



## **SLUTRAPPORT**

### **Klimatinvesteringsprogram II**

**2007–2011**

**Kommunal reserevision i Kronoberg**

**Växjö  
2011-07-07**

## Dokumentinformation

Titel:	Slutrapport Klimatinvesteringsprogram II 2007-2011 Kommunal reserevision i Kronoberg
Innehåll:	Dokumentet innehåller slutrapport inkl. ekonomi för Regionförbundet södra Smålands klimatinvesteringsprogram II 2007-2011 för åtgärd 2. Kommunal reserevision i Kronoberg
Dokumentet är sammanställt av:	Per Hansson på Energikontor Sydost på uppdrag av Regionförbundet södra Småland Energikontor Sydost Framtidsvägen 10 A 351 96 VÄXJÖ 0706 - 20 83 04
Färdigställd:	2011-07-07
Tidigare dokument:	2011-04-20 Verksamhetsrapport 2010 2010-02-23 Verksamhetsrapport 2009 2009-02-27 Verksamhetsrapport 2008 2008-04-30 Verksamhetsrapport 2007 2008-03-01 Verksamhetsrapport 2007 (Kortversion till Länsstyrelsen)

Slutrapport Klimp II 2007-2011 - Regionförbundet södra Småland  
 Kommunal reserevision i Kronoberg Regionförbundet södra Småland

Åtgärdens nummer	2
Åtgärdens namn	<b>Kommunal reserevision i Kronoberg</b>
Huvudman	Regionförbundet södra Småland
Organisationsnummer	212000-0372
Kontaktperson	Marita Eriksson
Postadress	PG Vejdes väg 15
Postnummer och postort	351 96 Växjö
Telefon	0470-77 85 13, 0705-33 49 03
E-post	marita.eriksson@rfss.se
Förändring:	Under 2008 slutade Kulla Person Kraft som kontaktperson för åtgärden och Marita Eriksson tog över.

Ekonomi för åtgärden enligt ansökan:

Miljörelaterad investering	Begärt bidrag	Bidragets andel av den miljörelaterade investeringen
2 410 000 kr	360 000 kr	14,94 %

Beskrivning av åtgärden i ansökan:

Länets 8 kommuner har sammanlagt cirka 500 bilar. En grov uppskattning tyder på att kommunernas personbilar sammanlagt bidrar med 2 000 ton koldioxid per år. Kommunernas bilar används till många ändamål, men majoriteten av bilarna används inom hemtjänsten eller av socialförvaltningen, uppskattningsvis ca 60 % av bilarna. Genom denna åtgärd vill SSKL genomföra en så kallad kommunal reserevision, KRR, av hemtjänstens resor i länets kommuner. Åtgärden KRR ska ske i cirka 30 hemtjänstlag. Åtgärden har inspirerats av Vägverket Region Västs projekt i 2 kommuner. Även om Vägverkets projekt ännu inte är helt avslutat anser SSKL att potentialen i åtgärden är stor och vill genomföra ett liknade projekt tillsammans med kommunerna i Kronobergs län. Åtgärden är en informations- och utbildningsåtgärd men kommer att leda till betydande miljövinster.

Åtgärden är en informationsåtgärd, men har tydlig och mätbar miljönytta. Därför är den lagd under ”vanliga” åtgärder.

Miljönyttan för åtgärden enligt ansökan

Användning av energislag

Energislag	Före	Efter	Enhet	Förändring energi (kWh)	Förändring CO <sub>2</sub> (ton)
Drivmedel bensin	311	265	m <sup>3</sup>	-410 750,56	-108,56
<b>Totalt</b>				<b>-410 750,56</b>	<b>-108,56</b>

Utsläpp av växthusgaser

Växthusgas	Före	Efter	Enhet	Förändring CO <sub>2</sub> -ekviv. (ton)
<b>Totalt</b>				

Energislag och växthusgaser totalt (summering av uppgifter ovan)

Förändring energi (kWh)	Förändring CO <sub>2</sub> -ekvivalenter (ton)
<b>-410 750,56</b>	<b>-108,56</b>

### Angivet syfte med åtgärden



Åtgärden syftar till att stimulera nytänkande och helhetssyn genom användande av ny teknik eller nya metoder.

### Särskilda villkor enligt beslutet

#### Kommunal reserevision i Kronoberg (åtgärd 2)

- Bidrag för åtgärden ges med högst 360 000 kronor. Bidraget får dock inte överstiga 15 procent av den miljörelaterade kostnaden.
- Planering, uppföljning och utvärdering skall ske enligt Vägverkets system för utvärdering av mobilitetsprojekt (SUMO).
- Programägaren skall i slutrapporten visa att åtgärden uppnått de minskade utsläpp av koldioxid och övriga växthusgaser samt andra resultat och effekter som programägaren angett i ansökan.

#### I slutredovisning av dokumentet kommer även denna text upp:

Planering, uppföljning och utvärdering av till åtgärden kopplade informationsinsatser skall så långt möjligt ske enligt Sumomodellen (SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt). Vägverket publikation 2004:98 [http://www.vv.se/filer/publikationer/publ\\_2004\\_98.pdf](http://www.vv.se/filer/publikationer/publ_2004_98.pdf).

### Hur har åtgärden genomförts?

Åtgärdsbeskrivning - sammanfattning av hur åtgärden har genomfört under programperioden. (Texten i rutan skall föras till Naturvårdsverkets e-dokument ruta "Åtgärdsbeskrivning – Sammanfattning". Max 2000 tecken.)

Formellt är namnet för åtgärden Kommunal reserevision, men vi har i Kronoberg valt att också använda namnet **Smarta hemtjänstresor** eftersom det på ett bättre sätt beskriver vad åtgärden handlar om.

För att genomföra åtgärden har vi arbetat inom tre områden vika har varit i. Kunskaps och informations-spridning, ii Arbetsgrupp tillsammans med representanter från kommunernas hemtjänst för erfarenhetsutbyte och slutligen iii. Hanteringen av bidraget enligt denna åtgärd.

i. Inom området Kunskaps- och informations-spridning har vi arrangerat tre större seminarier för att informera och ge kunskap om Bättre kommunala tjänstresor till sydostregionen.

ii. Inom området Arbetsgrupp har vi bildat ett forum för personer som arbetar med fordon inom hemtjänsten i Kronoberg. Gruppen har träffats cirka 3 gånger per år under programperioden. På träffarna har erfarenheter utbytts och inbjudna gäster har levererat kunskap och erfarenheter.

iii. Inom området Hanteringen av bidraget har denna åtgärds bidrag fördelats till tre kommuner i Kronobergs län som stöd för att genomföra åtgärder som leder till smartare hemtjänstresor i kommunerna.

I bilagan 2A Slutrapport inkl. ek Kommunal reserevision i Kronoberg ges en utförlig förklaring hur åtgärden genomförts.

Med anledning av att det finns en osäkerhet och tolkningsmöjlighet över vilka krav som måste uppfyllas vid åtgärdens genomförande, överlåter vi till Naturvårdsverket att göra den slutliga bedömningen. I denna rapport, Bilaga 2A, har vi på ett så tydligt sätt som möjligt beskrivit hur åtgärden har genomförts och försökt att lyfta fram de delar som kan ligga till grund för tolkningen av åtgärdens genomförande.

Om ni vill ge en mer utförlig förklaring på hur åtgärden har genomförts, går det bra att skriva det nedan, dvs. utanför denna ruta. Gör ni så, är det viktigt att ni då skriver en sammanfattning på max 2000 tecken och lägger i rutan ovan. Det är bra om ni ger en så utförlig beskrivning av åtgärdens genomförande som möjligt. Det finns också möjligt att bifoga bilagor till slutredovisningen, se längre ner. På liknade sätt kan göras vid andra frågor i detta dokument, dvs. skriva längre beskrivning utanför rutan.

## **Mer utförlig förklaring av ”Hur åtgärden genomförts?”**

### **Smarta hemtjänstresor i Kronoberg**

Formellt är namnat för åtgärden Kommunal reserevision, men vi har i Kronoberg valt att också använda namnet **Smarta hemtjänstresor** eftersom det på ett bättre sätt beskriver vad åtgärden handlar om.

Före detta Vägverket Region Väst genomförde tillsammans med kommunerna Mark och Orust ett pilotprojekt kallat Kommunal reserevision med gott resultat. Pilotprojektet genomfördes i mitten av 2000-talet och avslutades 2007. Det genomfördes inom hemtjänsten i de båda kommunerna. Genom projektet kunde bilresandet minska och tiden med vårdnadstagaren öka. Eftersom resultatet i pilotprojektet var positivt ansökte Regionförbundet södra Småland om Klimpbidrag för ett motsvarande projekt och metoden som användes i pilotprojektet skulle genomföras i Kronobergs län. Eftersom motsvarande projekt inte tidigare genomförts i ”skarpt” läge räknade Regionförbundet med att det skulle behövas ett relativt stort stöd både med avseende på projektledarstöd och med avseende på ekonomiskt stöd för att få kommunerna i länet att genomföra åtgärden. I projektansökan till Klimp beräknades att åtgärdens investering skulle uppgå till 2,4 miljoner och att det behövdes ett bidrag på 50 procent för genomförandet. Åtgärden registrerades i ansökan som en ”vanlig” åtgärd eftersom den om den skulle genomföras fullt ut skulle ge en tydlig miljönytta. Men i den beskrivande texten för åtgärden framhålls att den skulle hanteras som en informations- och utbildningsåtgärd. I beslutet om bidrag till åtgärden var bidraget dock kraftigt beskuret, åtgärden erhöll endast 15 procent dvs. 360 tkr i bidrag.

Trots att bidraget sänktes kvarstod åtgärdens miljömål som skulle uppvisas efter åtgärdens genomförande, dvs. en minskning med 108 ton CO<sub>2</sub> vilket motsvarar att hemtjänstens fordon skulle minska sin bränsleförbrukning med ca 46,7 m<sup>3</sup> bensin. Detta innebar att det hos projektledningen uppstod en osäkerhet i om man skulle klara av att genomföra åtgärden. Vad som ytterligare bidrog till osäkerheten och komplicerade genomförandet var att bidraget inte skulle användas i en kommun utan var planerat enligt ansökan att delas ut som bidrag till flera kommuner och hemtjänstlag i länet. Hur det nya läget skulle hanteras var den dominerande diskussionen inom projektet under projektets första år.

En lösning på det organisatoriska och finansiella problemet kom då Energikontor Sydost genom Regionförbundet södra Smålands Klimp III fick förlängning för att driva Regionalt klimat- och mobilitetskontor till och med 2012. Genom det kunde samordningen och administrationen läggas på det regionala klimat- och mobilitetskontoret och bidraget enligt denna åtgärd användas som stöd till kommunerna, för att genomföra delåtgärder. Huvudmannaskapet för denna åtgärd vad gäller bidraget till kommunerna har legat på Regionförbundet södra Småland, men det praktiska genomförandet har gjorts av Energikontor Sydosts regionala klimat- och mobilitetskontor. Denna slutrapport tar upp allt som har bedrivits inom området Smarta hemtjänstresor i Kronobergs län. Den ekonomiska redovisningen berör endast bidraget enligt denna åtgärd.

### **Arbetsområden**

För att genomföra åtgärden har vi arbetat inom tre områden vilka har varit i. Kunskaps och informations-spridning, ii Arbetsgrupp tillsammans med representanter från kommunernas hemtjänst för erfarenhetsutbyte och slutligen iii. Hanteringen av bidraget enligt denna åtgärd.

#### **i. Kunskaps och informationsspridning**

Sedan 2007 har Energikontor Sydost arrangerat tre större seminarier för att informera och ge kunskap om Bättre kommunala tjänstresor till sydostregionen. Seminarierna har vänt sig till politiker och tjänstemän från kommuner i Kronobergs, Kalmar och Blekinge län. Föreläsare har varit personer som är väl insatta i och har arbetat med logistikfrågor. De första två seminarierna hade också som uppgift att för deltagarna från

Kronoberg informera om Klimpbidraget enligt denna åtgärd samt att bjuda in till att delta i den planerade arbetsgruppen för Smarta hemtjänstresor i Kronoberg.

1. Det första seminariet arrangerades 11 juni 2007. Det var framförallt inriktat på att förmedla erfarenheter från Vägverkets projekt i Orust. Antalet deltagare var 48 personer.
2. Det andra seminariet arrangerades den 13 mars 2008 och hade som fokus att förmedla resultaten och potentialen med logistik inom hemtjänsten utifrån de förstudier som hade genomförts i fem kommuner i sydostregionen. Antalet deltagare var 30 personer.
3. Det tredje seminariet arrangerades den 16 september 2009. Det hade som inriktning att lära av Karlshamns kommuns erfarenheter. Karlshamn var den kommun i regionen som då hade kommit långt med att utnyttja logistik i hemtjänstplaneringen. Antalet deltagare var 75 personer.

Just nu pågår planeringen för att arrangera ett fjärde större seminarium. Det planerade temat för det seminariet är att ta upp ”Effekterna på logistik i det fria vårdnadsvalet”. Inbjudan och program för de genomförda seminarierna bifogas som bilaga till slutrapporten. Bilaga 2B *Inbjudan och program för 3 seminarier*.

## **ii. Arbetsgrupp Smarta hemtjänstresor i Kronoberg**

Kommunerna i länet har kommit olika långt i sitt sätt att hantera de bilar som används inom hemtjänsten. Kommunerna har också olika metoder för hur de planerar de rutter som körs inom hemtjänsten. I och med att det ser olika ut i länets kommuner fanns det inte något enhetligt sätt som arbetet med Bättre kommunala tjänsteresor/Smarta hemtjänstresor kunde utföras på. Som framkomlig väg valdes att bilda en arbetsgrupp. Ambitionen var att gruppen skulle bestå av 1–2 personer från respektive kommun och att den skulle träffas 3–4 gånger per år. ”Dagordning” för gruppens arbete var att följa det upplägg som finns presenterat i ”Handboken för bättre kommunala tjänsteresor”.

Stor vikt lades vid att det skulle bli ”rätt” personer till gruppen. Vi önskade att gruppmedlemmarna skulle ha möjlighet, rådighet och insyn i och över hur hemtjänstlagen är organiserade och även hur hemtjänstlagens fordon används. Att gruppen skulle bildas presenterades i olika forum och genom olika informationskanaler, från presentation i Regionförbundets nätverk för socialcheferna till brev till kommunerna. I den informationen var vi också tydliga med att det fanns en möjlighet till ett litet ekonomiskt bidrag för dem som genomförde åtgärder.

Under våren **2008** skrevs en arbetsplan och i början av september träffades arbetsgruppen för första gången. Deltagarna kom från samtliga kommuner i länet med undantag för Lessebo och Uppvidinge. Gruppens arbete var under hösten inriktat på att få fram jämförbara uppgifter för att kunna göra en nulägesanalys av trafikbehovet inom hemtjänsten. Under hösten hade gruppen tre träffar.

Ett tydligt problem som framkom var att kommunerna hade olika definitioner på hur hemtjänstverksamheten bedrivs, dvs. vad som ingår i hemtjänsten och vad som inte ingår. Stor tid av höstens träffar gick ut på att reda ut ett antal begreppsförvirringar och diskutera uppgifter till en nulägesanalys för kommunerna. Nulägesanalysen blev klar under våren 2009 och bifogas som bilaga till denna slutrapport, Bilaga 2H *2009-03-05 Nuläge BKT 2007*. Under hösten stod det också klart att handboken för bättre kommunala tjänsteresor inte kunde följas från pärm till pärm. I stället lät vi gruppens önskemål vara styrande för vad som skulle tas upp. Flera av medlemmarna framförde också att nätverket som uppstod tack vare gruppen var värdefullt i sig, då det inte tidigare funnits något forum för framförallt fordonsansvariga att träffas.

Under **2009** hade arbetsgruppen fyra träffar.

Fredagen den 6 mars träffade gruppen Ingrid Svanberg från Karlshamns kommun. Karlshamn hade under lång tid dragits med röda siffror i ekonomin för hemtjänsten. Energikontor Sydosts första seminarium i Nybro 2007 blev startskottet för ett systematiskt arbete som bl.a. innehåller förbättringar i logistik och hantering av fordon. Arbetet kan nu visa på ett gott resultat som inte längre har några röda siffror. Ingrids föredrag gav arbetsgruppen en bra målbild för det fortsatta arbetet.

På träffen presenterade också Anna Westerlund, Vectura, och Krister Wall, f.d. Vägverket Region Sydost, den sammanställning som har gjorts av de utredningar som har genomförts under det senaste året. Samman-

ställningen visar potentialen för sex kommuner i regionen om de aktivt arbetar med logistiken inom hemtjänsten. Sammanställningen blev en Vägverkspublikation 2009:35. Den rapporten bifogas till slutrapporten som bilaga. Bilaga 2C 2009-35 *Bättre kommunala tjänsteresor*.

Torsdagen den 16 april 2009 träffade gruppen Thomas Dalbom från Karlshamns kommun. Huvudpunkten var att få lyssna och ställa frågor om hur de administrerar sina bilar med hjälp av programmet Portalen, som de har byggt upp. Med hjälp av programmet kan de hålla kontroll på allt som behöver hållas kontroll på vad gäller användningen av bilarna: hur långt en bil körts, när den ska på service, bränsleåtgången för bilen etc. För några av kommunerna i Kronoberg var detta ett helt nytt sätt att hantera bilarna eftersom hanteringen idag skedde via någons almanacka eller genom excelblad.

Innan träffen den 16 april försökte arbetsgruppen träffas via webbmöte för att minska behovet av transporter, men endast några få lyckades koppla upp sig vilket innebar en alltför stor skeptisk inställning till att genomföra ytterligare försök via webbmöte.

Onsdag 27 maj lämnade vi över till Jan Espenkrona från ECE Network. Han har arbetat fram den så kallade *Logistikmetoden*, som är en effektiv planeringsmetod för hemtjänsten. I metoden ingår optimeringsprogrammet LOGIX. Han inledde med att berätta om teorierna kring metoden. Kortfattat kan sägas att metoden enbart utgår från behovet: vad ska göras, när ska det göras och hur tar vi oss dit med en rutt på ett optimalt sätt. När man vet det kan man planera rutterna som personalen ska köra för att besöka vårdnadstagarna. Rutten kan då planeras utifrån ett logistiskt optimalt sätt. När det är klart kan man slutligen lägga in personal utifrån behovet som finns. Viktigt för metoden är att man har en eller två planerare som utför planeringen. Jan framhöll också vikten av att planerarna inte enbart skall vara planerare. De måste vara involverade till minst 25 % i verksamheten, för att inte förlora sin verklighetsuppfattning om uppgifterna och tidsåtgången. Skillnaden mot det traditionella sättet att planera hemtjänsten är att den gamla metoden utgår från antalet personal som finns till förfogande och (lite grovt uttryckt) ska skapa sysselsättning för dessa.

Tisdag 1 september hade arbetsgruppen bestämt att träffen skulle inriktas på enbart erfarenhetsutbyte mellan kommunerna. Nedan presenteras kortfattat vad kommunerna berättade om vid den träffen:

Den största förändringen i Älmhults kommun är att det har installerats nyckelgömmor hos cirka 300 personer som har trygghetslarm. I vintras genomförde kommunen ett test hos 50 personer i nordöstra området. För testområdet gjordes mätningar före och efter installationen. Från testet kunde man konstatera att kostnaden för bränsle hade minskat med 420 kr. Resultatet från den stora installationen har inte ännu sammanställts. Älmhult tog också upp att de även har problem med bilar som går sönder. Man misstänker att det beror på att de körs med olika bränslen, ibland bensin och ibland E85. De har också inlett ett arbete med att se över om de behöver det antalet bilar de har. De har konstaterat att det finns ett flertal bilar som körs mycket korta sträckor. Historiskt så har det relativt "frikostigt" köpts in bilar utan att det har behovsprövats. Ett problem man också brottas med är mängden skador som uppstår på bilarna.

Växjö kommun berättade att de också testar nyckelgömmor, i distrikt Öjaby. Växjö har också inlett ett arbete för upphandling av verksamhetsstöd. Men man räknar med att det tar cirka 2 år innan det är klart. Man vill därför testa annat system i några distrikt och då i Lammhult och/eller Ingelstad. I Ingelstad har man också planer på att genomföra förändringar så att tre planeringsgrupper blir en för att få en mer rationell planering. Nya bilar är på väg in i organisationen. För landsbygdsdistrikt är det framförallt dieselbilar som ska användas. Man har funderingar på att köpa in elcyklar för att få fler att använda cykel istället för bil.

Alvesta kommun har inlett ett arbete för att förändra distriktsindelningen. För centrum i Alvesta ska tre distrikt bli två. Man räknar med att det kan innebära att man kan minska antalet bilar. Kommunen ligger i startgroparna för att genomföra en förstudie av ECE Network. För cyklarna som används i hemtjänsten har man tre "avtal" med att fixa service på resurscentrum Kompassen.

Från samtliga hörde vi också att det fanns ett stort problem med skador på bilarna. I många fall så var det ingen som rapporterade de skador som uppstod. Alla kände sig också lite maktlösa över vad man kan göra för att komma åt detta problem.

Under 2009 meddelade kommunerna Markaryd och Ljungby att de inte längre ville vara med i arbetsgruppens arbete. En av personerna skulle pensioneras och den kommunen ville inte att någon ny skulle ingå i gruppen. Den andra kommunen meddelade enbart tidsbrist som orsak.

Under **2010** hade arbetsgruppen enbart en egen träff under året. Även om det bara blev en träff under året så pågick det arbete i kommunerna för att skapa smarta hemtjänstresor. Vid träffen var deltagarna eniga om att det förändringsarbete som pågick tog tid, men också att det behövde ta tid för att hela organisationen skulle vara med på förändringarna. Deltagarnas uppfattning stämmer också överens med slutsatser som presenteras i Trafikverkets rapport för Uppföljning ”Bättre kommunala tjänsteresor” 2006-2010 Publikation 2011:096. Publikationen bifogas som bilaga till Slutrapporten, Bilaga 2D 2011-096 *Bättre tjänsteresor i Orust uppföljning*.

Även om inga fler träffar skedde enbart med arbetsgruppen var arbetsgruppen inbjuden för att delta på träffarna med den nybildade och motsvarande arbetsgruppen för kommunerna i Kalmar och Blekinge län. De hade två träffar under året. På den ena träffen presenterade Johanna Jacobson från Tieto hur planering sker med hjälp av programvaran Laps Care och på den andra träffen presenterade Martina Bohlin från WSP Analys & Strategi deras arbete med ruttoptimering och program WinRoute. Tyvärr kunde ingen från Kronobergs arbetsgrupp delta på dessa träffar.

Från början av **2011** fram till dess att Klimp stängdes hade arbetsgruppen inga träffar. Kontakten har i stället skett via e-post och telefon inför slutrapporteringen av Klimpen. Planer finns för att bjuda in till arbetsgruppsträff under hösten 2011. Under våren inleddes också ett arbete att göra en uppföljning av nulägesanalysen 2007. Uppföljningsrapporten har tyvärr inte blivit klar till slutrapporten av Klimpen. Ett utkast av rapporten bifogas som bilaga. Bilaga 2L *Uppföljningsrapport BKT 2010 utkast*. Uppföljningsrapporten skall läsas med försiktighet eftersom den ej är bearbetad och kommunerna fått möjlighet att göra eventuella justeringar.

### **iii. Hanteringen av bidraget enligt denna åtgärd.**

Som nämndes inledningsvis tilldelades inte åtgärden det bidrag som söktes. Att det blev ett relativt litet bidragsbelopp har både varit en fördel och nackdel för åtgärden. Fördelen ligger i att om bidragsbeloppet till åtgärden skulle fördelas jämt mellan länets kommuner skulle bidragsbelopp per kommun bli 45 tkr. Det innebär att drivkraften för att arbeta med Smarta hemtjänstresor måste komma från det egna intresset av att förändra verksamheten mer än från möjligheten att få ett bidrag. Nackdelen med det låga bidragsbeloppet är givetvis att åtgärden inte har kunnat genomföras med den kraft som avsågs i ansökan. Nu i efterhand kan man dock konstatera att förändringsarbetet tar tid och måste ske i den takt som verksamheten klarar av.

I Naturvårdsverkets beslut för Klimpbidrag gavs inga rekommendationer för hur förändringen av åtgärden skulle genomföras. Enligt beslut kvarstår kravet att åtgärden ska upparbeta sammanlagda kostnader på 2,4 miljoner kronor och att den ska leda till en minskning av bränsleförbrukningen på 47m<sup>3</sup> bensin. Detta dilemma och hur bidraget skulle hanteras har tagits upp och diskuterats av arbetsgruppen. Alla har varit medvetna om detta och trots det genomfört sina åtgärder med kännedomen om att bidraget kan bli litet.

För hanteringen av bidraget har det funnits och diskuterats två möjliga alternativ. Inget av alternativen kan dock visa på att det inom ramen för åtgärden upparbetats sammanlagt 2,4 miljoner kronor.

Det första alternativet var att fördela bidraget enligt den praxis som lades av Vägverket Region Sydöst. Denna praxis fick sin form när Vägverket region Sydöst ville stimulera arbetet med Bättre kommunala tjänsteresor i sydostregionen. Enligt den skulle kommunerna som var intresserade av ett stöd avlägga en avsiktsförklaring och därefter fick de ett stöd på 60 tkr för att genomföra en förstudie. Nu har kommunerna som lämnat delåtgärdsrapportering genomfört betydligt mer än en förstudie, men om det alternativet skulle följas för denna klimpåtgärd skulle de tre kommunerna få 60 tkr var, dvs. ett sammanlagt bidrag behov på 180 tkr för denna åtgärd.

Det andra alternativet var att fördela det totala bidraget på 360 tkr mellan de tre kommunerna som har lämnat in delåtgärdsrapportering. Det skulle ge de tre kommunerna 120 tkr var i bidrag för de åtgärder som de har genomfört, vilket skulle bli ca 27 % i bidrag för de upparbetade kostnaderna.

Vi har valt att till Naturvårdsverkets eRapporteringen för åtgärden rapportera enligt det andra alternativet dvs. att fördela hela bidragsbeloppet på 360 tkr mellan de tre kommunerna. Grunden till det valet ligger i att vi i ansökan skrev att åtgärden skulle bedömas som en informations- och utbildningsåtgärd även om vi registrerade den som en ”vanlig” åtgärd.

#### Vad har genomförts som delåtgärder?

Tre kommuner, Alvesta, Tingsryd och Växjö, har skrivit och lämnat in delåtgärdsrapporter för genomförda delåtgärder. Rapporterna bifogas som bilaga till denna slutrapport. Bilagorna är *2E Delåtgärdsrapportering Alvesta*, *2F Delåtgärdsrapportering Tingsryd* och *2G Delåtgärdsrapportering Växjö*. Älmhult har för arbetsgruppen meddelat att de som åtgärd skulle installera nyckelgömmor. Nyckelgömmor är ett effektivt sätt för att snabbt minska bilkörandet. Älmhult har dock inte lämnat någon delåtgärdsrapportering för sin åtgärd. Nedan följer en kortfattad beskrivning av vad som har genomförts.

#### Alvesta

Nulägesbeskrivning och status inom ruttoptimering/logistikmetoden på två av våra hemtjänstområden i Alvesta kommun, Högåsen och Bryggaren, samt pröva 50 nyckelgömmor, för närvarande Högåsens hemtjänstdistrikt och nattpatruller. Målsättningen är att aktivt jobba för en minskad användning av fossila bränslen genom att optimera körsträckor inom hemtjänsten genom ruttoptimering och införande av nyckelgömmor.

Inom ruttoptimering tittar man på olika lösningar som finns på marknaden. Beslut är taget om att införa nyckelgömmor inom förvaltningarna och man håller på att skriva en kravspecifikation inför en upphandling av nyckelgömmor.

#### Tingsryd

Målet var att spara in en bil samt att minska antal kilometer.

Man har infört ett logistikprogram, ECE Network, som gav en förbättring men programmet är omständligt och tidskrävande vilket gör att man har gått över till en annan datafirma som vidareutvecklat programmet. Programmet heter prima logic, och det har underlättat logistiken.

Det har varit ett omfattande arbete att genomföra med mycket missmod från en del i arbetsgruppen. Främst har kritiken varit att man upplevt det styrt vilka som går till vilka, men efterhand har man kommit underfund med att det fungerar bra att man i det nya programmet kan styra brukarna till mindre grupper så att kontinuiteten har blivit bättre. Brukarna får hjälpen mer regelbundet nu vilket upplevs positivt.

När det gäller minskad bilkörning så gillar inte alla att cykla, men man har köpt in en elcykel och beställt en till vilket gjort det mer positivt. Man har även köpt in regnkläder.

Antalet bilar har minskats från 8 till 7 stycken och hemtjänsten har ökat med cirka 30 hjälptagare och 5 personal. Man har även infört nyckelgömmor.

#### Växjö

Test av ruttplaneringsprogrammet Logix inom tre hemtjänstområden; Ingelstad, Lammhult och Teleborg. Syftet är att optimera hemtjänstresorna och få en positiv effekt på kostnader samt att minska miljöpåverkan.

Logix har testats i tre hemtjänstområden med påbörjat införande i januari 2010. Avtalet tecknades t.o.m. maj 2011. Genomförandet har inte varit okomplicerat. Programmet upplevdes som omständligt och med mycket dubbelarbete. Det upplevdes som svårt att använda då omsorgstagarnas önskemål om flexibilitet skulle tillgodoses. Vissa tekniska problem fanns också varför projektet fullföljdes enbart i Ingelstad. Det fanns i organisationen vissa svårigheter att uppnå effekten av ny planering. Erfarenheter från projektet att ta med är en kunskap kring planering och vilka förberedelser som måste föregå. Dessutom en tydlighet i hur ett framtida ruttplaneringsprogram bör fungera och i kravställande på ett sådant. Avsikten är att de personer som har deltagit i projektet ska komma att medverka i ett sådant arbete och att erfarenheterna på så sätt tas tillvara.

Slutrapport Klimp II 2007-2011 – Regionförbundet södra Småland  
 Kommunal reserevision i Kronoberg Regionförbundet södra Småland

**Ekonomi**

Miljörelaterad investering (Åtgärdsinvestering)	1 347 529 kronor
Begärt bidrag i slutrapporten	360 000 kronor
Bidragsprocent blir:	27 %

	Datum för utbetalning från RFSS till huvudmannen
Mottaget bidrag nr 1	
Mottaget bidrag nr 2	
Mottaget bidrag nr 3	

**Huvudmannens kostnadsredovisning**

Redovisning av kostnader (kr)	2007	2008	2009	2010	2011	Totalt
Miljörelaterad investering						

**Specificering av nerlagda kostnader, dvs. åtgärdens kostnadsredovisning**

För hanteringen av bidraget har det funnits och diskuterats två möjliga alternativ. Inget av alternativen kan dock visa på att det inom ramen för åtgärden upparbetats sammanlagt 2,4 miljoner kronor.

Det först alternativet var att fördela bidraget enligt den praxis som lades av Vägverket Region Sydöst. Denna praxis fick sin form när Vägverket Region Sydöst ville stimulera arbetet med Bättre kommunala tjänsteresor i sydostregionen. Enligt den skulle kommunerna som var intresserade av ett stöd avlägga en avsiktsförklaring och därefter fick de ett stöd på 60 tkr för att genomföra en förstudie. Nu har kommunerna som lämnat delåtgärdsrapportering genomfört betydligt mer än en förstudie, men om det alternativet skulle följas för denna Klimpåtgärd skulle de tre kommunerna få 60 tkr var, dvs. ett sammanlagt bidragsbehov på 180 tkr för denna åtgärd.

Det andra alternativet var att fördela det totala bidraget på 360 tkr mellan de tre kommunerna som har lämnat in delåtgärdsrapportering. Det skulle ge de tre kommunerna 120 tkr var i bidrag för de åtgärder som de har genomfört, vilket skulle bli ca 37 % i bidrag för de upparbetade kostnaderna.

Vi har valt att till Naturvårdsverkets eRapporteringen för åtgärden rapportera enligt det andra alternativet dvs. att fördela hela bidragsbeloppet på 360 tkr mellan de tre kommunerna. Grunden till det valet ligger i att vi i ansökan skrev att åtgärden skulle bedömas som en informations- och utbildningsåtgärd även om vi registrerade den som en ”vanlig” åtgärd.

Med anledning av att det finns en osäkerhet och tolkningsmöjlighet över vilka krav som måste uppfyllas vid åtgärdens genomförande, överlåter vi till Naturvårdsverket att göra den slutliga bedömningen. I denna rapport, har vi på ett så tydligt sätt som möjligt beskrivit hur åtgärden har genomförts och försökt att lyfta fram de delar som kan ligga till grund för tolkningen av åtgärdens genomförande. Inget bidrag för del åtgärderna har betalats ut till kommunerna.

Nedan presenteras de tre kommunernas kostnadsredovisningar.

I kommunernas delåtgärdsrapportering, bilagorna 2 E – G, finns kopia på fakturor och underlag för kostnader. Det bör poängteras att lönekostnaderna inte tar upp kostnader för deltagande i arbetsgruppen samt att ingen av de upptagna kostnaderna har finansierats av Vägverket Region Sydöst genom det stöd de betalade ut.

Slutrapport Klimp II 2007-2011 - Regionförbundet södra Småland  
 Kommunal reserevision i Kronoberg Regionförbundet södra Småland

**Alvesta kommun**

2010-01 Konsult	20 832
2010-02 Konsult	15 000
2010-03 Konsult	5 000
2010-07 Konsult (lås)	23 700
2010-10 Konsult (lås)	35 550
Rapporterade arbetskostnader	141 000

**Summa: 241 082**

Andel bidrag om 60 tkr 25%

Andel bidrag om 120 tkr 50%

**Tingsryds kommun**

2009

Konsult, programvara	192 594
Eget arbete	0

2010

Konsult, programvara	53 560
Eget arbete	121 497

2011

Konsult, programvara	191 938
Eget arbete	102 211

**Summa 661 800**

Andel bidrag om 60 tkr 9%

Andel bidrag om 120 tkr 18%

**Växjö**

2010-02 Konsult	10 520
2010-03 Konsult	50 120
2010-04 konsult	110 920
2010-05 Konsult	35 850
Rapporterade arbetskostnader	237 237

**Summa: 444 647**

Andel bidrag om 60 tkr 13%

Andel bidrag om 120 tkr 27%

**Total miljörelaterad kostnad för de tre kommunernas delåtgärder 1 347 529**

Andel bidrag om 60 tkr/kommun 13%

Andel bidrag om 120 tkr/kommun 27%

Slutrapport Klimp II 2007-2011 - Regionförbundet södra Småland  
 Kommunal reserevision i Kronoberg Regionförbundet södra Småland

### Vilka ytterligare bidrag har åtgärden fått?

Ytterligare bidrag som beviljats för åtgärden. (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument.)

Det finns inga ytterligare bidrag till kommunernas delåtgärder.

Under programperioden finns det andra bidrag som berör området kommunal reserevision/Smarta hemtjänstresor.

Före detta Vägverket region Sydöst, numera Trafikverket Region Syd har genom samarbetsavtal/avsiktsförklaring delat ut ett stöd för genomförande av förstudier till kommuner i sydostregionen. Ifrån Kronoberg har Tingsryd och Älmhult tagit emot det stödet och genomfört förstudier. Ingen av de kostnaderna finns med i redovisningen ovan.

Samordningen och administrationen av åtgärden har skett av Energikontor Sydosts regionala klimat- och mobilitetskontor i Kronoberg, som är en åtgärd i Regionförbundet södra Smålands Klimp III och finansieras således av Naturvårdsverket och av Trafikverket. Inga kostnader för samordning och administration har tagits upp för denna åtgärd.

### Vilka miljökrav har ställts vid upphandlingar i åtgärden

Redogör för vilka miljökrav som ställts i de upphandlingar som genomförts för åtgärden (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument.)

Inga specifika miljökrav har ställts vid upphandlingar i åtgärden.

### Revisorsintyg

Till slutrapporten skall bifogas som bilaga intyg från en auktoriserad revisor eller en certifierad kommunal revisor som godkänt den ekonomiska redovisningen.

Revisorns namn: Yvonne Lundin

Datum för utfärdat revisorsintyg: 2011-08-22

### Miljöeffekten

#### Koldioxid eller energibesparing

Beskriv hur angivna miljöeffekter i form av minskad koldioxid eller energibesparing har uppnåtts. (I Naturvårdsverkets e-dokument skall dessa uppgifter föras till separat flik.)

#### Användning av energislag

Energislag	Före	Efter	Enhet	Förändring energi (kWh)	Förändring CO2 (ton)
Drivmedel Bensin	311	265	m <sup>3</sup>	-410 750	-108,6
<b>Totalt</b>				<b>-410 750</b>	<b>-108,6</b>

#### Energislag och växthusgaser totalt (summering av uppgifter ovan)

Förändring energi (kWh)	Förändring CO2-ekv (ton)
<b>-410 750</b>	<b>-108,6</b>

Beskriv hur den uppnådda miljöeffekten tagits fram typ mätning, beräkning m.m?

I Klimpansökan som lämnades in 2006 hade vi gjort vissa antaganden vilka var:

Att det i Kronobergs län fanns 72 planeringsgrupper/hemtjänstlag.

Att 60 % av en kommuns fordonsinnehav används inom hemtjänsten, vilket skulle innebära 311 bilar.

Att fordonen kör 2 500 mil per och att bränsleförbrukningen låg på 1 liter per mil.

Genom beräkning av de uppskattade värdena kom vi fram till att hemtjänsten i Kronoberg årligen kör 778 500 mil per år och således förbrukar 779 m<sup>3</sup> bränslen och genom det släpper ut 1 775 ton CO<sub>2</sub> per år. Kostnader för bränslen beräknades till 7 785 tkr per år.

När projektet startade genomfördes en nulägesanalys för 2007. Analysen bifogas som bilaga, Bilaga 2H 2009-03-05 Nuläge BKT 2007. Tyvärr fick vi inte fram uppgifter för länets minsta kommuner Uppvidinge (9 484 invånare) och Lessebo (8 070 invånare).

Genom undersökningen fick vi fram följande uppgifter:

Att det fanns 71 planeringsgrupper/hemtjänstlag.

Att fordonsinnehavet var 316 bilar och cykelinnehavet var 143 cyklar.

Att antalet körda mil var 637 498 mil dvs. 2 017 mil per år och bil.

Endast en kommun kunde lämna uppgifter om bränsleförbrukningen. Fem av de sex kommunerna kunde lämna uppgifter om kostnader för bränslen vilka var 4 229 tkr. Fyra av sex kommuner kunde lämna uppgifter om fordonskostnader vilka var 8 345 tkr. Fem av sex kommuner kunde lämna uppgifter om kostnader för privat bil i tjänst vilka var 2 412 tkr. Samtliga kommuner hade uppgifter över summa bilkostnader vilka uppgick till 14 986 tkr.

I stora drag stämde uppskattningarna till ansökan överens med vad som kom fram i nulägesanalysen. Undantaget var att bilarna rullade färre antal mil per år än vad som antogs, samt att kostnaderna för bränslen var betydligt lägre än vad som antogs.

En uppföljande undersökning av Nuläge BKT 2007 för 2010 har påbörjats, men resultatet har ännu inte kunnat presenteras. Som bilaga till denna slutrapport lämnas ett utkast av den uppföljningsundersökningen, Bilaga 2L Uppföljningsrapport BKT 2010 utkast. Uppföljningsrapporten skall läsas med försiktighet eftersom den ej är bearbetad och kommunerna fått möjlighet att göra eventuella justeringar.

Enligt ansökan var målet att vi skulle kunna genomföra åtgärder i 30 arbetslag och att dessa arbetslag skulle kunna minska sin bränsleförbrukning med 15 %. Enligt beräkningen skulle bränsleförbrukningen minska från 311 m<sup>3</sup> till 255 m<sup>3</sup>, dvs. en minskning med 47m<sup>3</sup>.

Till slutrapporteringen har tre kommuner lämnat varsin delåtgärdsrapportering, nämligen Alvesta, Tingsryd och Växjö. Antalet distrikt som har berörts av delåtgärden är i Alvesta 2 stycken, Tingsryd har inte lämnat någon uppgift och i Växjö 3 stycken.

Av de tre kommunerna är det bara Växjö och då enbart för distriktet Ingelstad som man har lämnat uppgifter om förändringar av bränsleförbrukning. Distriktet Ingelstad var också det distrikt av de tre distrikten som provperioden med logistikprogram lyckades bäst i. De rapporterade uppgifterna visar på att de från juni 2010 till mars 2011 lyckades minska bränsleförbrukningen med 29 %, eller 259 liter bränslen. Antalet bilar i distriktet var 6 stycken. Antalet beslutade timmar hade under samma period minskat, men inte i samma omfattning som bränsleförbrukningen. Minskningen i beslutade timmar var 11 %.

Tingsryd har i sin delåtgärdsrapportering uppgett att de har bytt från ett logistikprogramstöd till ett annat, mer lättanvänt. De har också rapporterat att de minskat sitt bilinnehav i ett arbetslag från 8 till 7 st. Samtidigt har de ökat antal hjälptagare med 30 personer och personal med 5 personer. Enligt uppgifterna som lämnades i nulägesrapporten för 2007 kör hemtjänstens bilar i Tingsryd i genomsnitt 2 185 mil. Nu vet vi inget om hur långt de 7 kvarvarande bilarna körs, men förutsatt att genomsnittet inte förändrats skulle bränsleförbrukningen minska med 12 %, en besparing av 2 185 liter bränsle.

## Slutrapport Klimp II 2007-2011 - Regionförbundet södra Småland

Kommunal reserevision i Kronoberg Regionförbundet södra Småland

Alvesta har inte lämnat några uppgifter som kan användas för beräkning eller uppskattning. Förutom utredning som har visat på kommunens besparingspotential om logistik inom hemtjänsten används fullt ut så har kommunen provat 50 nyckelgömmor och planerar för en upphandling för hela kommunen. Kommunen har inte lämnat några uppgifter om hur stor besparing det har gett, men muntligen har de framfört att körandet har minskat.

Under programperioden har ett antal förstudier genomförts som visar på besparingspotentialen när logistik används fullt ut inom hemtjänsten. Nedan redovisas vad som framkommit från utredningarna:

Kommun	Distrikt	Potential för minskad körsträcka
Älmhult	Centrala 1	34 %
Tingsryd	Ryd	22 %
Tingsryd	Äppelgården	22 %
Alvesta	Högåsen	28 %
Alvesta	Bryggaren	37 %

Medel för de fem distrikten är 28 %. Den uppgiften kan jämföras med vad vi i ansökan uppgav att åtgärden skulle leda till, dvs. en besparing på 15 % av fordonsbränsleförbrukningen.

### Slutsats

Även om inte åtgärden kan visa någon utredning som visar på hur mycket bränslen som har besparats tack vara åtgärdens genomförande så vill vi utifrån resonemanget ovan och de uppgifter som trots allt har lämnats påstå att miljönyttan för åtgärden har uppnåtts.

## Övriga miljöeffekter

Beskriv övriga miljöeffekter som har uppnåtts tack vare åtgärden. (I Naturvårdsverkets e-dokument skall denna text föras till: Övriga miljöeffekter)

Ingen utredning över övriga miljöeffekter har tagits fram, men som övriga miljöeffekter kan hävdas allt som kan kopplas till minskad körning med bil.

Åtgärden har också bidragit till en bättre folkhälsa eftersom flera av kommunerna som ingått i arbetet har uppgett att de har införskaffat fler cyklar till verksamheten, samt även kringutrustning som regnkläder och hjälmar.

Beskriv hur övriga miljöeffekten tagits fram typ mätning, beräkning m.m.?

## Långsiktiga miljöeffekter

Vilka mätbara miljöeffekter i form av koldioxid, energi, m.m. beräknas långsiktigt uppstå som en följd av åtgärden? (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument.)

Den långsiktiga miljöeffekten för åtgärden är god. Genom åtgärden finns kunskap och erfarenhet i regionen som är värdefull för de nya kommuner som är på väg in i ett arbete som berör hemtjänsten och logistik. Man kan också konstatera att ett arbete som berör en organisation som till huvuduppgift inte har att hantera frågor om fordon och transporter tar tid att genomföra.

Det som stör den goda effekten på lång sikt är det fria vårdvalet som kan innebära att resor och transporter kan öka när olika vårdbolag ska utföra uppgifter hos vårdnadstagarna i en kommun.

### Övriga resultat och effekter

Vilka eventuella övriga resultat och effekter har uppnåtts under programperioden respektive beräknas långsiktigt uppstå till följd av åtgärden? (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument.)

Som övrigt resultat, tack vare åtgärden, kan framhållas att det genom arbetsgruppen skapats ett nytt forum dit personal inom hemtjänsten som har ansvar för fordon kan komma med sina frågeställningar. Vidare kan man framhålla att kommunernas hantering av tjänstecyklar så som service och underhåll har blivit bättre, åtminstone vad som har presenterats vid arbetsgruppernas möten. Det har också inneburit att kommunerna har köpt in elcyklar till verksamheten.

### Hur har utvärderingen skett?

Hur har resultaten av åtgärden utvärderats? (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument. Obligatoriska texter vid åtgärd klassad som ny teknik/demonstration)

I avsnittet om Miljöeffekter beskrivs hur miljönyttan för åtgärden har beräknats. Beräkningarna bygger på de underlag och utredningar som har tagits fram under programperioden.

Vilka är:

2009-35 Bättre kommunala tjänsteresor sex kommuner SÖ Sv. Bilaga 2C

Delåtgärdsrapportering Alvesta. Bilaga 2E

Delåtgärdsrapportering Tingsryd, Bilaga 2F

Delåtgärdsrapportering Växjö. Bilaga 2G

Nuläge BKT 2007. Det är nuläget för fordonsinnehavet för 6 av Kronobergs 8 kommuner. Bilaga 2H

2007-11-26 Nulägesrapport Älmhult. Bilaga 2I

2008-11-01 Nulägesrapport Tingsryd. Bilaga 2J

2010-03-09 Nulägesrapport Alvesta. Bilaga 2K

De tre nulägesrapporterna har utförts och sammanställts av ECE Network.

Uppgifter som framkommit i Uppföljningsrapport BKT 2010 utkast har inte kunnat användas vid utvärderingen av åtgärden. Rapporten bifogas ändå som bilaga. Bilaga 2L.

Frågorna i kommunernas delåtgärdsrapporteringar har tagits fram med inspiration av SUMO för att lyfta fram resultat som inte enbart är på effektnivå. Även den detaljerade projektplanen togs fram med inspiration av SUMO.

### Hur har resultatet av åtgärden spridits?

På vilket sätt har huvudmannen, programägaren eller annan aktör bidragit till spridning av åtgärdens resultat? (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument. Obligatoriska texter vid åtgärd klassad som ny teknik/demonstration)

Åtgärden i sig har handlat om att sprida resultat och erfarenheter, framförallt har det skett i arbetsgruppen och genom dem som har deltagit på träffarna. Antalet personer som har kommit på träffarna har varierat under programperioden. Det har funnits en kärna på 6-7 personer och på sändlistan har det funnits ett 20-tal personer.

Den stora informations- och kunskapsspridningen av resultat har framförallt skett genom de tre större seminarierna som har arrangerats.

Vidare har information spridits genom regionförbundets nätverk för socialchefer.

### **Hur kommer arbetet med åtgärden att fortsätta?**

Hur avser det fortsatta arbetet, med åtgärden att drivas?\* (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument. Obligatoriska texter vid åtgärd klassad som ny teknik/demonstration)

Arbetsgruppen och arbetet med att sprida kunskap om Bättre kommunala tjänsteresor/Smarta hemtjänstresor kommer att fortsätta i första hand så länge Energikontor Sydost har möjlighet att driva det regionala mobilitetskontoret. Finansieringen är klar t.o.m. 2012, därefter råder en osäkerhet. En möjlig fortsättning är att forumet som skapats via arbetsgruppen kan ingå i något av Regionförbundet södra Smålands nätverk.

Som framtidsplan finns också att under hösten 2011 arrangera ett större seminarium för att belysa effekter på logistik inom hemtjänsten när det fria vårdnadsvalet införs.

I delåtgärdsrapporteringen fick kommunerna ange hur de skulle fortsätta med arbetet. De svarade:

#### Alvesta

Införande av nyckelgömmor.

#### Tingsryd

Införa logistikarbete i fler hemtjänstgrupper.

#### Växjö

I en avslutad upphandling av verksamhetsstöd finns option på ruttplaneringssystem, och detta system kommer att testas. Som tidigare beskrivits kommer erfarenheter från projektet att tas tillvara i kravställandet på nytt system för ruttplanering.

### **Andra förhållanden av betydelse?**

Andra förhållanden av betydelse? (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument.)

Det finns inget annat av betydelse att rapportera.

### **Har särskilda villkor uppfyllts?**

Hur har de särskilda villkoren uppfyllts? (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument.)

Enligt vår uppfattning har de särskilda villkoren för åtgärden uppfyllts.

Med anledning av att det finns en osäkerhet och tolkningsmöjlighet över vilka krav som måste uppfyllas vid åtgärdens genomförande, överlåter vi till Naturvårdsverket att göra den slutliga bedömningen. I denna rapport, Bilaga 2A, har vi på ett så tydligt sätt som möjligt beskrivit hur åtgärden har genomförts och försökt att lyfta fram de delar som kan ligga till grund för tolkningen av åtgärdens genomförande.

### **Bilagor till slutrapporten**

Sammanställning av samtliga bilagor som skall bifogas till slutrapporten.  
Var noggrann med att dokumentets namn för bilagan är det samma som skrivs in nedan.  
Obligatorisk bilaga är revisorsintyg.

- 2A Slutrapport inkl. ek Kommunal reserevision i Kronoberg (dvs. detta dokument)
- 2B Inbjudan och program för 3 seminarier.
- 2C 2009-35 Bättre kommunala tjänsteresor sex kommuner SÖ Sv
- 2D 2011-096 Bättre tjänsteresor i Orust uppföljning
- 2E Delåtgärdsrapportering Alvesta
- 2F Delåtgärdsrapportering Tingsryd
- 2G Delåtgärdsrapportering Växjö
- 2H 2009-03-05 Nuläge BKT 2007
- 2I 2007-11-26 Nulägesrapport Älmhult
- 2J 2008-11-01 Nulägesrapport Tingsryd
- 2K 2010-03-09 Nulägesrapport Alvesta
- 2L Uppföljningsrapport BKT 2010 utkast
- 2M Revisorsintyg