågan är inte helt enkel att behandla.

På länsnivå finns det röster som hävdar att lokala hänsyn rörande olika behov måste tas vid upphandling av exempelvis kollektivtrafik. Samtidigt finns andra som påpekar att själva idén med kollektivtrafik är att prioritera frakt av människor, inte gods. För att frakt av livsmedel ska prioriteras krävs alltså politiska beslut och tydliga upphandlingsföreskrifter.

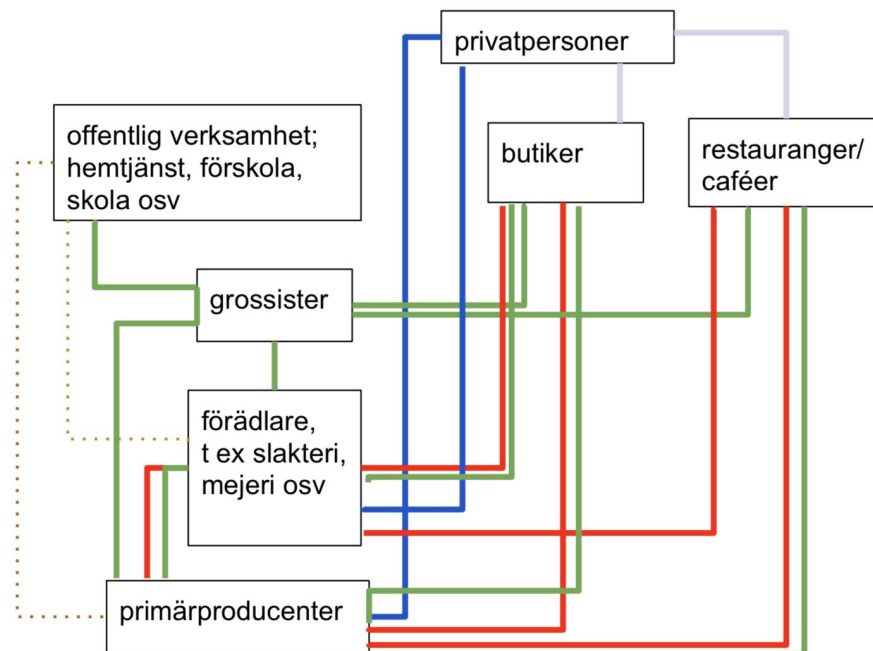
Miljö- och klimatperspektivet nämns av de flesta intressenter som viktigt att förhålla sig till, både på lång och kort sikt. Samtidigt finns det röster som menar att en ökad livsmedelsproduktion troligtvis kommer innebära ökat utsläpp av koldioxid eller växthusgaser på lokal och regional nivå. Dessutom upplever man att det finns konkurrerande strategier att förhålla sig till, allt från strategier rörande fler vilda djur till mer skog. Det innebär inte att man motsätter sig målet rörande ökad livsmedelsproduktion utan snarare att man vill ha tydlighet rörande vilka prioriteringar som görs i länet då en insats inom ett område kan få negativa effekter för en annat.

Resonemang och slutsatser

Fler utmaningar för små producenter

Nuläget kan bäst beskrivas som mestadels fungerande för större livsmedelsproducenter, och mer utmanande för små livsmedelsproducenter. Större producenter använder oftare egna transportörer för att frakta livsmedlen, eller har samarbeten med grossister. Det finns en stor medvetenhet om vikten av effektiva och klimatsmarta transporter. En del av aktörerna som transporterar livsmedel konkurrerar med varandra, men många samarbetar också för att få till stånd så effektiva transporter som möjligt. Små producenter använder mer sällan grossister och måste därför själva hitta lösningar för att få ut livsmedlen till sina kunder. Eftersom de inte kan förutsäga efterfrågan på sina produkter upplevs det svårt att få till stånd prisvärda transportkostnader. De är oftare beroende av transportörer som redan trafikerar olika stråk, t ex Bussgods eller PostNord. Många gånger kör de själva ut varorna, i den mån det fungerar och är ekonomiskt försvarbart. Lanthandlare och restauranger som gärna skulle köpa produkter från småskaliga producenter upplever det mer besvärligt att beställa från en liten producent än en större, mycket beroende på svårigheterna att få produkterna fraktade till sig utan att de totala kostnaderna blir för höga.

Följande enkla översiktsbild av transportflöden mellan olika intressenter har tagits fram under analysarbetet. De flöden som är rödmarkerade är de som enligt intressenterna är i störst behov av åtgärder av olika slag.



Förklaring, enkel översiktssbild av transportflöden:

.... Det finns exempel där olika producenter säljer direkt eller gör återtag från slakteri för att sälja vidare till kommun (ex Sorsele).

■ Fungerande transporter/logistik/professionella lösningar

■ Direktförsäljning, t ex via webb, gårdsförsäljning eller rekoringar. Behov av transportörer vid webbförsäljning eller telefonbeställningar, annars leverans/hämtning med egen bil. Krav på obruten kylkedja kan ge problem.

■ Här finns utmaningar. Fungerande transport/logistik hos större producenter, svårare för de små. Större producenter levererar sällan direkt till restaurang utan använder grossister, men det förekommer. Vissa producenter kör ut själva till butiker och restauranger.

■ Utkörning/inköp på plats.

Geografiska utmaningar

Västerbotten är ett stort län där majoriteten av befolkningen finns i kuststäderna. Det innebär att kontinuiteten vad gäller transporter av både människor och gods inte ser likadan ut över hela länet. Förutsättningarna för livsmedelsproducenter, restauranger och butiker att verka är inte desamma i kustområdena som i inlandet och fjälltrakterna. I takt med att transportörerna effektiviserat sina transporter och regelverk kring hantering av livsmedlen stärkts, har erbjudandena till entreprenörer i inlandet och fjälltrakterna begränsats. Att fordon fraktar gods åt endast ett håll (mot fjällorterna) ses som ett problem för transportörerna då de tvingas köra med tomma bilar på vägen tillbaka (mot kuststäderna). Det finns en uppfattning att många fler restauranger skulle satsa på lokalproducerade råvaror bara de vågade lita på transportsäkerheten. "Den obrutna kylkedjan" är en särskild utmaning i det här sammanhanget, där det finns krav på att färskvaror hålls kylda på ett säkert sätt under hela leveransen, vilket inte bara ställer krav på fordon utan också de lokaler och utrymmen där omlastning sker. I vissa fall levereras livsmedel inte hela vägen fram till mottagaren, utan måste hämtas på en avhämtningsplats. Det innebär både ökade kostnader för mottagaren i

form av tid och pengar, och en risk att vissa livsmedel inte kan säljas eller köpas på grund av att kylkedjan bryts.

Några sträckor pekats ut som vara av särskild vikt att få kontinuerliga transporter efter, däribland väg 363 mellan Umeå, Vindeln och vidare mot Sorsele och Ammarnäs. Även sträckan mellan Mo i Rana i Norge och Storuman ses som strategisk viktig att få till fungerande transporter efter. I båda fallen drivs för närvarande projekt där man söker efter olika alternativa lösningar. Eftersom många olika former av gods behöver fraktas söker man efter lösningar som kan lösa flera typer av transportbehov på samma gång. Under årens lopp har många olika initiativ tagits och olika förslag tagits fram med koppling till geografiska utmaningar, men det tycks vara svårt få till hållbara lösningar på strukturell nivå.

Något som nämns från flera håll är vikten av att se kopplingen till besöksnäringen, där lokalproducerad mat bidrar till att skapa exklusiva upplevelser för besökare. De besöksnäringens företag som är aktiva i inlandet och fjälltrakterna måste ha samma förutsättningar att leverera högkvalitativa matupplevelser som de vid kuststäderna. Om livsmedelsproducenter tydligare kan koppla ihop sin verksamhet med besöksnäring, t ex genom att bli besöksmål i någon grad, finns ökade möjligheter till ökad omsättning och vinst för dem. Fler besökare till ett område leder till ett ökat behov av persontransporter, och då skulle livsmedel kunna transporteras samtidigt.

Samtidigt är det viktigt att påpeka att många matproducenter, även om de inte räknas som stora, lyckats överbygga svårigheterna och hittat transportlösningar som fungerar, även om de befinner sig i inlandet eller fjälltrakterna. Några säljer sina produkter över hela Sverige, några till och med exporterar sina varor. Det gemensamma för de matproducenter som lyckas tycks vara det entreprenöriella drivet och att de ändå har en viss storlek på sin verksamhet. De har lyckats skapa ekonomi i sina verksamheter, trots kostnader för transporter, genom att kvalitetssäkra sina produkter på olika sätt. I flera fall kan grossister hjälpa till att tillgängliggöra produkterna. De erbjuder sig att hämta produkterna där det går, och samordnar då transporterna med utkörningar till slutkunderna.

Flera transportörer samarbetar för att kunna erbjuda sina kunder hållbara lösningar och göra transporterna effektiva oavsett var kunden befinner sig geografiskt. Där det finns en kund, där finns en möjlig lösning. Vissa transportörer har en mer fri roll än andra och kan därför nyttjas av både grossister och olika livsmedelsproducenter. Det finns exempel där också nya oväntade samarbeten kommit till stånd för att kunna frakta livsmedel i glesbebyggda områden, även om exemplen oftast kommer från andra, närliggande län.

I Västerbotten finns relativt få slakterier. Detta innebär att många djur måste transporteras relativt långt för att slaktas, bara för att sen transporteras tillbaka till köttproducenten om denne vill sälja sitt kött själv på en lokal marknad. Även mjölk måste idag fraktas långt innan den kan behandlas i mejeri och sedan fraktas tillbaka till orten för att konsumeras. Att ha tillgång till fler lokala slakterier och mejerier skulle inte bara minska antalet mil som råvarorna färdades på våra vägar utan även minska sårbarheten vid kriser, och kanske även locka fler att bli lantbrukare.

Livsmedelstransporter ur klimat- och miljöhänsyn

Ett förändrat klimat är ett stort hot mot målet att stimulera till ökad livsmedelsproduktion i Västerbotten. Forskare pekar på svåra effekter för jordbruket i samband med de klimatförändringar som står för dörren, främst i form av torka och skyfall. Detta gör att klimat- och miljöhänsyn bör vara en självklart att inarbeta i livsmedelsstrategin i stort, och för området Transporter och logistik i synnerhet.

Det är klart att de klimat- och miljömål som ställts upp i Sverige, och som både offentliga och privata aktörer har att förhålla sig till, påverkar livsmedelstransporternas framtid. För närvarande påverkas transportsektorn av diskussioner om vilka drivmedel som ska prioriteras för att nå målet Fossilfri 2030. På regional nivå har man satt upp målet att Länstrafiken ska vara fossilfri redan 2025. EU-policys påverkar i praktiken besluten på regional nivå, likaväl som mål på nationell nivå. Det påverkar redan idag de livsmedelstransporter som sker och kommer att påverka dem än mer i framtiden. De praktiska förslagen på åtgärder utifrån Paris-avtal och klimatmål är inte alltid lätta att förstå och riskerar att få kortsiktigt negativa påföljder för både enskilda lantbrukare och transportörer om man inte kunnat förbereda sig i tillräcklig grad.

Det finns en uppfattning att många av de livsmedel som idag produceras lokalt är ekologiska, och därför är mer miljösmarta. Oavsett hur det verkligen förhåller sig med det står det klart att om vi konsumerade mer lokalproducerad mat i Västerbotten skulle den totala miljö- och klimatpåverkan minska, inte bara i Västerbotten utan även i världen. Färre och kortare transporter är en del i detta, även om andra saker påverkar miljön mer i det större sammanhanget.

Restauranger med ekologisk inriktning upplever att det ibland är svårt att få tag i lokalproducerade ekologiska produkter eller råvaror. En anledning till detta är att många gör sina inköp genom grossister, där urvalet av närproducerat ekologiskt inte är särskilt stort. En annan anledning är att små producenter som kanske kunnat vara aktuella för leveranser inte erbjuder restauranganpassade produkter eller förpackningar. Små producenter levererar ofta själva sina varor till butiker och restauranger. I de fallen är avstånden avgörande för i vilken omfattning restauranger och butiker kan ta del av deras varor. En del livsmedelsproducenter avböjer själva att göra affär när mängden försålda varor blir för små i relation till den sträcka varorna måste fraktas. Hur miljövänligt livsmedlen transporteras, oavsett om de är ekologiska eller inte, tycks vara allra viktigast för transportörerna som har tydliga krav på sina verksamheter.

Ibland konkurrerar ekologiska produkter med närproducerade produkter.

Restauranger accepterar oftare att priset blir högre eftersom de har lättare att ta ut ett högre pris mot slutkunden när råvaran har en hög kvalitet. Om priset på varan blir för högt i en butik väljer slutkunden allt som oftast ett billigare alternativ.

För närvarande är det möjligt för lantbrukare att få bidrag för investeringar i mer miljö- och klimatsmart teknik i form av solceller, elbilar och laddningsstolpar för el på gårdarna. Detta,

tillsammans med ökad samdistribution för de små producenterna, ses av många som en outnyttjad potential att göra de små producenterna mer tillgängliga och minska deras kostnader för livsmedelstransporter. Det skulle även kunna bidra till att miljö- och klimatpåverkan minskade.

Olika inspel och förslag

Under arbetet har följande inspel och förslag återkommit som också bör tas i beaktande.

- *Användning av ny teknik/Innovationer* - Det traditionella sättet att tänka är att transporter av livsmedel måste genomföras på land, vanligtvis i lastbil eller buss. Förslagen och idéerna har varit många under åren som gått, men det finns fortfarande mycket kvar att testa praktiskt. Går det använda sig av drönare, kylcontainrar, självkörande eldrivna fordon osv? Få projekt som drivits så här långt har handlat om att testa konkreta lösningar, utan mer fokuserat på att synliggöra olika behov och behov av samordning.
- *Upplevd kostnadsbesparing* - Oavsett lösning är det viktigt att lösningarna innebär någon form av kostnadsbesparing för de små producenterna. För att våga ta steg mot större produktion behöver de uppleva att de tjänar på det. Annars riskerar de att fortsätta på hobbynivå.
- *En gemensam definition av lokalproducerat underlättar dialogen* - Enligt grossister och stora producenter är livsmedlen lokalproducerade så länge de producerats i Norrland. För andra aktörer, t ex restauranger och andra verksamma inom besöksnäringen, innebär lokalproducerat snarare att det producerats inom några kilometer från dig, högst 10-15 mil. Och 15 mil, längre är det inte till Finland från Umeå.
- *För att kunna tillfredsställa de övergripande klimat- och miljömålen behövs helhetslösningar* - Många har framfört tanken att kombinera gods- och persontransport, vilket ställer krav på att upphandlingar av kollektivtrafik anpassas. Går det att prioritera både människor och gods?
- *Ökad samdistribution för små producenter* - Detta skulle underlätta både vid försäljning till butiker och restauranger samt förenkla transporter. Ökad medvetenhet om vilka bidrag som går att få tillsammans med ökad samdistribution för de små producenterna, ses av många som en outnyttjad potential att göra de små producenterna mer tillgängliga och minska deras kostnader för livsmedelstransporter. Det skulle även kunna bidra till att miljö- och klimatpåverkan minskade. Postnord Termo har redan sett affärsmöjligheten och lanserar i dagarna ett nytt erbjudande att lagerhålla små producenters livsmedel för effektivare transporter ut till slutkund. Kanske går det också att införa retursystem för frigitboxar vid frakt med buss? Fler idéer utanför "boxen" efterlyses.

- *Viktigt att knyta ihop kust, inland och fjäll* - En del upplever det som ett stort hot att mycket av logistiken baseras på behoven vid kusten vilket leder till att investeringar också centraliseras. Andra hävdar att det inte spelar någon roll vilken väg varorna åkt bara de säljs, och om transporterna samtidigt blir mer effektiva och utvecklingen leder mot målet Fossilfri 2030. Det är viktigt att de insatser som görs inte bidrar till att spä på motsättningarna utan att hållbara konsekvensanalyser görs och tas hänsyn till i beslutsprocesserna.

Förslag på mål och handlingsplan

De livsmedelstransporter som hanteras professionellt idag i Västerbotten fungerar inte optimalt för alla. De små producenternas utmaningar kring transporter upplevs idag vara ett hinder för tillväxt. Därför bör målsättningar i den nya livsmedelsstrategin ställas upp som kan bidra till att förändra den situationen.

Följande mål föreslås att införlivas i strategin:

Huvudmål

Fler professionella och hållbara transport- och logistiklösningar av lokalt producerad mat bidrar till att stärka livsmedelsproducenternas tillväxt

Orsakerna till varför transporterna inte fungerar optimalt redan idag är flera. Transportörer och grossister har traditionellt haft fokus på att erbjuda lösningar som passar större kunders behov, men i takt med ökad efterfrågan på lokalproducerad mat måste också nya lösningar komma till stånd. Att utveckla transportkedjan så att producenterna själva ska ansvara för transporterna är inte rimligt vare sig utifrån ett tillväxtperspektiv eller ur klimat- och miljösynpunkt. För att få fram fler transport- och logistiklösningar förutsätts att det finns efterfrågan på det både från privatpersoner, offentliga kök och restauranger. Likaså förutsätts att de lösningar som tas fram inte begränsar möjligheten att transportera livsmedlen över hela länet. Därför föreslås att två övergripande delmål inarbetas i strategin:

Ökad efterfrågan på mat producerad i Västerbotten hos privatkonsumenter.

Ökad efterfrågan på råvaror och förädlade produkter producerade i Västerbotten hos restauranger och butiker.

Delmål som rör fokusområdet föreslås vara:

- Ökad samdistribution av små livsmedelsproducenters produkter.
- Ökad samordning av transportslag och kombinationer av frakter för effektivare livsmedelstransporter.

Följande insatser föreslås prioriteras, för att underlätta måluppfyllelse:

- Stötta initiativ som syftar till ökad samdistribution av de små livsmedelsproducenternas produkter.
- Stötta initiativ som syftar till samordning av transportslag och/eller som kombinerar frakt av människor och gods.
- Inarbeta metoder för att ta hänsyn till behov av livsmedelstransporter till och från glest bebyggda områden vid offentlig upphandling.
- Öka kunskapen hos små livsmedelsproducenter om hur olika transport- och logistiklösningar inarbetade i affärsmodellen kan bidra till bättre affärer.
- Stötta initiativ som syftar till att garantera livsmedelstransporternas tillgänglighet på länets vägnät.

Bilaga 1 Lista på intressenter

Intervjuade personer

LinCargo	Anders Kandelin, Logistikchef
Martin & Servera	Mattias Rosenberg, Key Account Manager -
Region Västerbotten	Bianca Byring, Kollektivtrafikstrateg
Vilhelmina	Maria Kristoffersson, C
MidtSkandia	Thure Mårtenson, Svensk koordinator
Lapland culinary region projektägare Vilhelmina kommun	Ulla Blomqvist, Projektledare
Postnord Termo	Eric Säfström Affärsutvecklingschef Postnord Termo i Umeå
Bussgods	Magnus Ersson, Sälj & Marknadsansvarig
LRF	Mats Granath
Svensk Cater	Henrik Lundmark, Grossistchef, Skellefteå
Svamp i Norr	Britt-Inger Lundmark
Föreningen Inlandsmat	Cecilia Wahlberg Roslund
Storuman kommun	Tomas Mörtzell, C Kommunalråd
Sorsele kommun	Kjell Öjeryd, S Kommunalråd, Lantbrukare
Länsstyrelsen	Stina Fernerud, Projektledare Landsbygdsutveckling Regional Tillväxt
Länsstyrelsen	Kennet Johansson, bl a Projekt Fossilfria transporter i norr
Skråmträsk Kvarn och Handlarn i Skråmträsk	Asta Hellgren, ägare
Länsstyrelsen	Elin Söderberg, Klimat o energisamordnare

Deltagare på konferens anordnad 5/12 2018

Mattias Rosenberg, Martin o Servera
Thure Mårtenson, MidtSkandia
Ulla Blomqvist, Lapland culinary region
Eric Säfström, Postnord Termo
Magnus Ersson, Bussgods
Julia Berggren, Umeå Universitet

Olof Berglund, Svanssele Grönt
Leif Alnerasons, Alnerasons grigård
Mårten Edberg, Region Västerbotten
Christofer Mattsson, Lincargo
Stina Fernerud, Länsstyrelsen
Cecilia Wahlberg Roslund, Inlandsmat

Bilaga 2 Dokumentation från Workshop

Följande förslag togs fram på den workshop som anordnades den 5/12 i Lycksele och som ligger till grund för de förslag som visas i denna rapport.

Vilka gemensamma mål ska vi ha för transporter av livsmedel i Västerbotten?

Mål på lång sikt (5-15 år)

- gemensam övergripande plan för utveckling av landsbygden
- öka produktvärdet
- tydlig styrning på kommun- och länsnivå
- helt fossilfria transporter

Mål på kort sikt

- befintliga producenter samordnar sig själva
- utvecklade frakterbjudanden till små producenter
- fler miljösmarta alternativ
- tydliggöra var omlastningsplatser bör finnas, med utgångspunkt från de små producenterna
- Stimulera producenter och livsmedelsförädlare så de blir mer grossistmogna

Vilka åtgärder behövs för att få till stånd ett hållbart transportsystem för livsmedel (bra för människor, ekonomi, miljö)?

1. Ökad samordning av frakter
2. Fler noder för mellanlagring
3. Bättre bränslen
4. Stimulera lokal efterfrågan
5. Locka människor att bo jämnt fördelat över geografien för att kretslopp och samverkan med ekosystem ska fungera
6. Utveckla lokal produktion av transporternas drivmedel/energitillförsel
7. Samlogistik mellan olika trafikslag
8. Gemensamma försäljningskanaler (cluster nätverk)

Vad behövs för att fler små producenter ska kunna samdistribuera sina varor?

1. Statliga bidrag för att investera i kylsystem
2. Ej kylda varor, nyttja ex PostNord mha skolskjutsar/brevbäraren
3. Systemtänk = korta livsmedelskedjor
4. Fler omlastningsplatser på strategiska platser
5. Ombudsnät hos butiker likt vanlig E-handel. Distribution till butik via butikens ordinarie flöde
6. Lättnader i livsmedelslagsstiftningen
7. Kritisk massa av producenter krävs för att kunna samarbeta. Stimulera fram fler!