

# Att klimatväxla

Andras erfarenheter av att utforma,  
införa och förvalta klimatväxling

Sammanställt från intervjuer  
och litteraturstudier

September 2020

# Sammanfattning

Denna rapport har tagits fram inom projektet *Klimatväxling i Skåne* och redovisar andras erfarenheter och kunskap inom området, med syftet att underlätta för andra att införa effektiv klimatväxling.

Att klimatväxla tjänsteresor innebär i korthet att de resor som leder till klimatutsläpp beläggs med en intern avgift som sedan används internt för att finansiera fossilfria resor eller andra åtgärder som sänker klimatutsläppen. Målet med klimatväxling av tjänsteresor är ofta att ställa om till hållbart resande medan klimatkompensation ofta används som en sista utväg för utsläpp som inte kunnat undvikas.

Det har vid intervjuerna kommit fram tre viktiga områden för att få klimatväxling till ett effektivt verktyg; 1) tydlig och kontinuerlig **kommunikation** kring modellen, hållbart resande och löpande återkoppling om resultat, 2) att **ledningen** uppmärksammar frågan, både när modellen införs och kontinuerligt därefter och 3) att modellen är **enkel** att hantera – både enkel att förstå och att administrativt hanterbar.

Generellt är de som klimatväxlar mycket positiva och lyfter den dubbla effekten – att det både blir dyrare att ”göra fel” och att det bildas en budget för åtgärder för hållbara resor. Ofta syns stora effekter på minskat resande åren efter införandet, 10 – 50 procents minskning av resandet och därmed även utsläpp och kostnader. Flera organisationer understryker att det är viktigt att klimatväxlingen utformas så att den är lätt att förstå, administrera och kommunicera. Oftast är det resor med flyg och bilar som beläggs med klimatavgift, men detaljerna kring vilka flyg och bilresor som omfattas skiljer sig åt beroende på resvanor och andra förutsättningar. Samtliga intervjuade organisationer använder klimatpengarna till att på något sätt bidra till en bättre miljö, men det är stor skillnad i upplägg, hur resurskrävande pengafördelningen är, hur inblandade medarbetare är och vilken övergripande klimatnytta som uppnås. Alla intervjuade organisationer lyfter vikten av att kontinuerligt kommunicera klimatväxlingsmodellen, dess upplägg, vad pengarna används till och vilket resultat den ger.

Inom ramen för projektet har fem organisationer intervjuats specifikt ekonomihanteringen. Alla har olika förutsättningar och det handlar inte om att förändra rådande ekonomisystem utan att hitta en procedur som passar befintliga arbetssätt och system. Rekommendationen är att skapa beteendeförändringar genom nudging, arbeta för en smidig och automatiserad ekonomihantering och undersöka möjligheten att spara medel från ett år till ett annat

I en förstudie har näringslivet visat intresse av att klimatväxla, men det var också tydligt att många ville ha en mer färdigutvecklad klimatväxlingsmodell att ta ställning till och gärna såg att det offentliga gick före för att konkretisera utformningen.

Tolv projekt från Tillväxtverkets projektbank har identifierats som extra intressanta för den som vill klimatväxla och dessa beskrivs översiktligt i slutet av rapporten.

# Innehåll

1. Inledning .....	4
Syfte.....	4
Bakgrund .....	4
Vad är klimatväxling? .....	4
Skillnaden mellan klimatkompensation och klimatväxling .....	4
2. Intervjuer om erfarenheter.....	5
Framgångsfaktorer .....	6
Att klimatväxla ger dubbel effekt.....	6
Effekter av att klimatväxla.....	7
Utforma en modell som är enkel att förstå och hantera .....	7
Olika typer av resor beläggs med avgift.....	8
Pengarna används på olika sätt för att minska utsläppen .....	8
Kommunikation är mycket viktigt .....	9
3. Sammanfattning av intervjustudie om ekonomihantering .....	9
Olika förutsättningar .....	10
Nudging och beteendeförändringar.....	10
Smidig och automatiserad ekonomihantering.....	11
Spara medel från ett år till ett annat – offentlig sektor .....	11
Spara medel från ett år till ett annat – privat sektor .....	12
4. Sammanfattning av förstudie om näringslivets intresse .....	12
Inledning och bakgrund.....	12
Omvärldsbevakning.....	12
Det skånska näringslivets intresse att delta i en regional klimatväxling .....	13
Exempel på ett enkelt ramverk .....	15
Kontakter efter att förstudien avslutats .....	15
5. Utvalda projekt från Tillväxtverkets projektbank .....	16
Om projektbanken .....	16
Tolv identifierade projekt relevanta för klimatväxling .....	16
Längre och större projekt.....	17
Kortare och mindre projekt.....	21

# 1. Inledning

## Syfte

Denna rapport innehåller sammanställd kunskap och erfarenheter från organisationer som klimatväxlar. Syftet är att ge en bra grund och underlätta för de som funderar på att börja klimatväxla.

## Bakgrund

Underlaget bygger på intervjuer, utredningar och litteraturstudier. Informationen är uppdelad i olika avsnitt som kan läsas oberoende av varandra. Rapporten har tagits fram inom projektet *Klimatväxling i Skåne* som drivits av Region Skåne. Projektets övergripande mål är att minska klimatpåverkan genom att stötta omställningen av transportsystemet i Skåne. Detta ska göras genom att arbeta för att aktörer i Skåne ska kunna klimatväxla sina tjänsteresor. I projektet har piloter medverkat från olika typer av offentliga eller offentligt ägda verksamheter såsom kommuner, länsstyrelse, universitet, avfallsbolag och energibolag deltagit. Resultaten är dock användbara även för det privata näringslivet.

## Vad är klimatväxling?

Att klimatväxla tjänsteresor innebär i korthet att de resor som leder till klimatutsläpp beläggs med en intern avgift som sedan används internt för att finansiera fossilfria resor eller andra åtgärder som sänker klimatutsläppen. Målet är att ställa om resandet.

## Skillnaden mellan klimatkompensation och klimatväxling

Klimatkompensation innebär i korthet att de utsläpp som en verksamhet/företag/organisation/privatperson orsakar kompenseras genom åtgärder som andra genomför. Grundidén är att kompensation ska göras genom faktiska utsläppsminskningar som är lika stora som de utsläpp man vill kompensera för.

När man klimatkompenserar betalar man en annan aktör för att de inte ska släppa ut den mängd koldioxid man själv har släppt ut. Det finns två huvudsakliga system:

- Handel med utsläppsreduktioner i system som regleras av FN eller EU.
- Handel med utsläppsreduktion som inte styrs av FN eller EU.

Pengarna som betalas in via det av FN reglerade systemet går till bland annat satsningar på förnybar energi, projekt för energieffektiviseringar eller trädplantering i utvecklingsländer i framförallt Östeuropa, Asien och Afrika.

De senaste 10 åren har intresset ökat markant bland både offentliga och privata aktörer att förutom att försöka minska sina egna utsläpp också frivilligt kompensera för de klimatpåverkande utsläpp man trots allt orsakar genom bland annat sina resor. Det har dock funnits tveksamheter om skattefinansierade verksamheter som kommuner och myndigheter

får lov att klimatkompensera eftersom investeringarna sker långt utanför Sverige. Som ett resultat av dilemmat för offentliga aktörer har olika klimatväxlingsmodeller utformats.

Klimatväxling av tjänsteresor har ofta syftet att förändra och ställa om till hållbart resande genom att använda sig av ett ekonomiskt styrmedel. Det innebär att avgiften vid klimatväxling ofta är högre än vid klimatkompensation. Klimatkompensation används ofta som en sista utväg för utsläpp som inte kunnat undvikas och då är målet ofta att projekt/åtgärder leder till utsläppsminskningar som motsvarar resornas ursprungliga utsläpp.

## 2. Intervjuer om erfarenheter

De senaste 10 åren har flera offentliga organisationer och en del privata företag i Sverige infört klimatväxling. Ingen klimatväxling är den andra lik och Region Skåne har via detta projekt genomfört semistrukturerade intervjuer. Frågor har ställts om modellens utformning, avgiftsnivåer, vad pengarna används till, kommunikation och styrning samt vilka effekter som har uppnåtts. Företrädare från följande organisationer och projekt har intervjuats:

### Kommuner

- Helsingborg Stad
- Lunds kommun
- Växjö kommun
- Åre kommun
- Örebro kommun

### Region/landsting

- Region Skåne
- Region Uppsala
- Region Örebro
- Region Östergötland
- Västernorrlands läns landsting
- Västra Götalandsregionen

### Företag

- Trivector AB

### Projekt inom hållbart resande som arbetar med bland annat klimatväxling

- Fossilbränslefria kommuner i Skåne
- Hållbara resor – projekt i Västernorrland med både kommuner och landsting

Det har vid intervjuerna utkristalliserats tre viktiga områden för att få klimatväxling till ett effektivt verktyg; 1) tydlig och kontinuerlig **kommunikation** kring modellen, hållbart resande och löpande återkoppling om resultat, 2) att **ledningen** uppmärksammar frågan, både när modellen införs och kontinuerligt därefter och 3) att modellen är **enkel** att hantera – både enkel att förstå och att administrativt hanterbar.

Nedan redovisas erfarenheterna ämnesvis utan att ange vem som har sagt vad.

### Framgångsfaktorer

Utifrån intervjuerna har det tagits fram ett antal framgångsfaktorer som summerar insikter och tips som nämnts:

- Håll det enkelt: Det är viktigt att klimatväxlingen utformas så att den är lätt att förstå, administrera och kommunicera.
- Tydligt ansvar: En utsedd person med tid avsatt för att arbeta med klimatväxling och hållbart resande har visat sig vara en viktig framgångsfaktor för att lyckas.
- En engagerad ledning: Ju mer engagerad ledningen är och ju mer klimatsmart ledningen reser desto bättre genomslag.
- Lyssna in: Ju mer inflytande, desto mer engagemang. Låt medarbetarna tycka till och komma med idéer! Anpassa modellen vid behov.
- Belöna rättvist: Om medarbetare med hållbara resmönster belönas så känns den extra avgiften logisk och rättvis.
- Kommunicera ofta: Tydlig och kontinuerlig kommunikation är en framgångsfaktor för att klimatväxling ska ge bestående resultat.

### Att klimatväxla ger dubbel effekt

Flera organisationer är mycket positiva till att de har infört klimatväxling. De lyfter ofta både det ekonomiska incitamentet och möjlighet till lokala åtgärder som viktiga.

- En klimatväxlingsmodell har en dubbel effekt – dels gör det högre priset på klimatutsläppande resor att dessa minskar, dels gör det att organisationen har budget att genomföra åtgärder för hållbara resor som i sig också bidrar till minskade utsläpp.
- En regional projektledare som har hjälpt flera kommuner att införa klimatväxlingsmodeller lyfter vikten av att organisationen sedan tidigare har ett strukturerat miljöarbete med mål och uppföljning, så att det finns ett sammanhang där klimatväxlingsmodellen kan införas och effekterna följas upp.
- Genom klimatväxling behålls pengarna i verksamheten och både kostnaderna och åtgärderna synliggörs lokalt, vilket ofta är ett bra argument för att få igenom ett beslut kring införandet
- Åtgärdernas lokala förankring hjälper ledning och medarbetare att se kopplingarna mellan orsak och verkan. Den lokala kopplingen kan också motverka känslan av hopplöshet i klimatfrågan och skapa förståelse för andra respektive eventuella framtida ekonomiska styrmedel inom klimatområdet.
- Klimatväxlingsmodeller i olika organisationer omfattar egentligen inte så stora summor i relation till verksamhetens totala budgetar, men de blir ett bra sätt för att öka medvetenhet och engagemang för miljöfrågor inom organisationen.

- Verksamhetsintern klimatväxling kan bidra till att öka medvetenheten om negativ klimatpåverkan och därigenom också leda till andra beteendeförändringar som bidrar till att minska den globala uppvärmningen.

### Effekter av att klimatväxla

Införandet av en klimatväxling leder generellt till minskade utsläpp från resor som beläggs med avgiften.

- Ofta syns stora effekter på minskat resande den första tiden/åren efter införandet, 10 – 50 procents minskning av resande och därmed även utsläpp och kostnader.
- Det syns ibland stora skillnader på hur resmönstret påverkas av införandet av en klimatväxlingsmodell inom en organisation. I vissa delar av verksamheten kan en viss minskning synas, medan andra avdelningar/förvaltningar kan uppnå en halvering redan första året. Det är tydligt att effekterna hänger ihop med både ursprungsläget, hur mycket frågan kommuniceras och hur den aktuella ledningen för respektive organisationsdel väljer att lyfta frågan.
- I organisationer som haft klimatväxling i flera år finns erfarenheter av att resandet som belagts med avgift minskat mycket de första åren. Därefter har dock minskningen avstannat, eller till och med i vissa fall ökat något. Detta har ofta skett i samband med att kommunikationsinsatserna fått lägre prioritet. Klimatväxlingsmodell enbart är därmed inte tillräckligt för att nå hållbart resande. Frågorna behöver uppmärksammas kontinuerligt även via ledningslinjen och kommuniceras löpande.
- Det kan vara svårt att mäta exakt miljönytta av de åtgärder som genomförs av klimatväxlingspengarna.
- Införande av en klimatväxlingsmodell har påskyndat klimatförbättrande åtgärder som organisationen hade planerat men tidigare inte hade fått ihop budget till att genomföra.

### Utforma en modell som är enkel att förstå och hantera

Flera organisationer påpekar att det är viktigt att klimatväxlingsmodellen utformas så att den är lätt att förstå, administrera och kommunicera.

- Det är viktigt att ha en tydlig klimatväxlingsmodell – den måste vara enkel att förstå och kommunicera för att få genomslag.
- Det är viktigt med en avgift/ett procentpåslag som är lätt att kommunicera – t ex 500 kronor per resa eller 50 procent högre biljettpris.
- Olika organisationer har resonerat på olika sätt kring hur klimatavgiften sätts. En del utgår från det mer vetenskapliga klimatkompensationsperspektivet där en viss mängd utsläppt koldioxid motsvarar en viss avgift, medan andra har ett procentpåslag på biljettpriset på ett visst färdmedel, där det inte finns någon direkt koppling till de faktiska utsläppen.
- Det är viktigt att ha tydliga avgränsningar för vilka som omfattas av modellen – till exempel bestämma huruvida helägda eller delägda bolag, verksamheter på entreprenad etcetera ska ingå.
- Det ska vara enkelt att kommunicera vilka resor som omfattas av klimatavgiften, och att det är lätt att berätta och motivera vilka resor som har avgift och vilka som inte har det.
- Det behöver vara administrativt enkelt att hantera avgiften. Ekonomer från organisationen bör involveras i ett tidigt skede i framtagandet av administrationen kring modellen.

- Det underlättar acceptansen för klimatavgiften om de åtgärder som genomförs med pengarna kommer många medarbetare till del.

### Olika typer av resor beläggs med avgift

Det skiljer sig åt vilka resor och färdmedel som olika organisationer har valt att sätta klimatavgift på, delvis beroende på olika resonemang kring färdmedlens utsläpp och vilka administrativa förutsättningar organisationen hade vid införandet av sin klimatväxlingsmodell. Flera organisationer med klimatväxlingsmodell har en avgift på tjänsteresor med flyg och vissa bilar.

- En del organisationer som har klimatavgift på tjänsteresor med flyg har valt att bara ha avgiften på vissa flygresor där tåg är ett bra alternativ (till exempel enbart till Stockholm eller enbart inrikes flygresor), medan andra har avgift på alla flygresor med argumentet att alla flygresor belastar klimatet.
- En del organisationer som har klimatavgift på tjänsteresor med bil har valt att bara ha avgiften på vissa bilresor – de som görs med privata bilar – då de verksamhetsbilar/poolbilar som organisationen äger kan drivas med fossilfria drivmedel. Andra organisationer har avgift även på organisationens egenägda bilar med argumentet att alla bilar belastar miljön, och kollektivtrafiken har alltid lägre milökostnad.
- Ett företag beräknar en klimatavgift även på de utsläpp som medarbetarnas resor till och från arbetet genererar, utifrån argumentet att organisationens placering, faciliteter respektive möjliggörande för medarbetarnas resor med hållbara färdmedel i tjänsten påverkar hur medarbetarna väljer att resa till och från arbetet. Utifrån kartläggning med resvaneundersökning betalar företaget årligen in hälften av arbetsresornas klimatpåverkan i klimatavgift. Att det är hälften motiveras med att medarbetarna också har en del av ansvaret för sitt resandemönster.

### Pengarna används på olika sätt för att minska utsläppen

Samtliga intervjuade organisationer använder klimatpengarna till att på något sätt bidra till en bättre miljö, men det är stor skillnad i upplägg, hur resurskrävande pengafördelningen är, hur inblandade medarbetare blir i fördelningen och vilken övergripande klimatnytta som uppnås.

- Olika organisationer har valt att utforma användningen av de inkomna pengarna på olika sätt – allt från att genomföra åtgärder för att minska klimatutsläppen från sina tjänsteresor (till exempel subventionera eller öka möjligheten att genomföra fossilfria resor eller distansmöten) till att genomföra olika åtgärder som på något sätt är bra för miljön (till exempel studiecirkel om miljöfrågor etcetera).
- En del organisationer har bestämt i förväg vad pengarna ska användas till (till exempel kostnadsfria resor med kollektivtrafik och inköp av elcyklar), medan andra årligen tar beslut över vad pengarna ska användas till, medan ytterligare andra låter olika avdelningar inom organisationen ansöka om projektpengar och beslutar löpande eller någon gång per år vilka som ska få medel. De olika valen motiveras på olika sätt. De som bestämt från början vad pengarna ska användas till ser en enkel administration kring detta. De som årligen tar beslut



över vad pengarna ska användas till framför att de då kan utforma åtgärder utifrån det växlande behovet, och med en central styrning kan åtgärder genomföras brett i hela organisationen och därmed få större effekt. De som låter avdelningar ansöka om pengar påpekar att det tar en hel del tid att hantera, men att det kan bidra till ett ökat engagemang hos de som söker.

- En del organisationer använder pengarna även för att finansiera/delfinansiera arbetstid för en tjänst som håller ihop arbetet med åtgärder för hållbara resor, ta fram rapporter och analyser kring resorna, bekosta datasystem för att följa upp resornas kostnader och utsläpp och liknande. Andra organisationer finansierar till exempel en halvtidstjänst för att arbeta med hållbara resor från sin ordinarie budget.

### Kommunikation är mycket viktigt

Alla intervjuade organisationer lyfter vikten av att kontinuerligt kommunicera klimatväxlingsmodellen, dess upplägg, vad pengarna används till och vilket resultat den ger.

- Flera påpekar att hela klimatväxlingsmodellen behöver utformas på ett sätt som gör att den är enkel att kommunicera och förstå.
- Det är mycket viktigt med kommunikation i samband med införandet av klimatväxlingsmodellen, där det görs tydligt både hur modellen är uppbyggd, varför den införs och på vilket sätt den är bra för organisationen och medarbetarna (till exempel förväntat minskade kostnader och utsläpp från tjänsteresorna, lägre kostnad för olika hållbara tjänsteresor etcetera).
- Det är viktigt för chefers och medarbetares acceptans av klimatavgiften med kontinuerlig återkoppling av resultat – både av vad pengarna används till respektive hur resmönstret förändras.
- Ledningen är – som i många fall – en viktig spridare av kommunikationen av modellen, respektive för att få till stånd beteendeförändringar inom resandet. Både den övergripande ledningen och varje chef i linjen har en stor möjlighet att påverka resmönstret genom sin kommunikation om dessa frågor till medarbetare.
- Organisationer som haft klimatväxlingsmodell i flera år påtalar vikten av att inte tappa kommunikationen av nyttan och resultatet kring tjänsteresandet med tiden, då det gör att en positiv trend lätt avstannar eller helt bryts. Kommunikation om hållbart resande behövs kontinuerligt för att fortsätta ge goda resultat.

## 3. Sammanfattning av intervjustudie om ekonomihantering

Inom ramen för projektet har fem organisationer intervjuats specifikt om hur deras klimatväxling hanteras administrativt. Syftet med intervjustudien är att återge några konkreta exempel på ekonomihantering. De fem organisationer som studerats är Linköpings Universitet, Region Skåne, Lunds kommun, Helsingborgs stad och Länsstyrelsen Skåne. I studien gjordes en mer detaljerad genomgång av Helsingborgs stads ekonomihantering som

ofta lyfts fram som ett välfungerande och enkelt exempel. Allt detta finns i en separat rapport<sup>1</sup>, men rekommendationer och slutsatser redogörs för här.

### Olika förutsättningar

För att införa välfungerande klimatväxling krävs att transaktionerna byggs in på ett smidigt sätt i organisationernas ekonomisystem. Det är viktigt dels för att minimera administration men också för att klimatväxlingen ska få önskvärd effekt. Det handlar inte om att förändra rådande ekonomisystem utan att hitta en procedur som passar befintliga arbetssätt och system. Det finns många sätt att göra detta på. De fem organisationerna är olika stora och har olika förutsättningar att administrativt hantera klimatväxlingen. I tabellen nedan är dessa förutsättningar sammanställda.

Organisation	Antal anställda	Klimatväxling
Linköpings Universitet	4 000	Flygresor: Fast avgift 250 kr/ton CO <sub>2</sub> .
Region Skåne	34 000	Resebyrå sammanställer information och administreras sedan manuellt på LiU. Inrikes flyg: 250 kr/enkel resa Flyg inom Europa: 500 kr/enkel resa Utomeuropeiska flygresor: 1000 kr/enkel resa Privatbil i tjänsten: 2 kr/mil.
Lunds kommun	11 000	Flygresor: 15 % påslag på biljettpriset Privatbil i tjänsten: 5 % påslag på milersättningen Båtresor: 10% påslag på biljettpriset För tankning av verksamhetsbilar och maskiner: Bensin och diesel: 5 % påslag på drivmedelskostnaden Etanol: 1 % påslag på drivmedelskostnaden Dieselblandning: 4 % påslag på drivmedelskostnaden
Helsingborgs stad	10 000	Konteras automatiskt Flygresor: 50 % påslag på biljettpris Privatbil i tjänsten: 50 % påslag på milersättningen  Båda konteras automatiskt.
Länsstyrelsen Skåne	450	Flygresor: 250 kr/enkel resa Privatbil i tjänsten: 2 kr/mil

### Nudging och beteendeförändringar

Man kan skapa beteendeförändringar genom nudging. Att säkerställa god kännedom om klimatväxlingen och dess syfte inom organisationen är betydelsefullt för målstyrande effekt. Om klimatavgiften synliggörs direkt i samband med bokning av en resa skapar det en nudgingeffekt som har större chans att påverka beslut av färdssätt än om avgiften läggs på i efterhand.

I samband med bokning av en tjänsteresa via bokningssystem eller resebyrå kan medarbetaren uppmärksammas på att en klimatväxlingsavgift tas ut. Även avgiftens storlek kan uppges. Detsamma gäller vid tex ansökan om milersättning för användning av privatbil i tjänst – information och storlek på klimatväxlingsavgiften kan men fördel synliggöras, för att

<sup>1</sup> EKONOMIHANTERING AV KLIMATVÄXLING. HUR SKAPAR MAN EN SMIDIG OCH ENKEL ADMINISTRATION? EXEMPEL FRÅN 5 ORGANISATIONER

uppmärksamma medarbetaren och förhoppningsvis ge skäl till att överväga ett hållbarare alternativ nästa gång.

Om integrerade nudging-funktioner inte är möjliga att införa i bokningssystem är andra kommunikationsinsatser och regelbundna återrapporteringar extra viktiga för att hålla medarbetarna à jour. Klimatväxlingen får en större styrning om avgifterna belastar de projekt eller aktiviteter som faktiskt har genererat resan än om avgifterna dras från ett centralt konto på enheten. Då blir avgiften kännbar och det ekonomiska incitamentet att välja ett hållbarare alternativ ökar.

### Smidig och automatiserad ekonomihantering

Alla aktiviteter som ska ingå i klimatväxlingen och belastas med en avgift behöver unika konton. Ska klimatväxlingen exempelvis inkludera olika sorters drivmedel med diversifierade avgifter behöver varje drivmedelssort ett eget konto för att det ska gå att automatisera klimatväxlingen i ekonomisystemet.

Många funderar på om klimatavgiften ska vara en procentsats eller en fast avgift:

- Det viktiga är att sträva efter att automatisera processen i ekonomisystemen genom att bygga in så kallade "triggers" på aktuella konton. När det bokas en kostnad på exempelvis flygkonto reagerar då denna trigger på bokningen och bokar automatiskt in klimatväxlingsavgiften.
- En fast avgift speglar ofta utsläppen bättre, men procentsats är troligtvis enklare administrativt.
- Om man använder sig av fasta avgifter ställer det krav på möjlighet att fylla i hur många personer som reste (antal enskilda resor) så att avgiften dras per resa och inte per bokning.

Det går även att bygga in viss automatisering för beviljande av medel från fonden. Ett exempel är Helsingborg stads hantering av biljetter till den lokala Skånetrafiken. Helsingborg stad har anmält sig till Skånetrafiken genom e-biljett via företagskonto och när en anställd bokar resa via Skånetrafikens företagskonto i appen dras fakturan från klimatväxlingskontot.

### Spara medel från ett år till ett annat – offentlig sektor

Att kunna spara medel från ett år till ett annat möjliggör att investera i de mest klimateffektiva åtgärderna. I Helsingborg Stad har man löst det genom att det överskott som skapas genom klimatväxling går inte att spara på ett balanskonto mellan åren med anledning av att det är interna medel. I Helsingborg hanteras detta genom ett beslut om vilka medel som förs över till varje nämnd via resultatöverföring från föregående år. Beslut om resultatöverföring sker när kommunfullmäktige godkänner stadens årsredovisning. I årsredovisningen specificeras vilka medel som avser klimatfonden. Under det löpande året blir ett över-/underskott en del av stadens resultat. Över-/underskott hanteras inte på Miljöförvaltningen utan på ett stadsgemensamt resultatansvar. Vid årsbokslutet hanteras

detta över-/underskott genom att justera det belopp som specificeras i resultatöverföring som beslutas mellan åren.

### Spara medel från ett år till ett annat – privat sektor

Även för privatägda bolag är det problematiskt att fondera över- eller underskott mellan åren, då bolagen både skattemässigt och civilrättsligt måste visa upp ett korrekt resultat utåt för företaget i sin helhet. I normalfallet borde den bästa lösningen även för privata bolag vara nollställning i den ackumulerade resultaträkningen i samband med årsbokslut. Internt finns det dock inga problem med att tillåta att ett klimatväxlingsprojekt har överskott vissa år och underskott under andra. Förslagsvis så bokas dessa över- eller underskott över årsskiftet på en egen resultatenhet eller på den resultatenhet inom bolaget som aktivt arbetar med och driver företagets klimatväxling. I den bästa av världar så lyckas den här enheten varje år med att göra av med lika mycket pengar på positiva klimatinsatser som man får in genom de klimatdebiteringar som görs på oönskade beteenden. Troligen är detta inte helt realistiskt, men det orsakar inga problem förutsatt att långsiktiga beslut om klimatväxling har fattats inom styrelse och bolagsledning.

## 4. Sammanfattning av förstudie om näringslivets intresse

### Inledning och bakgrund

Region Skåne införde under 2013 en intern klimatväxlingsmodell för sina tjänsteresor, vilket gav positiva effekter på minskade kostnader och utsläpp från tjänsteresandet. Som ett led i att uppnå Skånes klimatambitioner väcktes idén inom Region Skåne att undersöka intresset för att ta fram ett koncept för en regionalt samordnad klimatväxling där även näringslivet skulle kunna inkluderas. Under 2016 gav därför Region Skåne i uppdrag åt IVL Svenska Miljöinstitutet att göra en förstudie om frivillig klimatväxling i Skåne. Förstudien omfattade en omvärldsbevakning, utreda det skånska näringslivets intresse samt att ta fram exempel på ett enkelt ramverk för en samordnad klimatväxlingsmodell. Arbetet resulterade i rapporten *Frivillig klimatväxling i Skåne - En förstudie om näringslivets intresse att klimatväxla och förslag på ramverk*<sup>2</sup>. I följande avsnitt redogörs för arbetet och resultaten.

### Omvärldsbevakning

En omvärldsbevakning visade att det är ett tjugotal offentliga organisationer (kommuner och myndigheter i Sverige) som har infört intern klimatväxling och intervjuer genomfördes med ett urval av dessa. Det gjordes även en internationell utblick som visade att det fanns vissa initiativ i frågan. Dock var det varken i Sverige eller internationellt några initiativ där man hade tagit vara på de synergieffekter som kan uppnås om flera organisationer samordnar

---

<sup>2</sup> IVL Svenska Miljöinstitutet (2016), *Frivillig klimatväxling i Skåne - En förstudie om näringslivets intresse att klimatväxla och förslag på ramverk*, Rapportnummer U 5628

sina insatser. Studien visade också att näringslivet var intresserade av att klimatväxla och hänga på de offentliga organisationernas driv i dessa frågor.

Ett antal av de svenska klimatväxlingsmodellerna studerades närmare; Region Skånes, Borås Stads, Åre kommuns, Växjö kommuns, Örebro kommuns och Göteborg Stads. Även om dessa bara representerar ett urval visade kartläggningen att de flesta klimatväxlingsmodeller har liknande upplägg. Utsläppen som omfattas är framförallt tjänsteresor i kommuners förvaltningar och bolag. Avgiften för utsläppen är ofta konstruerad som ett procentuellt påslag på biljettpriset eller som en avgift för varje utsläppt kilo av koldioxid. De åtgärder som kan söka bidrag från klimatväxlingen är ofta inom den egna förvaltningen/bolaget, även om vissa åtgärder som utbildning om ekologisk mat kommer flera till gagn, utanför den interna organisationen. Få kommuner redovisar tydligt kriterier för att genomföra åtgärder. Generellt var det svårt att hitta sammanställd information om hur kommunerna jobbar med uppföljning av åtgärderna och nyttan av klimatväxlingen.

Syftena med klimatväxlingsprogrammen visade sig variera men i huvudsak motiveras de av två faktorer. Inledningsvis är klimatväxlingen ofta del i kommunens eller regionens målsättning att minska sina koldioxidutsläpp och genom klimatväxlingen frigörs medel för att göra satsningar som, ofta på längre sikt, minskar de klimatrelaterade utsläppen. Det andra motivet är att fossila tjänsteresor, framförallt flygresor och tjänsteresor med bil, ska bli dyrare, vilket ger incitament till att välja mer klimatvänliga alternativ som tåg eller elbilar. Ett tredje, inte lika uttalat, skäl till att införa klimatväxling kan vara att förvaltningarna och bolagen genom klimatväxlingen får möjlighet att kartlägga sina utsläpp och resemönster. Därmed tydliggörs också utsläppsminskningspotentialen i organisationen och utsläppen kan följas upp från år till år.

### Det skånska näringslivets intresse att delta i en regional klimatväxling

För att undersöka intresset från företagen i Skåne att delta i en skånsk klimatväxling, samt för att undersöka hur klimatväxlingsmodellen skulle kunna utformas, genomfördes ett antal intervjuer med utvalda företag. Intervjuerna genomfördes per telefon med nio stycken företag. Urvalet gjordes gemensamt av Region Skåne och IVL Svenska Miljöinstitutet, utifrån större aktörer i Skåne och företag som deltar i uppropet 100 % fossilbränslefritt Skåne. Företagen bjöds också in till dialog vid ett rundabordssamtal där ett förslag på ett ramverk diskuterades. De som deltog i rundabordssamtal och i intervjuer var Krafringen, Oatly, Pernod Ricard, Perstorp, Pågen, Skanska, Stora Enso, Swedavia, Tetrapak, Öresundskraft och Sysav.

Många fördelar och utmaningar med en regional modell för klimatväxling identifierades. En stor fördel med det regionala klimatväxlingsinitiativet skulle, enligt företagen som deltagit i dialogprocessen, vara att det kan bidra till en hållbar utveckling i Skåne. Därmed kan det också vara ett sätt för företagen att visa utåt att de jobbar med klimatfrågan. Det skulle också kunna vara ett sätt att inspirera och inspireras av andra i klimatarbetet och att samverka i olika projekt. De hinder som företagen framförallt ser är att det är svårt att engagera sig regionalt när klimatarbetet i stort bedrivs på koncernnivå. Detta lyftes fram

som ett motargument hos framförallt de företag som även är verksamma utanför Skåne. Det finns också en oro från företagens sida att klimatväxlingen ses som ett sätt för företagen att undvika att utsläppsminskningar sker inom den egna verksamheten. Det är därför viktigt att klimatväxlingen ses som ett komplement till det klimatarbete som drivs internt.

Nedan presenteras i punktform alla de drivkrafter, motiv och utmaningar som lyftes fram under intervjuerna och rundabordssamtalet inklusive en kort förklaring. För en mer utförlig genomgång hänvisas till rapporten där både bakomliggande resonemang och intressanta exempel citat redovisas.

#### Drivkrafter och intresse:

- Hållbar utveckling i Skåne - Flera företag ser det som positivt att kunna bidra till utvecklingen i närområdet och att det är den främsta styrkan med förslaget
- Kommunikativt värde - Nära kopplat till ovanstående punkt är att företagen upplever att det finns ett kommunikativt värde för företagen att delta i klimatväxlingen.
- Inspirera och samverka i Skåne - Flera företag lyfte fram att det regionala klimatväxlingsinitiativet kan vara ett sätt att öka samverkan, och starta nya samarbeten med andra aktörer i Skåne
- Synliggöra och minska klimatpåverkan - Ytterligare en drivkraft för att delta i klimatväxlingen, som flera företag lyfter fram, är att det kan sporra företagen att minska sina utsläpp internt

#### Utmaningar:

- Svårt med ett regionalt perspektiv - Flera företag påpekar att den främsta utmaningen med att delta i ett regionalt klimatväxlingsinitiativ är att företagens utsläpp inte är koncentrerade till Skåne. Detta gäller framförallt koncerner som verkar nationellt och internationellt, och där klimatarbetet bedrivs på koncernnivå.
- Hindrar att åtgärder görs internt - En generell utmaning som många företag lyfter fram är att klimatväxlingen kan riskera att flytta fokus från att genomföra utsläppsminskningar internt. Klimatkompensation klingar också illa hos vissa av intervjupersonerna, och det ses som ett sätt att köpa sig fri istället för att genomföra åtgärder inom verksamheten.
- Har redan klimatstrategi och/eller klimatkompensation - I flera fall beskriver intervjupersonerna att det finns en utmaning i att man redan har, eller har påbörjat, sitt klimatarbete med egna projekt och målsättningar
- Avgränsning av utsläpp - Flera företag, både under intervjuerna och under rundabordssamtalet, lyfte fram eventuella problem med att hitta rätt avgränsning för de utsläpp som räknas in i klimatväxlingen
- Avgränsning av projekt och garantera nyttan - Liknande som punkten ovan behöver också projekt och åtgärder som finansieras med hjälp av klimatväxlingen vara avgränsade.
- Risk för snedvriden konkurrens - Några intervjupersoner lyfte fram att deras bransch idag är konkurrensutsatt, och att klimatväxlingen därmed kan bli svårt att motivera ekonomiskt och från ett konkurrensperspektiv.

## Exempel på ett enkelt ramverk

I förstudien ingick att i dialog med näringslivet ta fram ett förslag på hur ramverket för en samordnad klimatväxling kan organiseras. Utifrån omvärldsanalysen, intervjuerna med företagen och diskussionerna under rundabordssamtalet arbetades ett förslag fram. Att designa en klimatväxlingsmodell där även näringslivet ingår kräver att den utformas utifrån de deltagande företagens förutsättningar och i dialog med företagen. Dialogen med företagen visade att det finns ett intresse av att vara med i en fortsatt utveckling. Förstudien initierade diskussionerna och la en grund för ett fortsatt utvecklingsarbete.

De aspekter som diskuterades i förstudien var; systemgränser, prissättning av koldioxidutsläpp, administration av klimatväxlingen, vem som kan söka medel, beslut och tilldelning av medel, uppföljning och redovisning samt skyldigheter för deltagande organisationer.

Övergripande utgår förslaget från en pilotperiod, med en större översyn efter att programmet rullat i ungefär tre år, för att utvärdera om och hur klimatväxlingen ska fortsätta. Det föreslogs bland annat att en samordnad klimatväxlingsmodell avgränsas till att omfatta utsläpp från tjänsteresor. Genom att starta i mindre skala kan modellen testas för att i ett senare skede eventuellt skalas upp till att omfatta fler verksamheter och utsläppskällor. Ett förslag var att utsläppen skulle prissättas till 1 kr/kg CO<sub>2</sub> vilket dock också poängterades att det behövde ses över. Det föreslogs också att Region Skåne ska administrera klimatväxlingen genom att inrätta ett klimatkonto och att alla aktörer i Skåne ska kunna söka medel från kontot. Det bör också inrättas ett expertråd som beslutar om tilldelningen av medel baserat på en uppsättning kriterier som behöver utredas vidare. Det bör göras årlig uppföljning av klimatväxlingen och en större översyn efter ungefär tre år. Det påpekades också att det behövs en avsiktsförklaring från deltagande företag att ta fram en plan för tjänsteresor samt att mäta och rapportera utsläpp från sina tjänsteresor.

## Kontakter efter att förstudien avslutats

Efter att studien avslutats har flertalet av de företag som intervjuades och som har Skåne som bas visat intresse att gå vidare, men det var också tydligt att många ville ha en mer färdigutvecklad klimatväxlingsmodell att ta ställning till. Några av dessa aktörer har valde att engagera sig i utvecklingsarbetet inom projektet *Klimatväxling i Skåne*.

I samband med att projektet *Klimatväxling i Skåne* initierades så kontaktades även ett antal skånska myndigheter som har uttryckt intresse av en samordnad klimatväxling. Då framkom att många också var intresserade av ett system där klimatavgifterna inte går till en gemensam pott för större klimatåtgärder utan att pengarna också ska kunna gå tillbaka till den egna organisationen för att underlätta hållbart resande. Det uttrycktes också ett tydligt intresse för nätverkande och nytta med ett forum för regionalt kunskapslyft. Allt detta samt det som framkom i förstudien har tagits med in i projektet *Klimatväxling i Skåne*.

## 5. Utvalda projekt från Tillväxtverkets projektbank

Inom ramen för projektet Klimatväxling i Skåne har IVL Svenska Miljöinstitutet gått igenom Tillväxtverkets projektbank och identifierat flera projekt vars erfarenheter och resultat kan vara av extra intresse vid upprättandet av en klimatväxlingsmodell.

### Om projektbanken

Tillväxtverket har regeringens uppdrag att förvalta och fördela pengar ur Europeiska regionala utvecklingsfonden med syftet att stödja projekt som arbetar för tillväxt och sysselsättning. För att underlätta kunskapsutbyte har Tillväxtverket skapat en databas som heter Projektbanken och som nås via Tillväxtverkets websidor. I den finns alla projekt som Tillväxtverket har beviljat stöd till, med nationell finansiering eller genom EU-finansiering. Det är en databas som är tillgänglig för alla och där en kan söka information om enskilda projekt. I projektbanken finns information som vad projektet heter och handlar om, vem som är projektägare och hur mycket medel som har beviljats, när projektet startade och slutar samt vilka kommuner som berörs av projektet.

### Tolv identifierade projekt relevanta för klimatväxling

I projektet Klimatväxling i Skåne har Tillväxtverkets projektbank gått igenom och tolv projekt identifierats, vars erfarenheter och resultat kan vara av extra intresse vid upprättandet av ett klimatväxlingssystem. Dessa tolv projekt har studerats närmare och kommer från två av Projektbankens temaområden 1) "Att främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig nätinфраstruktur" samt 2) "Att stödja övergången till en koldioxidsnål ekonomi inom alla sektorer". Alla projekt har målsättningar som handlar om att göra transporter och tjänsteresor mer hållbara. Omfattningen av respektive projekt har varierat mycket, allt ifrån ett par månaders förstudier med projektbudget på ett par hundratusen kronor upp till 4-års-projekt på flera tiotals miljoner kronor. Eftersom projekten därutöver har varit i olika stadier, vissa pågående och vissa avslutade, har mängden tillgänglig information om varje projekt varierat väsentligt. Vissa kortare projekt har sammanställt ett kunskapsläge och gett förslag till insatser inför kommande projekt, medan andra längre projekt innefattar implementering och utvärdering av konkreta åtgärder samt mätbara mål för de deltagande organisationerna. De olika regionala trafikförutsättningarna samt olika stadier inom omställningsarbetet har gett projekten fokus på olika typer av åtgärder – vissa med huvudfokus på infrastrukturens utveckling och ökad mängd kollektivtrafiklinjer och andra på beteendemässiga insatser och ekonomisk styrning.

De utvalda projekten heter:

- Fossilbränslefria kommuner i södra Skåne
- Fossilbränslefria kommuner i norra Skåne



- Hållbara resor
- Hållbart resande i ett växande Värmland
- Den koldioxidsnåla platsen
- Fossilfria och Effektiva Transporter i Östra Mellansverige
- KOLL2020
- Hållbara transporter Kalmar Växjö och LNU
- Hållbara transporter i leverantörsleden
- Knuffa resan rätt
- Fossilfria resor och transporter
- Förstudie: Hållbart resande

Nedan är en genomgång av respektive projekts inriktning, åtgärder och erfarenheter som kan beaktas vid införandet av ett klimatväxlingssystem.

### Längre och större projekt

#### **Fossilbränslefria kommuner i (södra/norra) Skåne**

**Relevans för Klimatväxling i Skåne:** Här finns många synergier. Dels gäller projektet skånska kommuner och dels finns det mål gällande kommunernas egna fordon och resor. Dessutom har ett antal kommuner infört eller visat intresse för klimatväxling alternativt klimatavgift som metod.

**Informationen är hämtad från:** Projektbeskrivningen i Projektbanken samt projektrapporten "Sista stegen mot fossilbränslefrihet!"<sup>3</sup>

**Stödmottagare:** Länsstyrelsen i Skåne län

Detta är projekt indelat i två delprojekt för södra respektive norra Skåne. Tio skånska kommuner, som skrivit under uppropet "100% Fossilbränslefritt Skåne 2020", deltar genom att fasa ut det fossila bränslet i sina egna organisationer. Projektet består av fem delar: uppföljning, fordonsflotta, tjänsteresor, fastighetsägare och uppvärmning. Kommunikation löper även som en röd tråd genom hela projektet. Inom projektet ska varje kommun bland annat "göra en analys om verksamhetens klimatpåverkan för tjänsteresor och identifiera åtgärder för att minska klimatpåverkan för tjänsteresorna." Projektet har bland annat ett kvantitativt mål att deltagarna ska ha "minst 50 procent fossilbränslefri användning av energi för egna resor och transporter" vid projektets slut och är därmed specifikt vad gäller målsättning men inte vad gäller metod. I rapporten "Sista stegen mot fossilbränslefrihet!" presenteras i huvudsak inventeringen av de interna transporterna för respektive kommun. Övriga delar i projektet (åtgärdsförslag, aktiviteter m m) redovisas i korta drag. Inom ramen för detta projekt har en del kommuner infört klimatväxling (Eslöv, Kristianstad), och andra har beslutat att göra det (Malmö). Några har klimatväxling sedan gammalt men har höjt avgifter eller på andra sätt skärpt till klimatväxlandet (Helsingborg). Alla kommuner har på något sätt jobbat med den egna fordonsflottan och resor som görs i tjänsten. Bland annat

---

<sup>3</sup> Klimatsamverkan Skåne, 2018, *Sista stegen mot fossilbränslefrihet*, web-länk: <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c844027300ce/1528800608255/Sista%20stegen%20mot%20fossilbr%C3%A4nslefrihet.pdf>

önskas det att åstadkomma en mer differentierad prisbild (prisskillnad mellan nya, miljövänliga och gamla fordon). De anställdas vanor anses kunna vara en bromskloss i arbetet och det betonas att mer arbete krävs för att minska användningen av egen bil i tjänsten och minska flygresandet. Även möjligheterna att införa förmånscyklar samt fossilbränslefria tjänstebilar för de anställda är förslag som lyfts fram. Många av kommunerna konstaterar att tjänsteresorna är en svår och viktig utmaning.

### **Hållbara resor**

**Relevans för Klimatväxling i Skåne:** Det finns lärdomar och kunskap att hämta från detta projekt. Bland annat har en form av klimatväxling med gott resultat införts hos en del organisationer som deltar i projektet. Det finns nätverkserfarenhet då Region Västernorrland koordinerar och stöttar länets kommuner i arbetet. Det finns också nyttiga erfarenheter gällande förankring och kommunikation samt att långsiktigt driva arbetet med hållbart resande.

**Informationen är hämtad från:** Projektbeskrivningen i Projektbanken samt Region Västernorrlands projektwebbsida<sup>4</sup>.

**Stödmottagare:** Västernorrlands Läns Landsting

Detta projekt leds av Region Västernorrland. Det innefattar målsättningar både för tjänsteresor samt resor till och från jobbet. Bland de åtgärder som görs för hållbara resor i projektet finns intern klimatkompensation. Påslag läggs på mer ohållbara resesätt för att sedan bekosta mer hållbara. För Region Västernorrland läggs extra avgift bland annat genom 30 % påslag på biljettpriset på flygresor samt även påslag på 4 kr per mil för tjänsteresor med organisationens bilar, leasingbilar och egna bilar. Detta går till ett klimatkonto som bekostar gratis kollektivtrafik i länet och annan utdelning av medel som arbetsplatserna kan ansöka om 2 gånger per år för insatser till att öka hållbarheten i tjänsteresorna. Övriga projektdeltagare kan modifiera detta koncept till liknande upplägg. Mycket av påslagen sker per automatik i ekonomisystemen, vilket bör vara viktigt för att rutinerna ska fungera samt för att hålla ner administrationsbehovet. Detta ökar möjligheten och viljan för andra organisationer att implementera liknande system. I projektet genomförs även åtgärder med en särskild investeringsbudget som tillhandahålls åt varje organisation. För Region Västernorrland har väldigt bra resultat och erfarenheter av åtgärderna visats upp, bland annat en avsevärd minskning av antalet flygresor, en mångdubbel ökning av antalet tjänsteresor med buss och tåg, en uttalad kulturförändring gällande tjänsteresor samt flertalet priser och positiv publicitet för klimatväxlingen. Nycklarna till att lyckas få en tydlig förändring ligger mycket i att förankra det på lång sikt i organisationen både administrativt, genom ständigt löpande intern kommunikation och information, övergång till och bibehållande av en mer hållbar tjänsteresekultur samt genom att det finns resurser nog att driva igenom besluten och följa upp effekterna samt justera klimatväxlingsavgiften efter behov.

---

<sup>4</sup> Region Västernorrland, 2018, Webbsidan för projektet Hållbara resor, web-länk:

<https://www.rvn.se/sv/Sarprofil-delplatser/hallbara-resor/startside/dos-and-donts/klimatkompensation/>

## **Hållbart resande i ett växande Värmland**

**Relevans för Klimatväxling i Skåne:** I ett delprojekt "Hållbara Arbetsresor" ligger fokus på att få fler koldioxidsnåla persontransporter hos företag inom tillverkningsindustrin. Detta är intressant eftersom Klimatväxling i Skåne har ambitionen att i förlängningen bjuda in näringslivet att klimatväxla.

**Informationen är hämtad från:** Projektbeskrivningen i Projektbanken samt projektets webbsida<sup>5</sup>.

**Stödmottagare:** Karlstads kommun

Detta projekt gäller Karlstads kommun är indelat i tre olika delprojekt, varav delprojekt 2 kring arbets-/personalresande har starkast koppling till Klimatväxling i Skåne.

I delprojektet "Hållbara Arbetsresor" ligger fokus på att få fler koldioxidsnåla persontransporter i tjänsten samt en ökad andel arbetspendling med cykel, gång och kollektivtrafik. Projektets mål är också att etablera ett nytt nätverk för hållbara transporter och utveckla två nya tjänsteerbjudanden som bidrar till ökad attraktivitet för hållbara persontransporter och tillväxt. Dessa målsättningar är en grund för åtgärder såsom klimatväxling. Eftersom projektet inte är avslutat är inte alla slutsatser och lärdomar av projektet tillgängliga än. Ett antal åtgärder för hållbart resande har gjorts hittills i projektet (togs fram och genomfördes bland annat under 2017) och dess effekter utvärderas i slutfasen av projektet. Bland åtgärderna finns t ex informationsinsatser och prova-på-kampanjer.

## **Den koldioxidsnåla platsen**

**Relevans för Klimatväxling i Skåne:** Lärdomar kan dras från projektet gällande test och utveckling av metoder för att ändra resvanor såsom att välja buss eller cykel i stället för bil.

**Informationen är hämtad från:** Projektbeskrivningen i Projektbanken samt Umeå kommuns projektwebbsida<sup>6</sup>.

**Stödmottagare:** Umeå kommun

Umeå kommun har mål som gäller hållbara transporter, men lite bredare än de flesta med inriktning både kring samhällsplanering, boende, konsumtion och transporter. Gällande projektområdet "Hållbara resor" är det en målsättning att projektet ska "testa och utveckla metoder för att fler ska välja bussen eller cykeln i stället för bilen". Inom projektet samlas bland annat erfarenheter in från hushåll som låter bilen stå i tre månader och löser sina persontransporter genom busskort och med tillgång till både lådcykelpool och bilpool. Därutöver görs informationsinsatser för att få fler att fortsätta cykla till jobbet under vintern, då många väljer att byta ut cykeln mot bil, samt för att fler ska känna till och testa de pool-lösningar som finns samt andra sätt att resa mer hållbart. Fokus ligger även på att kartlägga resvanor, men inte på att testa ekonomiska styrmedel såsom klimatväxling.

---

<sup>5</sup> Hållbart resande i ett växande Värmland, projektwebbsida, 2018, web-länk:

<https://hallbartresandevärmland.se/>

<sup>6</sup> Umeå kommun, 2018, Webbsidan för projektet Den koldioxidsnåla platsen, web-länk:

<http://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/samhallsutvecklingochhallbarhet/klimatmiljoochhallbarhet/koldioxidsnalaplatsen/hallbararesor.4.4f158dbc15af85f8cc72e1ef.html>

## **Fossilfria och Effektiva Transporter i Östra Mellansverige**

**Relevans för Klimatväxling i Skåne:** Som projektresultat kan det förväntas viktiga lärdomar kopplade till att ställa om fordonsflottan, bland annat kring offentliga upphandlingar. Det kommer även finnas erfarenheter kring nätverkande och kunskapsspridning.

**Informationen är hämtad från:** Projektbeskrivningen i Projektbanken samt projektbeskrivningen via Klimatsynk<sup>7</sup> och utdrag ur projektbeslutet<sup>8</sup>.

**Stödmottagare:** Länsstyrelsen i Västmanlands län

Projektet syftar till att rusta offentliga aktörer i Västmanland, Uppsala och Södermanland att möta målet om en fossiloberoende fordonsflotta genom att effektivisera deras transportarbete, ställa om fordonsparker och upphandla förnybara transporter. Projektet erbjuder stöd i organisationerna och bidrar till att bygga upp, sammanställa och sprida kunskap inom området. Regionens företag kommer också att informeras för att de ska kunna svara upp mot ökade krav på förnybara alternativ vid upphandling. De slutliga resultaten och erfarenheterna var inte tillgängliga när detta skrevs. Projektet har ett kvantitativt mål om att "offentliga aktörer i Sörmland, Västmanland och Uppsala minskar sina koldioxidutsläpp med 20 procent till år 2020 genom omställning till förnybara alternativ, ställa om de egna fordonsparkerna samt upphandla koldioxidsnåla transporter". Projektets upplägg innefattar att diskutera nuläget samt att fastställa aktiviteter och insatser individuellt inom respektive organisation. Därutöver genomförs bland annat även seminarier och workshops.

## **KOLL2020**

**Relevans för Klimatväxling i Skåne:** Projektet handlar om att gynna kollektivtrafik och det är visserligen fokus på infrastruktursatsningar, men det finns vissa bitar som kan vara av intresse för Klimatväxling i Skåne såsom beteendeförändringar och attitydpåverkan.

**Informationen är hämtad från:** Projektbeskrivningen i Projektbanken samt KOLL2020:s Facebook-sida.

**Stödmottagare:** Västernorrlands Läns Landsting

Detta är ett relativt sett mycket stort, och pågående, projekt med budget på nästan 60 miljoner kr. Eftersom projektet inte var avslutat när detta skrevs finns inte alla slutsatser med. Syftet med projektet är att ytterligare utveckla den regionala allmänna och särskilda kollektivtrafiken genom: 1) utredningar och analyser, 2) information, marknadsföring och Mobility Management (beteendeförändringar och attitydpåverkan), 3) infrastrukturinvesteringar samt 4) utveckling av ny landsbygdstrafik. Mål inom projektet är att åtgärderna ska leda till att: "- fler resor utförs med den allmänna buss- och tågtrafiken, - kollektivtrafikens marknadsandel av det totala motoriserade transportarbetet ökar, samt - ökad fysisk och regional tillgänglighet i länet." En av åtgärderna/investeringsaktiviteterna är

---

<sup>7</sup> Klimatsynk, nationellt samarbete för energi och klimat, 2018, Fossilfria och Effektiva Transporter i Östra Mellansverige, projektbeskrivning, web-länk: <https://klimatsynk.se/projektportfoljer/hallbara-transporter/fossilfria-och-effektiva-transporter-i-ostra-mellansverige.html>

<sup>8</sup> Klimatsynk, nationellt samarbete för energi och klimat, Utdrag Projektbeslut, Ärende ID: 20201166, web-länk: <https://klimatsynk.se/download/18.5874ff5115a9379d53585a38/1489339390224/20201166%20Fossilfria%20och%20Effektiva%20Transp.%20i%20C3%96MS.pdf>

en ny bussgata vid sjukhuset i Örnsköldsvik. Denna möjliggör att såväl stadsbussar som landsortstrafik passera sjukhuset, vilket är en viktig målpunkt och en stor arbetsplats. Ett antal busshållplatser planeras att byggas om och en ny lokal färjelinje planeras också i regionen via projektmedlen (KOLL2020).

## Kortare och mindre projekt

### Hållbara transporter Kalmar Växjö och LNU

**Relevans för Klimatväxling i Skåne:** I projektet ingår cykelfrämjande innovationer som eventuellt skulle kunna vara av intresse som en del av en åtgärdsplan i ett skånskt klimatväxlingssystem.

**Informationen är hämtad från:** Projektbeskrivningen i Projektbanken.

**Stödmottagare:** Kalmar kommun

Denna förstudie har haft huvudfokus på infrastrukturåtgärder för hållbara transporter, bland annat genom att undersöka hur ett par nya cykelstråk påverkar de lokala cykeltransporterna samt undersöka förutsättningarna för ytterligare cykelfrämjande innovationer. Förstudien har också syftat till att stärka nuläges- och behovsbilden för ytterligare åtgärder, bland annat genom att undersöka resvanorna bland de studenter och medarbetare på Linnéuniversitetet (som är i fokus för studien) samt kunskaphöjande åtgärder inom projektgruppen. Förstudien har även innefattat en undersökning av "möjligheten till utveckling av regionalt baserat företagande kopplat till tjänster, Mobility Management och tekniska innovationer som främjar hållbart resande". Slutredovisning av projektet fanns inte tillgänglig när detta skrevs.

### Hållbara transporter i leverantörsleden

**Relevans för Klimatväxling i Skåne:** Här belyses behovet av nätverk, kunskapslyft och erfarenhetsutbyte i näringslivet. Här kan argument hämtas gällande vikten av nätverk.

**Informationen är hämtad från:** Projektbeskrivningen i Projektbanken samt projektets slutrapport<sup>9</sup>.

**Stödmottagare:** Jernkontoret

Denna förstudies övergripande mål är att "lägga grunden för ett projekt som bidrar till fossilt oberoende transporter i stålindustrins leverantörsled". En av målsättningarna är att "identifiera huvudsakliga förutsättningar för stålindustrins leverantörer att övergå till förnyelsebara transporter." Studien förbereder alltså inför ytterligare projekt som kan innefatta eller leda till införande och testande av exempelvis klimatväxling. De förväntade effekterna vid ett kommande genomförandeprojekt är bland annat att det ska skapas produkter, tjänster och företag kring det stålindustriella klustret. Via projektets slutrapport har de huvudsakliga slutsatserna av projektet samlats in. Här lyfts behovet att stödja och pådriva leverantörernas omställningsarbete fram, och det efterfrågas liknande nätverk såsom i "Klimatväxling i Skåne": "Om leverantörerna erhöll löpande information och

---

<sup>9</sup> Hållbara transporter i leverantörsleden, 2017, *Slutrapport*, Ärende ID: 20201066, web-länk: <https://klimatsynk.se/download/18.1163f22716055aadd98c9c67/1514462071217/Slutrapport%2020201066.pdf>

vägledning som påvisar praktiska, politiska och ekonomiska förutsättningar, både när det gäller nackdelar och fördelar, skulle det sannolikt skapas förutsättningar för ett snabbare kliv mot fossilfria transporter. Speciellt om kompetensnätverket kunde utgöra ett praktiskt stöd för att finna ekonomiska lösningar.” I slutrapporten konstateras att det finns behov av att ” identifiera och utveckla incitament och drivkrafter i affärssuppgörelsen mellan industri och leverantörer” och ”ta fram ett verktyg som identifierar, tydliggör och belyser kostnader, miljöeffekter och konsekvenser för företaget vid omställning”.

### **Knuffa resan rätt**

**Relevans för Klimatväxling i Skåne:** I projektet testas olika nudging-åtgärder för att gynna hållbart resande. De mätbara målen möjliggör tydliga slutsatser från projektet och eventuellt klara riktlinjer inför fortsättningen om effekter av just nudging.

**Informationen är hämtad från:** Projektbeskrivningen i Projektbanken samt projektbeskrivningen via Klimatsynk<sup>10</sup>.

**Stödmottagare:** Eskilstuna kommun

Detta projekts övergripande mål är att minska kommunernas och regionens koldioxidutsläpp samt gynna ett mer hållbart och hälsosamt transportbeteende hos regionens medborgare. I projektet finns en ovanligt kvantitativ/mätbar inriktning i och med projektmålet att minska CO<sub>2</sub>-utsläppen med 10 procent utifrån ett tänkt nollscenario för de olika delprojekten. Fokus är även på nudging som den övergripande metoden. Varje kommun testar olika nudging-verktyg där människor styrs till ett önskat val för hållbara transporter genom ”små enkla knuffar”. Projektet har ett antal kvalitativa delmål gällande metoden nudging. Målen innefattar att öka kunskapen om hur nudging kan användas inom transportområdet, nudgingens effekter och tillämpbarhet i ÖMS-regionen, vilka åtgärder som fungerar bäst för olika målgrupper samt att skapa en lättförståelig kommunikation där nudging-åtgärderna når alla oavsett ålder och språkkunskaper.

### **Fossilfria resor och transporter**

**Relevans för Klimatväxling i Skåne:** Främst vetskapen om vad de fem regionerna i Östra Mellansverige har för kommande satsningar inom hållbart resande, men kanske även gällande nätverkande och erfarenhetsutbyte.

**Informationen är hämtad från:** Projektbeskrivningen i Projektbanken samt informationsbroschyren *Regionsamarbetet driver på utvecklingen av fossilfria resor och transporter*<sup>11</sup>.

**Stödmottagare:** Östergötlands Läns Landsting

Detta är ett avslutat och relativt kort projekt, en förstudie som genomfördes under 9 månader. Förstudien hade syftet att ”ta fram vilka frågor som är aktuella att arbeta med,

---

<sup>10</sup> Klimatsynk, nationellt samarbete för energi och klimat, 2018, Knuffa resan rätt, projektbeskrivning, web-länk: <https://klimatsynk.se/projektportfoljer/hallbara-transporter/knuffa-resan-ratt.html>

<sup>11</sup> Region Östergötland, 2016, informationsbroschyr om projektet Fossilfria resor och transporter, *Regionsamarbetet driver på utvecklingen av fossilfria resor och transporter*, web-länk: <http://klimatsynk.se/download/18.238bb5b21599c8122f7937c8/1485261139861/20200646%20Fossilfria%20resor%20och%20transporter.pdf>

vilken insats som varje inblandad region förväntas bidra med och hur samarbete och kunskapsöverföring ska ske och på så sätt förbereda och klargöra förutsättningarna för genomförandeprojekt". I informationsbroschyren *Regionsamarbetet driver på utvecklingen av fossilfria resor och transporter* presenteras vissa slutsatser från projektet. I korthet kan det konstateras att projektet har etablerat ett viktigt energisamarbete mellan de fem regionerna i Östra Mellansverige. Den har också lagt grund för ytterligare projektförslag; stöd till kommuner (länen i Västmanland, Sörmland och Uppsala), hur arbetsplatser kan vara basen för ett påverkansarbete som leder till hållbart resande (Örebro län) och drivmedel som exempelvis biogas och etanol från avfall och jordbruksöverskott (Region Östergötland).

### **Förstudie: Hållbart resande**

**Relevans för Klimatväxling i Skåne:** Den framtagna handlingsplanen innehåller åtgärder som går ut på att förändra resenärers attityder och beteenden, det som kallas Mobility Management.

**Informationen är hämtad från:** Projektbeskrivningen i Projektbanken samt den handlingsplan som togs fram i slutet av projektet<sup>12</sup>.

**Stödmottagare:** Örebro Läns Landsting

Även detta avslutade projekt var en förstudie, med en relativt begränsad budget på drygt 400 000 kr. Förstudien syfte var att ta fram en handlingsplan för hållbart resande i Örebroregionen. Målsättningar inom projektet var bland annat att "se hur man skulle kunna skapa en plattform gällande Mobility Management arbete i länet" och "sammanställa goda exempel utifrån deltagande kommuners behov, och därifrån sker en matchning av vilka åtgärder som skulle kunna bli aktuella". De föreslagna åtgärderna innefattar bland annat kommunalt drivna företagsnätverk för erfarenhetsutbyte och gemensamma aktiviteter, kommunalt företagsstöd för nulägesmätning och åtgärdsförslag, tävlingar och kampanjer, årsbiljett som personalerbjudande, företagskort för tjänsteresor samt prova-på-perioder där vanebilister erbjuds exempelvis ett gratis månadskort för en provmånad med kollektiv pendling. Inom det kommunala företagsstödet ingår ett förslag att marknadsföra och ge stöd för en intern klimatväxlingsmodell som kan frigöra resurser till åtgärder. Handlingsplanen går inte specifikt in på anledningar till klimatväxling som åtgärd. Utifrån att det dock är ett brett spann av åtgärder som har valts (informations- och erfarenhetsutbyte, kampanjer och interna ekonomiska styrmedel) samt att dessa åtgärder har prioriterats fram med bas i tidigare erfarenhet anses alltså klimatväxling ingå i den bredd av insatser som behövs. Det kan även konstateras att det är olika åtgärder som krävs från fall till fall.

---

<sup>12</sup> Trivector Traffic, 2016, *Förstudie: Förslag på handlingsplan för hållbart resande i Örebroregionen*, Rapport 2016:11, Version 1.0, web-länk: <https://www.regionorebolan.se/Files-sv/%C3%96rebro%20%C3%A4ns%20landsting/Regional%20utveckling/Energi%20och%20klimat/Dokument/Persontransporter/%C3%96rebroregionen%20handlingsplan%20h%C3%A5llbart%20resande.pdf>