



Länsstyrelserna



**Guldkorn - Projekt med god
spridningspotential i hela landet**
- Del 1: Tre guldkorn inom transportområdet

- Guldkorn - Projekt med god spridningspotential i hela landet

Del 1: Tre guldkorn inom transportområdet

Meddelande	nummer 2015:11
Referens	Stefan Lundvall, utvecklingsavdelningen, mars, 2015
Kontaktperson	Stefan Lundvall, Länsstyrelsen i Jönköpings län, telefon 010 22 36 471, e-post: stefan.lundvall@lansstyrelsen.se
Webbplats	www.lansstyrelsen.se/jonkoping
Fotografier	Smålandsbilder
ISSN	1101-9425
ISRN	LSTY-F-M—15/11--SE
Upplaga	20 exemplar.
Tryckt på	Länsstyrelsen i Jönköpings län, 20År
Miljö och återvinning	Rapporten är tryckt på miljömärkt papper

Förord

LEKS, Länsstyrelsernas energi- och klimatsamordning, arbetar för att stödja länsstyrelsernas arbete med att genomföra energiomställningen i länen. LEKS bildades 1 juli 2013 som en följd av pilotlänsatsningen för grön utveckling och finansieras av Energimyndigheten. Inom LEKS bedrivs ett antal utvecklingsprojekt. Dessa syftar till att lyfta länsstyrelsernas energi- och klimatstrategiska arbete inom områden såsom miljöprövning, miljötillsyn, fysisk planering, landsbygdsutveckling, näringslivsutveckling och övergripande styrning och samverkan. Denna rapport är slutrapport för ett av dessa utvecklingsprojekt.

De senaste åren har många projekt genomförts inom energi- och klimatområdet. Goda exempel har presenterats men deras spridningspotential har inte utvärderats. Syftet med det här arbetet har varit att identifiera goda exempel på kostnadseffektivt energi- och klimatarbete som har goda förutsättningar att spridas och genomföras i många län. Projektet har fått namnet ”Guldkornsprojektet” vilket står för att det syftar till att hitta guldkorn att sprida vidare i landet. Genom att arbeta med tydliga kriterier och en tydlig urvalsprocess har sju guldkorn valts ut. De sju utvalda projekten har alla en genomarbetad dokumentation av processen, utvecklade metoder för uppföljning och utvärdering, redovisningar av faktiska eller potentiella energibesparingar samt god kostnadseffektivitet. De är inte bundna till plats specifika förutsättningar, som begränsar möjligheten till spridning. I rapporten beskrivs guldkornen och idébeskrivningar över hur spridning till andra län kan genomföras.

Guldkornsprojektets slutrapport är uppdelad i två delar. Detta är del 1, som presenterar tre guldkorn inom transportområdet. Del 2 har underrubriken Guldkorn inom energieffektivisering och har meddelandsnummer 2015:12.

Arbetet med att ta fram guldkorn inom transportområdet har utförts av Ulf Eriksson, Kristoffer Levin, Jacob Witzell och Malin Gibrand vid Trivector Traffic under hösten 2014 på uppdrag av LEKS genom Länsstyrelsen i Jönköpings län, som varit projektägare. Stefan Lundvall, Länsstyrelsen i Jönköpings län, har varit projektledare och ingått i projektets styrgrupp tillsammans med Ylva Gjetrang, Länsstyrelsen i Örebro län, Hanna Savola, Länsstyrelsen Skåne och Erik Särnholm, Länsstyrelsen Dalarnas län.

Det är vår gemensamma förhoppning att rapporten inspirerar till att sprida guldkornen till många delar av Sverige.



Kristina Zetterström
Länsråd i Östergötland och
ordförande i LEKS styrgrupp

Innehållsförteckning

Förord	5
Metod och urval	7
Urval 1 - litteraturstudie.....	7
Urval 2 - kompletterande intervjuer.....	7
Guldkornsprojekt	8
Projekt 1: Effektivisering av kommunala transporter i Uppsala, Västmanlands och Södermanlands län.....	8
Projekt 2: Hållbart resande i Örnköldsviksregionen.....	13
Projekt 3: Demonstration av gröna parkeringsköp - framtidsmodell för den täta och klimatsmarta staden och centrumkärnan.....	17
Summering	21
Bilaga 1. Övriga projekt som ingått i underlaget och bedömts ha spridningspotential	22

Metod och urval

Arbetet har syftat till att identifiera så kallade ”guldkorn”, med vilket menas kostnadseffektiva energieffektiviseringsprojekt med god potential att genomföras i flera län. I arbetet har inventering av tillgänglig projektdokumentation kombinerats med fördjupande telefonintervjuer. Urvalskriterier som stämts av med beställaren har väglett arbetet.

Urvalet har genomförts i en tvåstegsprocess.

Urval 1 - litteraturstudie

I det första steget gjordes ett urval baserat på tillgängliga skriftliga sammanställningar av projekt inom energieffektiviseringsstödet samt länsstyrelsernas energi- och klimatanslag. Urvalet kompletterades med en handfull andra relevanta projekt inom energieffektiviseringsområdet, som Trivector eller beställaren haft kunskap om. Detta urval resulterade i ett 15-tal projekt som bedömdes ha guldkornspotential. Sex av dessa valdes sen ut av LEKS för fördjupad bedömning.

Urvalet gjordes utifrån följande kriterier:

- Processbeskrivning: Hur väl processen med ingående delaktiviteter hade dokumenterats.
- Uppföljning och utvärdering: Huruvida en metod för uppföljning tillämpats, i vilken utsträckning projektet vunnit acceptans hos berörda målgrupper och beslutsfattare, samt huruvida projekt- och aktivitetsmål uppfyllts.
- Effekter på utsläpp och energianvändning: Mätt som koldioxidminskning (CO₂) eller energibesparing (MWh).
- Kostnadseffektivitet: Energibesparingarnas storlek i relation till projektkostnad.

Urval 2 – kompletterande intervjuer

I det andra urvalet genomfördes telefonintervjuer med representanter för respektive projekt med fördjupande frågor kring organisation, process, förankring, utvärdering och lärdomar. I detta skede eftersträvades också variation avseende syfte, projektägare och målgrupp. Ett viktigt kriterium var också att projekten inte skulle vara beroende av förhållanden specifika för en viss aktör, en viss kommun eller ett visst län, för att säkra en god spridningspotential.

Utifrån den samlade dokumentationen valde LEKS ut tre guldkorn, som beskrivs i denna rapport. De utvalda projekten har alla en genomarbetad dokumentation av processen, utvecklade metoder för uppföljning och utvärdering, redovisningar av faktiska eller potentiella energibesparingar samt god kostnadseffektivitet.

Guldkornsprojekt

Projekt 1: Effektivisering av kommunala transporter i Uppsala, Västmanlands och Södermanlands län



Dokumentation av projektet

Länsstyrelserna i Uppsala, Västmanlands och Södermanlands län har mellan 2011 och 2014 genomfört ett projekt för att effektivisera de kommunala transporterna i 15 av länens kommuner.

Projektet har visat att det finns en stor potential för att effektivisera de kommunala transporterna. Projektet har valts ut som guldkorn då det har visat hur man kan arbeta med att undanröja hinder i form av bristande erfarenhet och kunskap. Resultaten visar att intern förankring och en samordnad planering av verksamheternas transporter är viktigt för att åstadkomma en bestående effektivisering. Man har också gjort ett pilotprojekt riktat mot hemtjänsten som kan bli en viktig inspiration för andra projekt.

PROJEKTETS SYFTE

Syftet med projektet var att visa på de besparingsmöjligheter som finns inom transportområdet för kommunerna, samt att få kommunerna att införa direkta åtgärder för att effektivisera det interna transportarbetet.

BESPARINGSPOTENTIAL OCH KOSTNADEFFEKTIVITET

Projektet har lett till en minskning av energianvändningen för kommunernas transporter motsvarande sex procent, vilket motsvarar 830 MWh. Även koldioxidutsläppen har minskat med 6 procent eller 215 ton. Många av de åtgärder som kommunerna har arbetat med genomförs först under år 2014. Besparingarna kan därför förväntas bli högre inom de delar av transportområdet som man arbetat med inom projektet, men även genom spridningseffekter till övriga delar av de kommunala transporterna.

FRAMGÅNGSFAKTORER OCH LÄRDOMAR

Den största svårigheten i projekten har varit det otydliga ansvaret för de interna transporterna inom kommunerna. Projektet har arbetat underifrån med klimatsamordnarna inom kommunerna, vilket har inneburit extra arbete för den samordnande projektledningen. Det har varit svårt att få gehör för frågorna i kommunerna i kommunledningarna och också varit svårt att få kommunledningarna att tillsätta tillräckligt med resurser för att genomföra utpekade åtgärder i projektet.

Även om projektet fick en trög start har mycket material tagits fram. Projektets lärdomar har lett till en stor erfarenhet, som är en framgångsfaktor för fortsättningen. De flesta kommuner är nu införstådda med vad som behöver göras för att fortsätta att arbeta med effektivisering av de interna transporterna. En framgångsfaktor har varit att projektet drivits parallellt i tre olika län eftersom kommunerna då har kunnat jämföra sig med varandra i besparingsåtgärder. Sådana jämförelser är något som väcker intresse hos kommunledningarna.

En annan framgångsfaktor är att projektledningen har tagit fram gemensamma mallar. Projektledningen framhåller att kommunerna ofta är underbemannade och att ”färdigtuggad mat” (gemensamt material) därför är viktigt för att spara tid. Även de seminarier som genomförts har varit viktiga då de blivit mötesplatser för de deltagande kommunerna.

BESKRIVNING AV PROCESSEN OCH UPPFÖLJNING/FORTSATT PROCESS

Projektet har arbetat mycket brett. Kommunerna har kunnat välja mellan ett 30-tal olika åtgärder att arbeta med, uppdelade på tre olika områden; kommunens fordonsflotta, hemtjänstens transporter samt skolskjutsar.

Målgruppen i projektet har varit alla anställda i kommunerna som reser i tjänsten men i synnerhet de som påverkar inköp och hantering av kommunens fordon och som kan påverka de anställdas resvanor. Ingången i kommunerna har varit energi- och klimatsamordnare tillsammans med en fordonsamordnare när en sådan har funnits. En annan målgrupp har varit kommuner och landsting som inte ingått i projektet men som är intresserade av att effektivisera sina transporter. Under projektets gång har kommuner i de aktuella länen som inte deltagit i projektet bjudits in att vara med på olika sammankomster i projektet.

Länsstyrelsen har haft en projektledarroll med en gemensam projektledare. Projektet har haft en styrgrupp med representanter från alla Länsstyrelser och energikontoret. Det har också funnits en arbetsgrupp med klimatsamordnare i alla kommuner. En stor vikt har lagts vid kommunikation och en temamöten och seminarier under arbetets gång.

Projektet har nu gått vidare i ett fortsättningsprojekt. Målet i detta projekt är att kommunernas transporter ska bli fossilfria till 2030, och varje kommun ska ha en handlingsplan och se var flaskhalsarna sitter för att åtgärda dessa. Under våren ska det göras besök hos kommunledningarna för förankring. Det finns också en plan från Länsstyrelserna för att träffa de kommuner som inte har ingått i projektet.

HEMTJÄNSTEN

Hemtjänstens transporter blev ett eget sidospår i projektet, vilket beror på att deras transporter är så komplexa att det krävs speciell kunskap för att kunna effektivisera dem. Det visade sig vara en komplicerad verksamhet och det behövs speciell kunskap för att kunna effektivisera den verksamheten. En separat föreläsningsserie genomfördes riktat mot hemtjänsten, med bra slutsatser. Inom detta område har man fortfarande inte kommit så långt, men projektet har givit viktiga lärdomar för kommande projekt.

INFÖRANDE AV BILPOOL

En bilpool bidrar till att fordonen kan utnyttjas effektivt dels genom att flera har tillgång till bilen och dels för att bilen kommer upp i ett mitltal som är ekonomiskt, mellan 1 500-3 000 mil. Det är också viktigt att få till en rotation av bilarna för att de ska gå jämna mitltal. Då underlättar en bilpool och centralt fordonsansvar. Alla kommuner utom två hade någon form av bilpool med bokningsbara bilar. Kommunerna har tittat på möjligheten att utöka bilpoolerna framförallt genom att ta in "lågmilare" från andra förvaltningar. De har också undersökt var de bäst kan placera poolbilarna för att de som använder dem mest ska ha nära till dem. Det handlar också om att ha ett lätthanterligt och effektivt bokningssystem för ju enklare det är att få tag i en poolbil, desto mer används den för tjänster istället för privata fordon. För att öka användningen har kommunerna marknadsfört möjligheten att utnyttja poolbilarna.

Idébeskrivning för genomförande

UPPSTART

Vid uppstarten av projektet behöver det säkerställas att det finns tillräckligt med resurser i projektet och att alla deltagande kommuner har en tydlig bild av projektets mål.

RIGGA PROJEKTORGANISATION

I projektorganisationen är det viktigt att det finns en central projektledning. Projektledningen behöver vara pådrivande, arbeta med att skapa kontaktytor och att utbyta information mellan alla deltagande organisationer. En styrgrupp bör tillsättas för hela projektet med politisk representation.

På samma gång behöver det finnas en väl fungerande organisation inom varje deltagande part tidigt i projektet. Politisk förankring är viktig. Det är önskvärt att det finns en fordonsgrupp inom kommunerna som tydligt arbetar mot projektets målsättning inom varje organisation, så att alla känner sig delaktiga.

Tillgängligt konsultstöd är också betydelsefullt, både för att avlasta kommunernas personal men också för att det kan vara bra om en oberoende part tar fram material till projektet.

INFORMATIONSSPRIDNING

Kommunikation och informationsspridning är en viktig del att lägga resurser på. Det är framförallt viktigt att fundera på hur och till vem man ska kommunicera. Seminarier är värdefulla både för att sprida information och som mötesplatser för de deltagande kommunerna. De bidrar till nya samarbeten och egna initiativ.

En separat plan bör finnas för hur transporter inom hemtjänsten bör hanteras och hur information till hemtjänstens medarbetare ska kommuniceras, då detta har visat sig vara en komplex verksamhet.

FÖRANKRING

Det är viktigt att säkerställa att projektet förankras väl och att det tillsätts tillräckligt med resurser för förankringsarbetet. Transportprojektet har arbetat underifrån med klimatsamordnarna vilket innebär att den interna förankringen tog lång tid. För att undvika detta bör det tidigt finnas förankring hos kommunledningarna. Resurser, både personella och ekonomiska, bör avsättas för att kunna genomföra de åtgärder som ger störst effektiviseringsvinst.

UTVÄRDERA PROJEKTET

Att utvärdera projektet är viktigt. En utvärdering kan göras på energibesparing och koldioxidbesparing, men också på andra mätpunkter som antalet miljöbilar i en fordonsflotta, antal seminarier och mål att alla kommuner ska ha en handlingsplan. Det kan även vara värdefullt att genomföra en processutvärdering, för att bedöma effektivitet och systematik i själva arbetsprocessen.

PLAN FÖR FORTSATT ARBETE

Den viktigaste åtgärden för att fortsätta effektivisera fordonsflottan är en centraliserad fordonssamordning, till exempel genom en central person som ansvarar för fordon och resvanor i kommunerna. En sådan funktion har nu införts i 8 av de kommuner som deltog i Transportprojektet, men en långsiktig målsättning är att en sådan funktion ska finnas i alla kommuner.

Det är även viktigt att tidigt fundera på en plan för fortsättningen, vad som behöver göras efter att projektet är slut. Om resultaten i form av energibesparing och koldioxidbesparing inte följs upp kontinuerligt är det risk att "luften går ur" åtgärderna. Många åtgärder tar lång tid att genomföra och resultatet av dem ses först på lång sikt. Att ha en plan för arbetet med resultatuppföljning efter projektets slut är därför viktigt.

KONTAKT

Jan van der Horst, klimat- och energisamordnare på Länsstyrelsen i Västmanlands län
jan.vanderhorst@lansstyrelsen.se
<http://www.effektivarekommunalatransporter.se/>

Projekt 2: Hållbart resande i Örnsköldsviksregionen

Dokumentation av projektet

Även mindre städer kan uppnå betydande resultat vid riktade, samlade satsningar på hållbart resande. Det visar arbetet inom projektet Hållbart resande i Örnsköldsviksregionen, som innefattat ett 30-tal aktiviteter och målgruppsinriktade kampanjer för att stödja hållbar mobilitet. I arbetet kombinerades aktiviteter för beteendepåverkan med mindre förbättringar i infrastrukturen och andra fysiska åtgärder. Välplanerade och riktade kommunikationsinsatser resulterade i hög kännedom om arbetet bland allmänheten.

PROJEKTETS SYFTE

Syftet med ”Hållbart Resande i Örnsköldsviksregionen” har varit att genom information och kunskap främja ett mer hållbart resande i Örnsköldsvik med omnejd samt medverka till regionförstoring. Målet har varit att i samverkan mellan aktörer och med ett helhetsperspektiv utifrån resenären uppnå en attraktiv och konkurrenskraftig arbetsmarknadsregion med ökad andel hållbara transporter, såsom kollektivtrafik och aktiv transport.

BESPARINGSPOTENTIAL OCH KOSTNADEFFEKTIVITET

Av arbetets delaktiviteter har ett 10-tal beteendepåverkande insatser varit utformade så att effekter varit möjliga att följa upp ett halvår efter genomförandet. Dessa visar på minskningar av koldioxid på 95 ton under genomförandet. Omräknat till helår, baserat på utvärderingens resultat av andelen deltagare som höll fast vid beteendeförändringen, uppskattas besparingen till 380 ton koldioxid. Dessa aktiviteter hade en genomförandekostnad på 1,1 miljoner kronor, motsvarande en genomsnittlig kostnad på knappt 3 kronor per kg koldioxid. Den totala kostnaden, inklusive arbetstid, för genomförandet av samtliga 31 delaktiviteter summerar till 5,5 miljoner kronor, motsvarande en kostnad på 14,5 kronor per kg koldioxidminskning för de aktiviteter som möjliggjort mätningar. Cykelsatsningen Hälsotrampet har gett klart bäst utdelning, med en kostnad på 1,3 kronor per kg koldioxid, samtidigt som betydande hälsonyttor uppstått.

FRAMGÅNGSFAKTORER OCH LÄRDOMAR

Insatser med koncentrerade kampanjer riktade mot en tydligt avgränsad målgrupp anses ha fått bäst genomslag, störst kännedom och uppmärksamhet i media. Cykelveckan, med frukostutdelning och intensiv kommunikation under kort tid, liksom Hälsotrampet med fokus på arbetspendling med cykel, utgör exempel på detta. Ett mindre lyckat exempel, då målgruppen istället blev för bred, var Vinterresan som från att ursprungligen ha inriktats mot cyklister kom att inkludera all bilfri arbetspendling. Med en för bred målgrupp kände sig ingen riktigt träffad av kommunikationen, och effekten blev sämre.

Beteendepåverkande insatser, i kombination med mindre infrastrukturinvesteringar tycks ha gett utdelning. Flera delaktiviteter uppvisar en stor andel deltagare som hållit fast vid beteendeförändringen vid eftermätningen.

En dedikerad projektgrupp och god politisk förankring lyfts också fram som framgångsfaktorer.

BESKRIVNING AV PROCESSEN OCH UPPFÖLJNING/FORTSATT PROCESS

I projektet har beteendepåverkande insatser ofta kombinerats med mindre investeringar i infrastruktur. Testresenärskampanjer i kollektivtrafiken kombinerades med förbättrad information och tillgänglighet vid hållplatser. Kampanjer för ökad cykling drog nytta av förbättrad cykelvägvisning och cykelparkering. Pendlarparkeringar anlades för att underlätta samåkning och kombinationsresor med kollektivtrafik.

En projektorganisation med en projektledare, tre projektsamordnare och en näringslivsutvecklare drev det treåriga projektet som initierades 2011. Merparten av aktiviteterna genomfördes i Örnsköldsviks kommun, men insatser gjordes också i de kommuner som medfinansierade projektet: Härnösand, Kramfors och Nordmaling.

Idébeskrivning för genomförande

UPPSTART

Ett samlat arbete kring beteendepåverkan förutsätter en god förankring och acceptans inom deltagande organisationer, såväl politiskt som bland de tjänstemän som berörs. Att lägga tid på en omsorgsfull projektutformning, organisation och förankring redan i idéstadiet stärker förutsättningarna för ett lyckat genomförande och sparar tid i senare skeden.

I Örnsköldsvik var det betydelsefullt att tydliggöra projektets potential för politiken, särskilt möjligheterna med mobility management jämfört med mer traditionell infrastrukturutbyggnad. Trafikverkets fyrstegsprincip och goda exempel från andra projekt kan utgöra argumentationsgrund. Inspiration hämtades också från tidigare erfarenheter i länet.

RIGGA PROJEKTORGANISATION

Då arbetet i hög grad handlar om att sälja in ett budskap och påverka beteenden kan attityd och engagemang bland projektmedarbetarna vara viktigare än sakkunskap, som enklare går att ta till sig allt eftersom.

I Örnsköldsvik eftersträvades en spridning av kompetens i projektgruppen, men med ett intresse för kommunikation som gemensam nämnare. Att alla tror på, och vågar sälja in budskapet, såväl internt inom kommunen som till allmänheten, ses som en central framgångsfaktor. Likaså har det varit viktigt att kunna erbjuda projektanställning med heltidstjänst under hela projektiden, för att kunna locka kompetenta sökanden. Gruppen bestod av en hälsovetare, en sjukgymnast, en före detta tjänsteman på Trafikverket, en kommunikatör och en personalvetare.

INFORMATIONSSPRIDNING

Kommunikation utgjorde en central del av insatserna. En genomarbetad och uppdaterad kommunikationsplan vägledde arbetet. Bred, samlad annonsering i flera medier samtidigt gav bäst resultat, jämfört med isolerade och spridda informationsinsatser. Budskapet utformades enkelt, tydligt och gärna humoristiskt. Bilder fungerar bättre än enbart text. Sociala medier nyttjades flitigt, och tävlingar var ett återkommande inslag i kommunikationen.

Kommunikationsarbetet gav resultat. Då arbetet avslutades var kännedomen bland allmänheten mycket god. 75 procent av tillfrågade medborgare kände till projektet.

FÖRANKRING

Även med en god initial förankring behöver projektet förankras fortlöpande under projektet, inte minst bland de tjänstemän som förväntas bidra till insatser och aktiviteter. Återkopplande workshops med breda målgrupper – politiker och ledningsgrupp, högre tjänstemän på avdelningschefs nivå samt handläggare – stärker medvetenheten kring frågan över tid, och underlättar för aktiviteter att leva vidare efter projektiden.

En lärdom i Örnsköldsvik är att projektet var väl förankrat i politiken redan på idéstadiet, men att tjänstemän på avdelningsnivå hade kunnat inkluderas mer redan i den tidiga projektplaneringen. Projektet måste vara förankrat i förväg i de fall tjänstemän förväntas delta i planering och genomförande av en aktivitet. Nu initierades samverkan med vissa avdelningar först efter projektstart, vilket tog en del tid i anspråk.

UTVÄRDERA PROJEKTET

Utvärdering av såväl enskilda aktiviteter som projektorganisationens övergripande arbete gav stöd för lärande och utveckling i arbetssättet samtidigt som aktiviteter kan effektiviseras och anpassas i genomförandet för att få ut mesta möjliga effekter.

Projektet har följts upp och utvärderats löpande av en extern konsult. Enskilda aktiviteter har utvärderats genom metoden MaxSumo, ett verktyg för att planera, följa upp och utvärdera insatser med fokus på attityd- och beteendepåverkan i trafiken. Arbetssättet har utvärderats med MaxQ, en ärlig kvalitativ enkät- och intervjustudie. Nyttjandet av en extern konsult underlättade reflektion kring processen.

Den långsiktiga effekten av beteendepåverkande insatser utvärderades genom eftermätning ett halvår efter att mätbara aktiviteter avslutats. Omfattande processdokumentation har gjort det möjligt att bedöma kostnadseffektiviteten av aktiviteter rörande minskad energianvändning, men också till exempel ökade intäkter i kollektivtrafiken och hälsovinster.

PLAN FÖR FORTSATT ARBETE

I Örnsköldsvik har arbetet ökat kommunens engagemang för hållbart resande. Politiken har sett att utväxlingen varit god och visar intresse att arbeta vidare. Intresset för frågor som pendlarparkering, kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och samåkning har ökat. Också hälsoperspektivet på aktiv mobilitet har vunnit terräng.

Rent praktiskt kom projektgruppen att involveras i utarbetandet av Örnsköldsviks nya cykelplan. Gruppen blev också något av en remissinstans i planfrågor vad gäller hållbart resande. Flera aktiviteter lever kvar i ordinarie verksamhet, bland annat testresenärskampanjen. Tillsättandet av en permanent tjänst för cykelfrågor har föreslagits, och det övergripande arbetet med hållbart resande hanteras genom en projektjänst.

Arbetet med hållbara resor lever också vidare i ett projekt med inriktning mot smartare resvanor inom landstinget och kommunerna i Västernorrlands län med stöd av Kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket och Länsstyrelsen.¹ Kommunen medfinansierar och avsätter personalresurser. Örnsköldsviks kommun fortsätter satsningen med avseende på arbets- och studiependling i första hand mellan Umeå och Örnsköldsvik, med fokus på Botniaba-

¹ <http://www.lvn.se/Om-landstinget/Aktuellt-i-landstinget/Nyheter/Smartare-resor-for-klimat-och-ekonomi/>

nan. Arbetet görs tillsammans med Umeå kommun och kommunförbundet Västernorrland.

EXEMPEL PÅ AKTIVITETER

TESTRESENÄRER PÅ BUSS

I syfte att öka andelen kollektivtrafikresor i Örnsköldsvik och få vanebilister att börja resa kollektivt genomfördes testresenärskampanjer under hösten 2012 och 2013. Varje kampanj inriktade sig på boende längs en bestämd linje. Inför kampanjen upprustades hållplatser längs linjen vilket resulterade i bättre information och ökad tillgänglighet. Sex månader efter kampanjen reste 86 % respektive 77 % av deltagarna fortfarande med buss. De två kampanjerna har kostat omkring 400 000 kronor att genomföra. Om resandet håller i sig har biljettintäkterna per år, till följd av de två kampanjerna, ökat med omkring 650 000 kronor, samtidigt som koldioxidutsläppen minskar med 27 ton årligen.

Hälsotrampet

Hälsotrampet har genomförts under flera år, med målet att få fler invånare att cykla till och från arbetet, öka medvetandet om cykelfrågor och få dem som redan cyklar att cykla mer. Totalt har närmare 900 personer deltagit mellan 2012 och 2014 och deltagandet har stadigt ökat med omkring 100 personer per år. Över 95 % under de två första åren hade för avsikt att fortsätta cykla efter testperiodens slut, och 73 % cyklade fortfarande regelbundet ett år efter 2012 års omgång. Aktiviteten har, inklusive arbetstid, kostat drygt 100 000 kronor årligen. Deltagandet, uppräknat till helår, beräknas resultera i årliga utsläppsminskningar med omkring 75 ton koldioxid.

KONTAKT

Helena Näsström, projektledare Hållbart resande Örnsköldsvik
helena.k.nasstrom@ornskoldsvik.se
<http://www.hallbartresandeornskoldsvik.se/>

Projekt 3: Demonstration av gröna parkeringsköp - framtidsmodell för den täta och klimatsmarta staden och centrumkärnan

Dokumentation av projektet

För att möjliggöra förtätning av centrala Umeå, utveckla stadskvaliteter och komma tillrätta med luftkvalitetsproblem har Umeå kommun, tillsammans med berörda fastighetsägare, utvecklat en praktisk planeringstillämpning och utvärderingsmetod för så kallade ”gröna parkeringsköp”. Fastighetsägare kan minska kravet på parkering genom att erbjuda alternativa mobilitetslösningar. Lösningen regleras i avtal i samband med bygglov för ny- eller ombyggnation. Effekter på resmönster och energianvändning utvärderas över tid.

PROJEKTETS SYFTE

Projektet har syftat till att demonstrera, utvärdera och sprida erfarenheter om energi- och kostnadseffektivitet av olika lösningar som möjliggör s.k. gröna parkeringsköp. Ett pilotförsök genomförs i samband med exploatering och utveckling av ett av Umeås mest centrala handelskvarter. Ett mål var att ta fram en utvärderingsmodell för persontransporterna till och från demonstrationsområdet.

BESPARINGSPOTENTIAL OCH KOSTNADSEFFektivITET

En preliminär bedömning ger vid handen att en minskning av parkeringsnormen med 40 procent, i kombination med andra mobilitetslösningar, ska leda till en lika stor energieffektivisering i minskad energianvändning från persontransporterna. Potentialen till energieffektivisering genom projektet utgörs av följande delar:

1. Minskat bilberoende hos verksamma hyresgäster i kvarteret, genom klimatsmartare resval såsom gång, cykel och kollektivtrafik.
2. Mer klimatsmarta tjänsteresor genom medlemskap i bilpool.
3. Förtätning av centrala staden, vilket medger kortare resvägar för invånare och besökare.
4. Spridningspotential till andra städer.

För kommunen innebär gröna parkeringsköp en planeringstillämpning som kan leda till betydande energibesparingar inom ramen för den ordinarie fysiska planläggningsprocessen.

FRAMGÅNGSFAKTORER OCH LÄRDOMAR

I Umeå har politisk konsensus och långsiktighet gynnat dialogen med privata fastighetsägare. Gemensam kunskap och insikt i vikten av hållbara mobilitetslösningar har vuxit fram som en följd av att miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet överskreds och hindrar stadsutvecklingen i centrala Umeå. Kommunen har också lång erfarenhet av traditionella parkeringsköp som planeringsinstrument genom sitt parkeringsbolag UPAB.

Att utforma modellen för gröna parkeringsköp, dess inriktning och utvärderingsmodell, har krävt tid och omfattande dialog. Det är viktigt att ha i åtanke att det är ett nytt perspektiv att hantera för många fastighetsägare. I Umeå underskattades tidsbehovet.

Parkeringsytor tar mark i anspråk som annars kan användas till förtätning och utveckling av stadsmiljön. Det är på så vis enkelt att visa på fördelar med grönt parkeringsköp, och möjligheten är god att skapa ”vinna-vinna”-lösningar för kommun och fastighetsägare. Störst effekt kan uppnås om planeringsinriktningen med gröna parkeringsköp diskuteras redan i tidiga, strategiska planeringsskeden, till exempel som en inriktning i en översiktsplan eller ett planprogram, och sedan tillämpas vid detaljplanering och bygglov.

BESKRIVNING AV PROCESSEN OCH UPPFÖLJNING/FORTSATT PROCESS

I arbetet med en fördjupad översiktsplan för utveckling av centrala Umeå behandlades trafikstrategi och parkeringsfrågor parallellt. Arbetsplatsparkering identifierades som ett viktigt insatsområde för förbättrad luftkvalitet, gynnande av hållbara trafikslag samt omvandling av markparkering till förmån för ny bebyggelse, parker eller annan verksamhet.

Det kommunala parkeringsbolaget UPAB har arbetat med parkeringsköp sedan 1970-talet. Parkeringsköp innebär att fastighetsägare ges möjlighet att köpa parkeringsplatser i kommunala parkeringshus istället för att bygga i egen regi. Parkeringsplatserna köps då till ett lägre pris jämfört med kostnaden att bygga i egen regi. Parkeringsköpet avtalas i samband med bygglov. Resultatet är ett ökat samnyttjande av platser över dygnet, frigjorda ytor och lägre anläggningskostnader.

Inom ramen för arbetet med översiktsplanen fördes breda diskussioner med fastighetsägare i planområdet. Diskussionerna resulterade i att grönt parkeringsköp introducerades som ett verktyg i en uppdaterad parkeringsstrategi 2011. Parkeringsnormen för anställda kan minskas om fastighetsägaren tar ett ökat ansvar för att åstadkomma ett mer hållbart resande.

I projektet utvecklas en praktisk metod för gröna parkeringsköp. En utvärderingsmodell med effektsamband utarbetas, och faktiska resultat redovisas i en eftermätning. Arbetet beräknas slutredovisas 2016.

Idébeskrivning för genomförande

UPPSTART

Umeå kommun har ett inarbetat arbetssätt för traditionella parkeringsköp inom centrala staden. Ett etablerat samarbete finns därmed genom det kommunala parkeringsbolaget UPAB och stadsbyggnadsförvaltningen i samband med planläggning av ny bebyggelse. Likaså är fastighetsägare bekanta med tillvägagångssättet.

I samband med framtagandet av en fördjupad översiktsplan för centrala Umeå uppstod möjligheten att utveckla modellen i bred dialog mellan parkeringsbolaget, kommunförvaltningen och berörda fastighetsägare utifrån frågeställningen: Hur kan vi få fastighetsägaren att ta ansvar för anställdas resor till och från fastigheten på annat sätt än att enbart erbjuda bilparkering enligt bilparkeringsnormen? De tvingande miljö kvalitetsnormerna innebär att staden behöver agera, och att en förtätning av staden kräver hållbara trafiklösningar.

Kommunen har därmed dels haft inarbetade relationer och arbetssätt, dels ett yttre tryck som vid initieringen av planprocessen gav goda förutsättningar att pröva nya angreppssätt.

För andra kommuner, där grundförutsättningarna inte finns på plats i alla delar, kan en översyn av parkeringsfrågan i sin helhet, i dialog med fastighetsägare och andra berörda aktörer inom och utom kommunen, utgöra en värdefull grund för ett motsvarande arbete.

RIGGA PROJEKTORGANISATION

Utarbetandet av gröna parkeringsköp i Umeå har varit kopplat till översiktsplanarbetet. Parkeringsfrågan kom på så sätt att behandlas i ett helhetsperspektiv utifrån stadsutveckling, i dialog med allmänhet såväl som berörda fastighetsägare. Fastighetsägarna kom att visa stort intresse för det gröna parkeringsköpet. Ett förslag till avtal utarbetades i samverkan mellan fastighetsägare, parkeringsbolaget UPAB och stadsplaneavdelningen, Utveckling och planering. Avtalet samråddes också med detaljplane- och bygglovsavdelningen.

Den samstämmighet som växte fram i Umeå visar på nyttan av att behandla parkeringsfrågor i ett större sammanhang, kopplat till trafiksystemet i sin helhet, liksom stadsutvecklingsprocesser. I en bred dialog kan kopplingen mellan parkering, hållbart resande och stadsutveckling tydliggöras, liksom de ömsesidiga fördelar för såväl fastighetsägare som kommun och invånare som det gröna parkeringsköpet kan generera.

Erfarenheterna från Umeå så här långt visar på nyttan av att samla aktörer och diskutera parkeringsfrågan ur ett stadsutvecklingsperspektiv. Även kommuner som inte tillämpat parkeringsköp tidigare, eller som saknar egna parkeringsanläggningar, kan tillämpa idéerna i avtal knutna till bygglovet. När inriktningarna för parkering i stadsutvecklingen utformas bör alla berörda aktörer involveras. Från kommunen innefattar det tjänstemän som arbetar med strategisk stadsutveckling, fysisk planering, parkeringsfrågor och trafikplanering. Fastighetsägare, eventuell företagarförening och kollektivtrafikmyndigheten bör också vara representerade.

INFORMATIONSSPRIDNING

Det finns goda förutsättningar att sprida information om arbetet. Fastighetsägare kan nyttja det gröna parkeringsköpet till att stärka fastighetens varumärke och miljöprofilering, samtidigt som fastighetens hyresgäster får ett mervärde. Att fastighetsägaren på det viset också bidrar till ett mer effektivare markutnyttjande och en bättre stadsmiljö innebär goodwill.

Parkeringsfrågor väcker stor uppmärksamhet inom samhällsplaneringen idag, genom sin starka påverkan på stadsbyggande och trafikutveckling. Kommunens arbetssätt har rönt uppmärksamhet, och det finns goda förutsättningar att samverka över kommungränser.

FÖRANKRING

Då gröna parkeringsköp utgör ett praktiskt tillämpat verktyg i den fysiska planeringen och innebär ett långsiktigt åtagande för medverkande aktörer, är en långsiktig politisk uppbackning väsentlig. Förankring och medvetenhet om frågan blir då avgörande. Då metodiken påverkar inarbetade rutiner och arbetssätt är det också viktigt att alla berörda tjänstemän tar till sig metoden.

I Umeå har politiken uttryckt ett starkt stöd för förtätning av stadskärnan. De överskridna miljö kvalitetsnormerna har inneburit en medvetenhet om nödvändigheten i att styra om till hållbara transporter. Att kommunen länge har arbetat med traditionella parkeringsköp, innebär att befintlig kunskap och erfarenheter kunnat nyttjas vid utvecklingen av modellen.

UTVÄRDERA PROJEKTET

En utvärderingsmodell har utarbetats, som baseras på en redovisning av utgångsläget, en potential/prognos utifrån val av mobilitetsåtgärder, samt faktiskt utfall utifrån en eftermätning. Effektsamband mellan åtgärd och färdmedelsval ligger till grund för en i modellen beräknad potential, vilket ger möjlighet att sätta samman en skräddarsydd paketlösning. I slutmätningen framkommer sedan det faktiska resultatet av genomförda åtgärder. Modellen kan på så vis användas såväl vid val av åtgärder som vid slutredovisning.

PLAN FÖR FORTSATT ARBETE

Eftermätning planeras till 2016, beroende på val av slutliga mobilitetsåtgärder och tidpunkt för fastighetens färdigställande. Kommunen tar därefter ställning till om metoden ska permanentas som ett verktyg i den fysiska planeringen.

KONTAKT

Elin Pietroni, planeringschef Umeå kommun
elin.pietroni@umea.se

Gröna parkeringsköp – ansvarsfördelning och budget

Det gröna parkeringsköpet i Umeå innebär att fastighetsägaren betalar 135 000 kronor per tänkt plats enligt kommunens parkeringsnorm. Medlen är tänkta att fördelas enligt följande:

- 60 % till parkeringsköp
- 10 % till kollektivtrafikfond (13 500 kronor per plats)
- 15 % till bilpool och cykelåtgärder (20 250 kronor per plats)
- 15 % till reducering/rabatt

Umeå kommun och parkeringsbolaget UPAB åtar sig att reducera bilparkeringsnormen motsvarande parkeringsköpet, ansvara för kollektivtrafikfonden samt erbjuda parkeringsplatser enligt det traditionella parkeringsköpet i närheten av stadskärnan. Kollektivtrafikfonden är tänkt att subventionera månadskort för anställda i fastigheten. Inbetalda medel fonderas och garanterar 20 procents rabatt i 25 år.

Fastighetsägaren åtar sig att ordna medlemskap i bilpool, omklädningsrum och uppvärmda parkeringsytor för cyklister, samt en resplan för fastigheten.

Åtgärder föremål för prövning kring förmånsbeskattning

Skatteverket anser dock att såväl subventionerade kollektivtrafikbiljetter som uppvärmda utrymmen för cykelparkering ska vara föremål för förmånsbeskattning. Flera planerade åtgärder har därför ännu inte kunnat utföras i avvaktan på laglig prövning. Kommunen och fastighetsägarna diskuterar alternativa mobilitetslösningar inom ramen för modellen.

Summering

Idag genomförs många snarlika projekt inom energi- och klimatområdet, men projektens spridningspotential utvärderas sällan. Den här studien syftar till att identifiera en handfull goda exempel på kostnadseffektivt energi- och klimatarbete som har goda förutsättningar att spridas och genomföras i många län.

Genom att arbeta med tydliga kriterier och en tydlig urvalsprocess har tre guldkorn valts ut för att lyftas fram som goda exempel. De tre utvalda projekten har alla en genomarbetad dokumentation av processen, utvecklade metoder för uppföljning och utvärdering, redovisningar av faktiska eller potentiella energibesparingar samt god kostnadseffektivitet. Det är vår förhoppning att dessa projekt sprids och genomförs i många delar av Sverige.

Bilaga 1. Övriga projekt som ingått i underlaget och bedömts ha spridningspotential

Namn på projekt	Projektets syfte	Län/ort
Transportplanering för energieffektiva resor vid stora evenemang	Energimyndigheten gav 2011 ekonomiskt stöd till en undersökning av hur 20 stora idrotts-, musik- och kulturrevenemang arbetar med transportplanering. Arbetet mynnade ut i en idéskrift med tips och råd till arrangörer. Just nu pågår praktiskt inriktat fortsättningsprojekt.	Ej specifikt för län/ort
INEKT	Syftet med projektet var att bidra till ökade åtgärder för energieffektivisering av transporter i kommuner och landsting, genom att förbättra metoder för informationshantering och uppföljning.	Östergötlands län
Effektivisering av kommunala transporter	Sammanfatta en kartläggning av resandet inom de 20 kommuner som genomfört en så kallad CERO-analys, dels att söka förklaringsfaktorer till varför vissa kommuner lyckas bättre än andra med avseende på resurseffektivt resande. Erfarenheterna ska kunna bidra till att fler kommuner och andra organisationer inspireras och stöds i upprättandet av en målorienterad och strukturerad process mot framtida klimat- och energimål för sina resor.	Sammanställning av resultat från 20 kommuner
Green Citizens Umeå	Green Citizens of Europe är en samarbetsplattform mellan Umeå kommun, Union of Baltic Cities och AB Bostaden i Umeå som har som mål att främja hållbart boende och hållbart resande i Umeåregionen. Alla kommuner i Umeåregionen, utom Örnsköldsvik, ingår i projektet. Projektet drivs genom projektkontoret Be Green Umeå och ska pågå under 4 ½ år, 2011-2015. På sätt och vis är det en fortsättning på Hållbart resande – Utveckling av hållbar vardagspendling och mobilitet i Umeåregionen som pågick 2008-2011. I den nya versionen ingår också hållbart boende utöver hållbart resande.	Umeå
Hälsocyklister Uppsala	Projektets syfte är att inbitna bilister, och en del kollektivtrafikresenärer, som i ett kontrakt lovar att cykla minst tre dagar i veckan under ett år. Detta för att få till en energieffektivisering av transporterna.	Uppsala
Effektivare Citylogistik - en nödvändighet för både industri och samhälle		Linköping

Tre guldorn inom transportområdet

Resursoptimerad intern-distribution av post och gods inom Göteborgs stad	Projektet fokuserar på hur de interna transporter sker, både inom och mellan stadens olika förvaltningar och bolag. Då Stadens Bud idag kör slingor runt om i hela kommunen, kommer fokus ligga på att försöka få över mer gods i det tursystemet, och på så sätt minska på övriga transporter.	Göteborg
Citylogistik i Norra Djurgårdsstaden - demonstrationsprojekt	Syftet med projektet är att påskynda utvecklingen av både teknik och affärsmodeller för hur godstransporter i storstadsmiljö kan effektiviseras. Det vill man bland annat göra genom att demonstrera hur byggtransporterna till och från NDS kan lastas och dirigeras på ett optimalt sätt ur miljösynpunkt.	Stockholm
Utbildning och coaching för resfria möten i Dalsland	Samarbetet inom Dalslandskommunernas kommunalförbund innebär många möten, ofta med långa och tidskrävande resor. För att minska behovet av tjänstresor prövade kommunförbundet, med delfinansiering från Energimyndigheten, att utbilda och coacha politiker och tjänstemän i IT-lösningar för resfria möten.	Dalsland
Göra verklighet av kommunernas resepolicy	Syftet med projektet är att inrätta en regional funktion som kan hjälpa till med realisering av resepolicy i Gävleborgs län.	Gävleborgs län

A blank sheet of lined paper with horizontal ruling lines spaced evenly down the page.



