



**SLUTRAPPORT**  
**Klimatinvesteringsprogram I**  
**2005 - 2008**

**Växjö**  
**2009-02-09**

## Dokumentinformation

Titel:	Slutrapport Klimatinvesteringsprogram I 2005–2008
Innehåll:	Dokumentet innehåller slutrapport för Regionförbundet södra Smålands klimatinvesteringsprogram I 2005–2008.
Dokumentet är sammanställt av:	Per Hansson på Energikontor Sydost på uppdrag av Regionförbundet södra Småland. Energikontor Sydost Framtidsvägen 10 A 351 96 VÄXJÖ 0470 – 72 33 20
Färdigställd:	2009-02-09
Tidigare dokument:	2008-02-29 Verksamhetsrapport 2007 2007-03-20 Verksamhetsrapport 2006 2006-03-15 Verksamhetsrapport 2005

## INNEHÅLL

INNEHÅLL .....	3
UPPDRAG SOM PROGRAMÄGARE.....	5
Slutrapport.....	5
PROGRAM RAPPORTERING KLIMP I 2005-2008.....	7
Hur har programmet genomförts?.....	8
Den fortsatta uppföljningen och utvärderingen av programmet .....	13
Samverkan med näringsliv, organisationer med flera.....	13
Allmänhetens engagemang och jämställdhet .....	15
Information och kunskapsspridning om programmet .....	16
Följdåtgärder tack vare programmet .....	17
Andra förhållanden av betydelse?.....	20
Goda exempel .....	20
Bilagor till slutrapporten .....	21
ÅTGÄRDS RAPPORTERING.....	23
Administration .....	23
Järnvägsbaserad brytpunktsystem – Terminalinvestering godsbarngård i Alvesta .....	29
Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning – AGA .....	39
Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/ALWEX .....	45
Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt .....	51
Klimat- och Mobilitetskontor i Kronobergs län – Energikontor Sydost.....	57



## UPPDRAG SOM PROGRAMÄGARE

### Slutrapport

Regionförbundet Södra Småland är efter programperioden skyldig att senast tre månader efter programmets slut lämna en slutrapport. Programmet slutade 17 november 2008 och slutrapporten skall vara inlämnad till naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Kronobergs län senast den 17 februari 2009. Syftet med slutrapporten är i grunden att uppfylla villkoret på rapport-skyldighet som anges i beslutet från rådet för investeringsstöd. Slutrapporten är givetvis också värdefull eftersom den ger en bra överblick över hur programmet har utvecklats. Denna sammanställda slutrapport är också användbar i informations-sammanhang.

### Krav på innehåll i verksamhetsrapporten

Anvisningar för vad slutrapporten ska innehålla presenteras i Naturvårdsverkets författningssamling NFS 2003:13. Av författningssamlingen framgår att rapporteringen skall innehålla en redovisning av:

17 § Senast tre månader efter det att samtliga åtgärder i programmet har slutförts, skall den som beviljats bidrag av Naturvårdsverket för ett program eller en enstaka åtgärd till Naturvårdsverket lämna en sådan slutrapport som avses i 17 § förordningen (2003:262) om statliga bidrag till klimatinvesteringsprogram. Slutrapporten skall omfatta alla åtgärder som beviljats bidrag. Slutrapporten skall lämnas i den form som Naturvårdsverket anvisar. Kopia på slutrapporten skall ges in till länsstyrelsen i det eller de län där åtgärder genomförts. (NFS 2007:8)

18 § Slutrapporten skall innehålla en redovisning av

1. hur information och kunskap om programmet har spridits,
2. vilka mätbara miljöeffekter som uppkommit under programperioden till följd av var och en av åtgärderna, respektive långsiktigt beräknas uppstå,
3. vilka eventuella övriga resultat och effekter som uppnåts under programperioden för var och en av åtgärderna respektive långsiktigt beräknas uppstå,
4. till vem och för vilka åtgärder som programägaren har betalat ut bidrag,
5. hur mycket bidrag programägaren har rekviderat,
6. hur bidraget för var och en av åtgärderna uppfyller de villkor som angetts i Naturvårdsverkets beslut om bidrag och om eventuella ändringar av åtgärderna i programmet,
7. specificerade kostnader och delkostnader för varje åtgärd,
8. vilken samverkan som ägt rum med näringsliv, organisationer, universitet, högskolor och andra aktörer när det gäller att genomföra programmet,
9. hur allmänheten engagerats och i vilken utsträckning både män och kvinnor varit delaktiga i genomförandet av programmet,
10. på vilket sätt den fortsatta uppföljningen och utvärderingen av åtgärderna skall genomföras,
11. vilka eventuella följdåtgärder som blivit möjliga genom programmets investeringar, samt
12. andra förhållanden av betydelse, enligt Naturvårdsverkets anvisningar.

För demonstrationsprojekt, eller i de fall ny teknik eller nya metoder förekommit i en åtgärd, skall rapporten dessutom redovisa

- a. en utvärdering av resultatet av den nya tekniken eller den nya metoden,
- b. på vilket sätt programägaren eller annan aktör bidragit till spridning av resultaten i en sådan åtgärd, samt
- c. hur det fortsatta arbetet avses bedrivas.

19 § Till slutrapporten skall bifogas intyg från en auktoriserad revisor eller en certifierad kommunal revisor som godkänt den ekonomiska redovisningen. (NFS 2007:8) Underlaget för slutrapportens redovisning av ekonomi och miljöeffekter skall vara tillgängligt för Naturvårdsverkets kontroll.

### Slutrapportens uppläggning

För att följa utvecklingen och händelser för respektive åtgärd under programperioden har huvudmännen årligen fyllt i en åtgärdsjournal. Uppgifterna som har lämnats i åtgärdsjournalen har legat till grund för den årliga verksamhetsrapporten som Regionförbundet södra Småland har lämnat till Länsstyrelsen i Kronobergs län. För insamlandet av uppgifterna till slutrapporten har frågorna i åtgärdsjournalen kompletterats med de frågor Naturvårdsverket önskar få svar på i slutrapporten.

Slutrapporteringen av KLIMP till Naturvårdsverket är webbaserad och bygger på att programägaren skall ge svar på ett antal frågor. Svarsmöjligheten i webbformuläret är begränsad till max 2000 tecken per svar. Om svaren är längre än 2000 tecken hänvisas till att dokument kan bifogas som bilaga.

För att skapa struktur på slutrapporten och för att visa på helheten av Regionförbundet södra Smålands KLIMP har detta dokument tagits fram. Utgångspunkten är Naturvårdsverkets frågor som i detta dokument är markerade med en ram. Där svaren från programägaren Regionförbundet och huvudmännen är längre än det hänvisade utrymmet har en sammanfattning av svaret skrivits inledningsvis i stycket och det mer utförliga svaret därefter. Hela detta dokument och huvudmännens rapporter av sina åtgärder är också bifogade som bilagor till den webb-baserade slutrapporten.

Inledningsvis finns slutrapporteringen av programmet och därefter följer slutrapporteringen av programmets åtgärder.

## PROGRAM RAPPORTERING KLIMP I 2005-2008

Programnamn	<b>Kronoberg 2004</b>
Arbetsnamn	<b>KLIMP I 2005-2008</b>
Programägaren	Regionförbundet södra Småland fd. Södra Smålands kommuner och landsting fd. Kommunförbundet Kronoberg
Organisations nummer:	222 000 - 0372 Fd 222 000 – 0497 (Kommunförbundet Kronoberg & Södra Smålands kommuner och landsting))
Naturvårdsverkets diarienummer:	752-2912-04
Kontaktperson	Peter Hogla Per Hansson
Postadress	Videum
Postnummer och postort	351 96 VÄXJÖ
Telefon	0470 - 77 85 00 (Peter Hogla) 0470 - 72 33 24 (Per Hansson)
E-post	<a href="mailto:peter.hogla@rfss.se">peter.hogla@rfss.se</a> <a href="mailto:per.hansson@energikontor-so.com">per.hansson@energikontor-so.com</a>
Förändring:	Under 2007 Slutade Gunbritt Öhlén som Regiondirektör och ersattes av Ulla-Karin Jönsson. I början av 2009 slutade Ulla-Karin Jönsson och ersattes av Peter Hogla som tf Regiondirektör.

### Ekonomi för programmet enligt ansökan:

Miljörelaterad investering	Begärt bidrag	Bidragets andel av den miljörelaterade investeringen
11 927 760 kronor	3 612 880 kronor	30%
<i>Bidragets andelen är olika till programmets åtgärder</i>		

### Beskrivning av programmet i ansökan:

Under 2004 har TransportEko Sydost/Energikontor Sydost tillsammans med kommunerna i Kronobergs län arbetat fram ett gemensamt transportklimatinvesteringsprogram. Som programmets ägare och sökande om klimatinvesteringsbidrag står Kommunförbundet Kronoberg. Programmet har utformats i samråd med kommunerna i Kronobergs län, länsstyrelsen samt Naturvårdsverket. Programmet avser att ge svar på de frågor som de enskilda kommunernas klimatinvesteringsprogram hänvisar till avseende regionens transportsamarbete. Parallellt med Kronobergs läns ansökan har ytterligare en ansökan tagits fram gällande Kalmar län med Regionförbundet i Kalmar som programägare. Transportklimatstrategin ligger väl förankrad med näringslivet i länet inte minst med tanke på samarbetet kring regionens/länets olika godstransportprojekt.

Programmet presenteras i form av en framarbetad transportklimatstrategi med konkreta mål och en genomarbetad transportpolicy.

Syftet med den gemensamma transportstrategin och dess mål är att minska utsläppen av växthusgaser i regionen i enlighet med FN's ramkonvention och Riksdagens beslut, gällande att klimatförändringar skall stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.

Regionen befinner sig mitt i en spännande utveckling med många projekt som påverkar enskilda kommuner och länet som helhet. Inom regionen/länet kan godsprojekten SEBTrans-Link (Kust till Kustbanan), Nässjö-Oskarshamnsvägen och Östersjötangenten lyftas fram där man fokuserar kring samverkan för att lyckas med uppsatta mål. Därutöver pågår många andra gemensamma projekt inom bl.a. förnyelsebara fordonsbränslen, koldioxid som kylmedium och mobility management. Projekten ligger i linje med EU's övergripande transportpolitiska mål och det är med anledning av dessa projekt som regionen står inför behovet att göra investeringar med syfte att nå uppsatta mål om att minska växthusgasutsläppen.

## Hur har programmet genomförts?

Sammanfattning av beskriv hur programmet har genomfört.

(Texten i rutan skall föras till Naturvårdsverkets e-dokument ruta " Programbeskrivning – Sammanfattning ". Max 2000 tecken.)

Regionförbundet Södra Småland, fd Södra Smålands Kommuner och Landsting (SSKL), tilldelades i nov 2004 ett klimatinvesteringsbidrag på 3 612 880 kr. Regionförbundets klimatinvesteringsprogram omfattade sammanlagt 9 åtgärder. Av dessa avslogs bidrag till 4 medan 5 av åtgärderna erhöll bidrag samt ett bidrag till adm. av programmet.

När ansökan skrevs, beskrevs programmet som en transportklimatstrategi. Även om de fem av åtgärderna som beviljades bidrag alla har koppling till transportområdet har programmet under programperioden använts och hanterats som en heltäckande klimatstrategi. Regionförbundets klimatinvesteringsprogram har syftat till att påskynda omställningen till en hållbar utveckling i Kronobergs län. Det övergripande syftet och målet enligt ansökan är att "Kronobergs län ska bli föregångare i Sverige i arbetet med att minska klimatpåverkande utsläpp. Den långsiktiga inriktningen ska vara att göra regionen fossilbränslefri".

En av åtgärderna i programmet har genomförts i sin helhet enligt ansökan. Åtgärden är Regionalt klimat- och mobilitetskontor. Tre av åtgärderna, Terminalinvestering godsbangård i Alvesta och Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning – AGA samt Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat – AGA/Växjö Bilfrakt har genomfört investeringar men de investeringarna överensstämmer inte helt med vad som angavs i ansökan. Under respektive åtgärds åtgärdsredovisning finns en utförlig beskrivning av som har investerats och orsakerna till varför åtgärderna inte har kunnat genomföras som planerat. Orsakerna till att åtgärderna inte har kunnat genomföras kan delvis härledas till händelser som varken programägaren eller huvudmännen har haft rådighet över. Den slutliga åtgärden Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, – AGA/ALWEX har varit beroende av uppförandet av AGA:s tankanläggning i Växjö. Därför har den investeringen inte kunnat genomföras i lastbilarnas nya kylanläggningar.

Regionförbundet södra Småland, före detta Södra Smålands Kommuner och Landsting (SSKL), tilldelades i november 2004 ett klimatinvesteringsbidrag på 3 612 880 kronor från rådet för investeringsstöd inom Naturvårdsverket. Regionförbundets klimatinvesteringsprogram omfattade sammanlagt nio åtgärder. Av dessa avslogs bidrag till fyra av åtgärderna medan fem av åtgärderna erhöll bidrag samt ett bidrag till administrationen av programmet.

När ansökan skrevs beskrevs programmet som en transportklimatstrategi. Även om de fem åtgärderna som beviljades bidrag alla har koppling till transportområdet har programmet under programperioden använts och hanterats som en heltäckande klimatstrategi. Regionförbundets klimatinvesteringsprogram syftar till att påskynda omställningen till en hållbar utveckling i Kronobergs län. Det övergripande syftet och målet enligt ansökan är att "Kronobergs län ska bli föregångare i Sverige i arbetet med att minska klimatpåverkande utsläpp. Den långsiktiga inriktningen ska vara att göra regionen fossilbränslefri".

Varje person i Kronobergs län släppte enligt SCB:s energibalans ut 4,1 ton koldioxid om året (2004). Av dessa kommer 74 procent från transportsektorn och 26 procent från övriga samhällssektorer. Det regionala miljömålet vilket har antagits av Länsstyrelsen i Kronobergs län är att de fossila koldioxidutsläppen till 2010 ska minskas till 3,5 ton koldioxid per person och år. Ett arbete inleddes under 2008 för att uppdatera och utarbeta en ny regional Klimat- och energistrategi för Kronoberg.

Utsläppen av koldioxid per person är svagt minskande i Kronobergs län. Minskningen kommer framförallt från övriga samhällets sektorer medan utsläppen från trafiksektorn har varit relativt konstant under 2000-talet.

Detta program har också utvecklats och fått en fortsättning i och med att Regionförbundet har beviljats bidrag till ytterligare två klimatinvesteringsprogram. Regionförbundet har arbetat fram två nya klimatinvesteringsprogram, dels för perioden 2007–2011 och dels för perioden 2008–2012. För att hålla isär de tre programmen kallas de tre programmen för Klimp I, Klimp II och Klimp III.

I Klimp II ansöktes om 140,4 miljoner kronor i bidrag till sammanlagt 44 åtgärder. I beslutet från Naturvårdsverket i maj 2007 erhöll Regionförbundets program 16,9 miljoner till 12 åtgärder. I november 2007 lämnades ytterligare en ansökan in till Naturvårdsverket, Klimp III. I Klimp III ansöktes om 124 miljoner kronor i bidrag till sammanlagt 32 åtgärder. I beslutet från Naturvårdsverket i maj 2008 erhöll Regionförbundets program 28,6 miljoner till 5 åtgärder.

### Tidsplan

Enligt Rådet för investeringsstöd pågår Regionförbundets Klimpprogram från den 18 november 2004 till den 17 november 2008. Enligt Naturvårdsverkets författningssamling 2003:13 § 17 ska Regionförbundet södra Småland i egenskap av programägare senast tre månader efter det att samtliga åtgärder i programmet har slutförts lämna en slutrapport till Naturvårdsverket, dvs. senast den 17 februari 2009.

En av åtgärderna i programmet har genomförts i sin helhet enligt ansökan. Åtgärden är Regionalt klimat- och mobilitetskontor. Tre av åtgärderna, Terminalinvestering godsbangård i Alvesta och Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning – AGA samt Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat – AGA/Växjö Bilfrakt har genomfört investeringar men de investeringarna överensstämmer inte helt med vad som angavs i ansökan. Under respektive åtgärds åtgärdsredovisning finns en utförlig beskrivning av som har investerats och orsakerna till varför åtgärderna inte har kunnat genomföras som planerat. Orsakerna till att åtgärderna inte har kunnat genomföras kan delvis härledas till händelser som varken programägaren eller huvudmännen har haft rådighet över. Den slutliga åtgärden Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, – AGA/ALWEX har varit beroende av uppförandet av AGA:s tankanläggning i Växjö. Därför har den investeringen inte kunnat genomföras i lastbilarnas nya kylanläggningar.

Enligt de uppgifter som huvudmännen har lämnat till programmets slutrapport kommer troligen de åtgärder som inte har blivit genomförda att genomföras inom 1–2 år. På godsterminalen i Alvesta har ett arbete inletts för att kunna starta kombitrafik av gods i mindre skala under 2009 förutsatt att avtal med Banverket kan upprättas. Alvesta kommun tillsammans med Växjö kommun har också uppmanats att sända in en EU-ansökan om bidrag under 2009. Tilldelas de ett bidrag kan godsterminalen relativt snabbt utvecklas till den terminal som angavs i denna ansökan. De tre åtgärderna som berör ny form av kylanläggningar till lastbilar är beroende av de krav som ställs av de som köper kyltransporter. Troligen kommer ett sådant krav från en av de större livsmedelskedjorna under 2009 på frystransporter. Om ett sådant krav kommer att ställas kan nya kylaggregat monteras 1–2 månader efter beställningen. En förutsättning är givetvis att en tankanläggning finns, vilken också kan vara på plats efter ett par månader från beställning.

### Ekonomi

I och med att flera av programmets åtgärder inte har genomförts som angavs i ansökan har ej heller den angivna miljönyttan kunnat uppstå. Genom samråd mellan huvudmännen och Regionförbundet har det framkommit att ingen av de berörda huvudmännen vill att Regionförbundet skulle betala ut de första 75 procenten av bidraget till huvudmännen. Regionförbundet och huvudmännen önskar att Rådet för investeringsstöd på Naturvårdsverket ska granska och avgöra om de utförda investeringarna är berättigade till stöd eller ett reducerat stöd.

### Utbetalningar från Naturvårdsverket

Regionförbundets Klimpprogram skulle enligt Naturvårdsverkets beslut omfattat investeringar på totalt 11,9 miljoner kronor. Programmet beviljades bidrag på 3,6 miljoner kronor. Det innebär en total bidragsandel på 30 procent. Bidragsandelen för respektive åtgärd varierar mellan 24 och 50 procent. Naturvårdsverkets utbetalning av bidragsandelen sker vid tre tillfällen. De första 25 procenten av bidraget betalas ut i början av programperioden, 50 procent i mitten av programperioden, vilket skedde vid slutet av 2006, och 25 procent efter slutredovisningen, vilket är planerat att ske i början av 2009.

I och med att några av åtgärderna inte har genomförts som planerat kommer ett återbetalningskrav att uppstå. Då inget bidrag har betalats ut från Regionförbundet till de berörda huvudmännen kan en sådan återbetalning ske tämligen omgående efter beslut av Rådet för investeringsstöd.

	Summa utbetalat	Datum för utbetalning
Utbetalning nr 1 från SNV till RFSS	903 220 kr	2005-01-17
Utbetalning nr 2 från SNV till RFSS	1 806 440 kr	2006-12-04
Utbetalning nr 3 från SNV till RFSS		
<b>Summa:</b>	<b>2 709 660 kr</b>	

### Utbetalningar från Regionförbundet Södra Småland

Utbetalningar från Regionförbundet till huvudmännen som har genomfört sina åtgärder har skett efter bestämda regler som är upprättade i avtalet mellan Regionförbundet och huvudmännen. En förutsättning är således att det finns ett underskrivet avtal. Innan första utbetalningen av bidragsbelopp har kunnat ske skall Huvudmannen, också lämna in en arbets- och tidsplan för åtgärden. Andra utbetalningen av bidrag har gjorts när begärda uppgifter godkänts av Regionförbundet och när Regionförbundet erhållit motsvarande belopp av Naturvårdsverket.

Av bidragsbeloppet har högst 75 procent betalas ut till Huvudmannen som genomfört sin åtgärd som planerat. De resterande 25 procenten av bidraget betalas ut när Naturvårdsverket godkänt åtgärden och programets slutrapport, vikt förväntas kunna ske tidigast våren 2009. För de huvudmän som eventuellt kan få ett reducerat bidrag kommer hela det godkända bidragsbeloppet att betalas ut efter Naturvårdsverkets beslut.

Gjorda investeringar i åtgärden ska kunna styrkas med fakturor eller motsvarande. För att kostnaderna ska berättiga till stöd måste de ha uppkommit under programperioden och vid revision vara möjliga att identifiera och kontrollera.

Utbetalningar från Regionförbundet i kronor				Utbetalt från Regionförbundet södra Småland					
Åtgärdens nr och namn	Huvudman	Investering	Beviljat bidrag	2005	2006	2007	2008	2009	Hittills utbetalt
Administration RFSS				10 555	21 111				
Administration ESS		337 760	168 880	31 665	63 541				126 872
4.1.1 "Järnvägsbaserad brytpunktsystem – Terminalinvestering godsbarngård i Alvesta	Alvesta Kommun	5 230 000	1 569 000						
4.1.2 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning - AGA"	AGA gas	750 000	225 000						
4.1.3 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/ALWEX"	ALWEX	3 360 000	800 000						
4.1.4 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt"	Växjö Bilfrakt	1 050 000	250 000						
4.4.1 "Klimat- och Mobilitetskontor i Kronobergs län – Energikontor Sydost"	Energikontor Sydost	1 200 000	600 000	150 000	300 000				450 000
<b>Summa:</b>		<b>11 927 760</b>	<b>3 612 880</b>	<b>192 220</b>	<b>384 652</b>				<b>576 872</b>

Av bidraget som Regionförbundet erhållit från Naturvårdsverket har Regionförbundet betalat ut till huvudmän och för kostnader för administration sammanlagt 576 872 kronor. Regionförbundet har reserverat sammanlagt 2 132 788 kronor för utbetalning till Huvudmännen eller för återbetalning till Naturvårdsverket. Det reserverade beloppet finns på resultatenhets 259, projekt Klimp.

### Huvudmännens kostnadsredovisning

I tabellen nedan redovisas de kostnader som huvudmännen har lämnat rapport om under programperioden och vad de begär i klimatinvesteringsbidrag. Även om kostnaden för en huvudman och för administrationen överskrider den angivna kostnaden så finns medvetenhet om att bidragsbeloppet inte kan ökas över det beslutade beloppet. Samtliga kostnader för huvudmännen har uppstått under programperioden. För administrationen redovisas de kostnader som har uppstått efter programperiodens slut men inom de tre månader som är avsatta för sammanställningen av slutrapporten. Energikontoret har en mindre kostnad som uppstod i slutet av 2004, och i denna tabell är den kostnaden förd till 2005. I respektive huvudmans slutredovisning finns en mer utförlig kostnadsredovisning.

Huvudmännens kostnadsredovisning		Kostnader i kronor						Investerat i åtgärden	Begär i bidrag i slutredovisning
Åtgärdens nr och namn	Huvudman	2005	2006	2007	2008	2009			
Administration RFSS		10 555	21 111				348 373	168 880	
Administration ESS		100 144	86 227	38 432	61 965	29 939			
4.1.1 "Järnvägsbaserad brytpunktsystem – Terminalinvestering godsbarngård i Alvesta	Alvesta Kommun	171 000	119 000	344 000	1 120 000		1 754 000	526 200	
4.1.2 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning - AGA"	AGA gas				264 750		264 750	79 425	
4.1.3 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/ALWEX"	ALWEX						0	0	
4.1.4 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt"	Växjö Bilfrakt	221 800	221 800				443 600	106 464	
4.4.1 "Klimat- och Mobilitetskontor i Kronobergs län – Energikontor Sydost"	Energikontor Sydost	288 794	270 582	315 468	346 094		1 220 938	600 000	
<b>Summa:</b>		<b>569 144</b>	<b>490 046</b>	<b>696 909</b>	<b>1 502 809</b>	<b>29 939</b>	<b>4 031 661</b>	<b>1 480 969</b>	

### Miljöeffekter

De åtgärder som i ansökan har angett att de skulle leverera miljönytta har inte kunnat göra det i den omfattning som angavs i ansökan. Miljönyttan kommer från koldioxid kyla hos Växjö Bilfrakt/Smålands logistik och godsterminalen i Alvesta. Miljönyttan från godsterminalen kommer dock inte på grund av godstrafik på järnväg utan från den oljepanna som har kunnat stängas under programperioden. Det regionala klimat- och mobilitetskontoret var angivet som folkbildnings- och informationsprojekt och hade således inget krav på sig att leverera miljönytta. Kontoret har på ett föredömligt sätt lyckats nå ut med sitt arbete i regionen. Genom sina delprojekt har de kunnat skapa förändringar. Flera av kontorets delprojekt har utvärderats enligt den så kallade SUMO-modellen vilket tydligt kan visa på att arbetet nått ut till olika målgrupper. Även om det skulle vara önskvärt och intressant att räkna om informationsinsatsen till miljönytta och minskade koldioxidutsläpp är det i realiteten omöjligt att göra en summering för hela programperioden.

Enligt de uppgifter som huvudmännen har lämnat till programmets slutrapport kommer troligen de åtgärder som inte har blivit genomförda att genomföras inom 1–2 år.

På godsterminalen i Alvesta har ett arbete inletts för att kunna starta kombitrafik av gods i mindre skala under 2009 förutsatt att avtal med banverket kan upprättas. Så snart trafiken har startat kommer miljönytta att kunna uppstå. Miljönyttan som angavs i ansökan kan dock dröja ytterligare något år och är beroende av om den inlämnade ansökan till EU godkänns eller ej. Den planerade miljönyttan är givetvis beroende av hur mycket trafik som kommer att gå på järnvägen och det är i sin tur beroende av den ekonomiska utvecklingen.

De tre åtgärderna som berör ny form av kylanläggningar till lastbilar är beroende av de krav som ställs av de som köper kyltransporter. Troligen kommer ett sådant krav från en av de större livsmedelskedjorna att ställas på frystransporter under 2009. Om ett sådant krav kommer att ställas kan nya kylaggregat monteras 1–2 månader efter beställningen. En förutsättning är givetvis att en tankanläggning finns, vilken också kan vara på plats efter ett par månader från beställning. Växjö Bilfrakt/Smålands logistik har dock under programperioden prövat koldioxidkyla på två anläggningar, vilket har gett en viss miljönytta.

Sammantaget är det inte helt otroligt att den miljönytta som angavs i ansökan kan komma att vara uppnådd inom de närmaste åren. Då kommer effekten av detta klimatinvesteringsprogram att vara:

- Minskade fossila koldioxidutsläpp med ca 7 972 ton
- Minskad användning av olja för uppvärmning med ca 160 m<sup>3</sup>
- Minskad användning av diesel med ca 2 885 m<sup>3</sup>
- Minskad användning av ofullständigt fluorerade kolväten:
  - HFC 23 med ca 9 400 kg
  - HFC 143 a med ca 26 kg
  - HFC 134 a med ca 7,4 kg
  - HFC 125 med ca 3,7 kg

Åtgärdens nr och namn	Huvudman	Beräknad miljöeffekt i ansökan	Hittills uppnådd miljöeffekt
Administration		Ej relevant	Ej relevant
4.1.1 "Järnvägsbaserad brytpunktsystem – Terminalinvestering godsbarngård i Alvesta	Alvesta Kommun	-7 469 ton CO <sub>2</sub> , -26 544 MWh Drivmedel - Diesel MK1 2 692 m <sup>3</sup> och Bränsle – Eldningsolja 2-5, -160 m <sup>3</sup> Ofullständigt fluorerade kolväten: - HFC 23 ; -9 400 kg (-109 980 ton CO <sub>2</sub> e)	-470 ton CO <sub>2</sub> , -1 716 MWh Bränsle – Eldningsolja 2-5, 160 m <sup>3</sup>
4.1.2 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning - AGA"	AGA gas	-162 ton CO <sub>2</sub> , -612 MWh Drivmedel - Diesel MK1 -62 m <sup>3</sup> Ofullständigt fluorerade kolväten: - HFC 143 a; -8,4 kg (-31,9 ton CO <sub>2</sub> e) - HFC 134 a; -2,4 kg (-3,12 ton CO <sub>2</sub> e) - HFC 125; -1,2 kg (-3,36 ton CO <sub>2</sub> e)	Inga
4.1.3 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/ALWEX"	ALWEX	-260 ton CO <sub>2</sub> , -979 MWh Drivmedel - Diesel MK1 -100 m <sup>3</sup> Ofullständigt fluorerade kolväten: - HFC 143 a; -13,4 kg (-51,1 ton CO <sub>2</sub> e) - HFC 134 a; -3,8 kg (-6,0 ton CO <sub>2</sub> e) - HFC 125; -1,9 kg (-5,4 ton CO <sub>2</sub> e)	Inga
4.1.4 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt"	Växjö Bilfrakt	-81 ton CO <sub>2</sub> , -305 MWh Drivmedel - Diesel MK1 -31 m <sup>3</sup> Ofullständigt fluorerade kolväten: - HFC 143 a; -4,2 kg (-16,0 ton CO <sub>2</sub> e) - HFC 134 a; -1,2 kg (-1,6 ton CO <sub>2</sub> e) - HFC 125; -0,6 kg (-1,7 ton CO <sub>2</sub> e)	-26 ton CO <sub>2</sub> , -98 MWh Drivmedel - Diesel MK1 -10 m <sup>3</sup> Ofullständigt fluorerade kolväten: - HFC 143 a; -1,7 kg (-6,5 ton CO <sub>2</sub> e) - HFC 134 a; -0,5 kg (-0,7 ton CO <sub>2</sub> e) - HFC 125; -0,2 kg (-0,6 ton CO <sub>2</sub> e)
4.4.1 "Klimat- och Mobilitetskontor i Kronobergs län – Energikontor Sydost"	Energikontor Sydost	Inga miljömål angetts. Åtgärden är en informations- och folkbildningsinsats	Inga miljömål angetts. Åtgärden är en informations- och folkbildningsinsats
<b>Summa:</b>		<b>7 972 ton CO<sub>2</sub></b>	<b>-504 ton CO<sub>2</sub>, -1 813 MWh</b>

### **Begäran om ändring av åtgärd**

Om en Huvudman vill göra en ändring av åtgärden ska det skriftligen anmälas till Regionförbundet, som i sin tur i egenskap av programägare är skyldig att begära Naturvårdsverkets godkännande av ändringen. Ändringar måste genom beslut godkännas av Naturvårdsverket innan ändringen genomförs om den medför försämrat resultat, förseningar, ändrat huvudmannaskap eller annan påtaglig förändring.

Om en avvikelse/ändring gjorts i åtgärden utan att anmälan skett ska Huvudmannen omedelbart anmäla det till Regionförbundet, som i sin tur anmäler det till Naturvårdsverket. Om avvikelsen inte kan godkännas kan Huvudmannen bli skyldig att återbetala utgivna bidrag.

Ingen av Huvudmännen har under verksamhetsåren 2005–2008 inkommit med någon begäran om förändring av sina åtgärder.

### **Den fortsatta uppföljningen och utvärderingen av programmet**

På vilket sätt ska den fortsatta uppföljningen och utvärderingen av åtgärderna genomföras?  
(Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument.)

Det inrättade regionala Klimrådet som består av representanter från Regionförbundet södra Småland och Energikontor Sydost kommer att fortsätta sitt arbete så länge regionförbundet står som programägare för något klimatinvesteringsprogram. Det senaste programmet sträcker sig fram till 2012. Rådet kommer att fortsätta att följa utvecklingen i de åtgärder som har ingått i detta program. Rådet har också tagit upp att de vill utvärdera hur de åtgärder som inte har fått bidrag i Regionförbundets tre program har kunnat genomföras eller inte genomföras.

För utvecklingen av godsterminalen i Alvesta finns ett stort engagemang och intresse hos flera aktörer både inom och utanför Regionförbundet. Deras verksamhet och förhoppningsvisa tillväxt kommer att följas och utvärderas löpande. Det regionala mobilitetskontoret fick ett bidrag i Regionförbundets 3:e program och kommer således att bedriva sin verksamhet med sedvanlig uppföljning och utvärdering i de årliga verksamhetsrapporterna fram till 2012. De tre åtgärderna som berör nytt köldmedium för kyl- och frystransporter kommer att få sin uppföljning av Klimrådets kontinuerliga arbete.

### **Samverkan med näringsliv, organisationer med flera**

Vilken samverkan har ägt rum med näringsliv, organisationer, universitet, högskolor och andra aktörer när det gäller att genomföra programmet? (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument.)

Arbetet med Regionförbundet södra Småland om klimatinvesteringsprogrammet har varit en process i vilken flera aktörer i länet har varit involverade såsom kommuner, landsting, länsstyrelser, näringsliv, föreningar med flera. Personerna som har medverkat i processen har varit politiker, tjänstemän, experter och enskilda medborgare (både män och kvinnor). I ett litet län som Kronoberg finns det en nära kontakt mellan olika aktörer och en lång tradition av ett strategiskt arbete med miljöfrågor och regional utveckling. Sammantaget gör detta att genomförandet av Klimp Kronoberg inte är en enskild aktivitet utan ingår i en väv av aktiviteter som i och för sig har olika syften men där visionen att skapa en fossilbränslefri region är en pådrivande faktor.

I och med att Regionförbundet står som programägare för ytterligare två klimatinvesteringsprogram har samverkan med andra aktörer kring det regionala klimatarbetet inte kunnat separeras till ett separat program. Samverkan har också skett mellan de tre programmen. Nedan beskrivs några av de nyckelaktörer som har medverkat i genomförandet av Regionförbundets Klimp I.

Nyckelaktörer för programmet

Regionförbundet södra Småland, Energikontor Sydost, Programmets huvudmän, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Vägverket Region Sydost och Energimyndigheten.

Arbetet med Regionförbundet södra Smålands klimatinvesteringsprogram har varit en process i vilken flera aktörer i länet har varit involverade, såsom kommuner, landsting, länsstyrelser, näringsliv, föreningar med flera. Personerna som har medverkat i processen har varit politiker, tjänstemän, experter och enskilda medborgare (bestående av både män och kvinnor). I ett litet län som Kronoberg finns det också en nära kontakt mellan olika aktörer och en lång tradition av ett strategiskt arbete med miljöfrågor och regional utveckling. Sammantaget gör detta att genomförandet av Klimp Kronoberg inte är en enskild aktivitet utan ingår i en väv av aktiviteter som i och för sig har olika syften men där visionen att skapa en fossilbränslefri region är en pådrivande faktor.

I och med att Regionförbundet står som programägare för ytterligare två klimatinvesteringsprogram har samverkan med andra aktörer kring det regionala klimatarbetet inte kunnat separeras till ett separat program. Samverkan har också skett mellan de tre programmen. Nedan beskrivs några av de nyckelaktörer som har medverkat i genomförandet av Regionförbundets Klimp I.

**Regionförbundet södra Småland** har som programägare för den regionala Klimpen varit ytterst ansvarig för genomförandet av programmet. Regionförbundet har sedan ansökan lämnades in genomgått två större omorganisationer. Regionförbundet södra Småland är därför en ung organisation. Organisationen bildades 2007-01-01. Kommunalförbundet, Regionförbundet södra Småland bildades genom en ombildning av den ideella föreningen Södra Smålands kommuner och landsting som i sin tur hade sitt ursprung i Kommunförbundet Kronoberg. Kommunalförbundet Kronoberg var namnat på organisationen när ansökan lämnades in.

När Regionförbundet södra Småland bildades slogs verksamheterna från Södra Smålands kommuner och landsting samman med Länstrafiken Kronoberg, Landstingets länsutveckling och Länsstyrelsens länsutveckling. De sammanslagningar och omorganisationer som har skett har stärkt Regionförbundet södra Småland som programägaren för Klimp.

Inom ramen för Regionförbundet södra Småland har under en längre tid funnits en rad organisationer som har arbetat med regional utveckling. Några som kan nämnas är Miljösamverkan Kronoberg, som arbetar med samverkan mellan kommunernas miljö- och hälsoskyddskontor eller motsvarande och AV-media vilka har som huvuduppgift att distribuera pedagogiskt material till länets skolor. I Kronoberg har AV-media också utvecklat sin verksamhet med IT-pedagoger för att vara ett stöd för skolor och övrig kommunal verksamhet. Inom ramen för Regionförbundet södra Smålands verksamhet finns också en uppgift att samordna och skapa erfarenhetsutbyte inom en lång rad av den kommunala verksamheten i länet, nätverk för kommunchefer, nätverk för kommunernas tekniska chefer, nätverk för den sociala verksamheten etc. Regionförbundet södra Smålands verksamhet och aktiviteter sträcker sig också utanför länets gränser – framförallt i och med ansvaret för det årliga arrangemanget Tylösandsdagarna då kommunfolk, politiker, myndigheter med flera träffas under en vecka och ett antal seminarier inom olika områden arrangeras.

**Energikontor Sydost** inrättades under 1999 i Kronobergs län och finns med i ett EU-nätverk av liknade kontor i hela Europa. Energikontorets uppdrag är att arbeta med att effektivisera och minska energianvändningen i regionen samt att verka för en konvertering till förnybara bränslen. Huvudmän för Energikontor Sydost verksamhet är Regionförbundet södra Småland, Regionförbundet i Kalmar samt Regionförbundet i Blekinge. Energikontoret har ett 20-tal anställda med huvudkontor Växjö samt kontor i Oskarshamn samt några dagar i veckan även i Kalmar. Energikontor Sydosts verksamhet är projektorienterad. Sammanlagt driver eller deltar Energikontoret i ett 50-tal större och mindre projekt som både är nationella och internationella. En del av Energikontor Sydost är inriktad på att arbeta med hållbara transporter. När programmets ansökan skrevs gick den delen av Energikontoret under namnet TransportEko Sydost.

Personal från Energikontor Sydost har haft regionförbundets uppdrag att samordna och administrera det regionala klimatinvesteringsprogrammet. Under programperioden har det funnits ett nära samarbete mellan de båda organisationerna och det har stärkts ytterligare genom inrättandet av KLIMP-råd som har skett under programperioden.

Genom att Energikontor Sydost har haft en nyckelroll vid genomförandet av programmet har samverkan skett med ett flertal av de nätverk som Energikontoret arbetar med. Organisationer som det tydligt har funnits samverkan med är Miljöfordon syd, naturskyddsföreningen, Bioenergigruppen i Växjö AB, Bioenergy Småland/Expo Växjö, Bioenergicentrum vid Växjö Universitet, Klimatkommunerna, och Miljöresurs Linne.

**Programmets huvudmän** har givetvis spelat en nyckelroll för genomförandet av programmets åtgärder. Huvudmännen har varit Alvesta kommun, AGA Gas, åkerierna Alwex och Växjö Bilfrakt samt Energikontor Sydost. Även om inte samtliga åtgärder har kunnat genomföras som planerat har det funnits ett nära samarbete mellan programägaren och huvudmännen under programperioden.

**Länsstyrelsen i Kronobergs län** har förutom mottagare av programmets verksamhetsrapport och granskare av programmet också varit en viktig samarbetspartner för driva arbetet för att nå de uppsatta regionala klimatmålen. Tillsammans med länsstyrelsen har seminarier, möten med mera arrangerats under programperioden.

**Vägverket Region Sydost och Energimyndigheten** är de statliga myndigheter som har funnits med för att ge råd och stöd under programperioden. För en av åtgärderna i programmet, regionalt Klimat- och mobilitetskontor, har Vägverket Region Sydost tagit ett stort ansvar för åtgärdens genomförande. I gengäld har mobilitetskontoret aktivt arbetat med genomförande av flera av Vägverket uppsatta mål inom trafikområdet.

### Allmänhetens engagemang och jämställdhet

Hur har allmänheten engagerats och i vilken utsträckning har både män och kvinnor varit delaktiga i programmet? (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument.)

Allmänheten har engagerats i programmet framförallt genom programmets åtgärder och då framförallt genom åtgärden regionalt klimat- och mobilitetskontor. Mobilitetskontoret är den åtgärd som har genomfört de mest publika aktiviteterna. I Alvestas godsterminal har det funnits ett allmänt engagemang i kommunen då planeringen av godsterminalen har rönt ett lokalt engagemang. Åtgärderna som berör koldioxidkyla har i sin karaktär mer varit riktad mot fackmän än mot allmänheten. Antalet fackmän som har berörts av de åtgärderna har varit relativt stort.

Allmänhetens engagemang i programmet har mer varit inriktat på uppsatta regionala klimatmål än på själva programmet. När programmet startade 2004 fanns visserligen en kännedom om klimatfrågan och dess problem. Men under programperioden har den frågan prioriterats upp till att bli en av de viktigaste frågorna för samhället. Aktörerna i det regionala programmet har funnits med som en av flera informationsspridare.

Åtgärderna som ingår i regionförbundets program har bedömts vara könsneutrala, det vill säga de påverkar inte kvinnor respektive män på olika sätt. I arbetet med att genomföra programmet har både män och kvinnor varit delaktiga.

Under programperioden har Energikontor Sydost genomfört ett projekt om "Energi i ett genusperspektiv". Projektet har ingen direkt koppling till det regionala programmet, men belyser hur man ökar kvinnors intresse för energifrågor vilket i sig berör programmet. Projektet har bland annat resulterat i en FoU-rapport som bifogas som bilaga till slutrapporten.

## Information och kunskapsspridning om programmet

Hur har information och kunskap om programmet spridits? (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument.)

Spridning av resultat och erfarenheter av program och åtgärder har skett på ett flertal plan inom programmet – från huvudmännens informationsspridning om respektive åtgärd till den programövergripande informationsspridningen. Den informationsspridning som har skett skall också ses som en del av folkbildningen för att sprida information och kunskap om vilka effekter vi står inför om vi inte begränsar utsläppen av växthusgaserna.

Huvudmännen har haft ansvar och uppgift att sprida information och kunskap om sina åtgärder i första hand till dem som direkt berörs av åtgärden men också till övriga kommuninvånare och andra som är intresserade. Den informationsspridning som har utförts inom åtgärden har huvudmännen haft som uppgift att årligen sammanställa i åtgärdens journal. Som programägare har vi tryckt på att huvudmännen vid sina åtgärder och informationsmaterial ska framhålla att åtgärden har genomförts med Klimpbidrag och att Klimploggan skall användas.

Spridning av resultat och erfarenheter från och om programmet har skett också via Energikontorets nyhetsblad Energikicken som kommer ut 6 gånger per år och når ut till drygt 1 400 personer. Huvudsakligen sänds Energikicken ut i sydöstra regionen men har också nationell spridning till bland annat andra Energikontor i landet.

Förutom de aktiviteter som har skapats genom programmet har Regionförbundet södra Småland också haft ett flertal kanaler för informationsspridning både i och utanför länet. En viktig plattform har varit den så kallade Tylösandsveckan som Regionförbundet södra Småland är arrangör för.

Det har också skett en internationell spridning av resultat och erfarenheter av programmet, framförallt genom Energikontorets alla internationella projekt som kontoret är delaktiga i och/eller ledare för.

Spridning av resultat och erfarenheter av program och åtgärder har skett på ett flertal plan inom programmet från huvudmännens informationsspridning om respektive åtgärd till den programövergripande informationsspridningen. Den informationsspridningen som har skett ska också ses som en del av folkbildningen för att sprida information och kunskap om vilka effekter vi står inför om vi inte begränsar utsläppen av växthusgaserna.

Huvudmännen har haft ansvar och uppgift att sprida information och kunskap om sina åtgärder i första hand till dem som direkt berörs av åtgärden men också till övriga kommuninvånare och andra intresserade. Den informationsspridning som har utförts inom åtgärden har huvudmännen haft som uppgift att årligen sammanställa i åtgärdens journal. Som programägare har vi tryckt på att huvudmännen i sina åtgärder och informationsmaterial ska framhålla att åtgärden har genomförts med Klimpbidrag och att Klimploggan skall användas.

Spridning av resultat och erfarenheter från och om programmet har skett även via Energikontorets nyhetsblad Energikicken som kommer ut 6 gånger per år och når ut till drygt 1 400 personer. Huvudsakligen sänds Energikicken ut i sydöstra regionen men har också med nationell spridning till bland annat andra energikontor i landet.

En av åtgärderna i programmet, Regionala klimat- och mobilitetskontoret, har varit inriktat på att arbeta med informations- och folkbildande aktiviteter. Målgrupp för mobilitetskontoret har inte i första hand varit att nå invånarna i länet direkt, utan att genom samarbete med kommuner, företag och organisationer nå ut med arbetet om att skapa beteendeförändringar för att nå ett mer hållbart resande. En viktig och konkret del för klimat- och mobilitetskontoret har varit att arbeta med och få kommunerna i länet att avlägga avsiktsförklaringar om trafiksäkerhets- och miljöprofil. Avsiktsförklaringarna hade sitt ursprung i Vägverkets arbete med regional samling, men har av Energikontor Sydost under programperioden utvecklats till att också omfatta miljöfrågor inom trafiksektorn. Trafiksäkerhet och miljö arbetar mot olika mål, men åtgärderna är många gånger

är helt kompatibla med varandra. Genom andra omgången av Mobilitetskontoret som har beviljats bidrag till 2012 kommer arbetet bland annat att vara inriktat mot att tillsammans med kommunerna genomföra det som kommunerna har tagit upp och vill genomföra såsom kommunal reserevision, bilpool, vandrande skolbuss, cykelkampanjer etcetera.

Förutom de aktiviteter som har skapats genom programmet har Regionförbundet södra Småland också haft ett flertal kanaler för informationsspridning både i och utanför länet. En viktig plattform har varit den så kallade Tylösandsveckan som Regionförbundet södra Småland är arrangör för. Under den veckan samlas kommun- och landstingsfolk från hela landet för att bland annat möta rikspolitiker och näringsliv. Fram till och med 2007 arrangerades veckan i Tylösand men har från 2008 "flyttats hem" till Kronoberg. Även om veckan inte direkt har berört klimatinvesteringsprogrammet så har frågor som berör ett stort klimat belysts.

Det har också skett en internationell spridning av resultat och erfarenheter av programmet och då framförallt genom Energikontorets alla internationella projekt som kontoret är delaktiga i och/eller ledare för. Sammanlagt är Energikontoret delaktigt i cirka tjugo internationella projekt. Flertalet av dessa projekt ligger inom ramprogrammet IEE (Intelligent Energy Europe) med projekt som t.ex. STEER, Altener, Save, Res Market Places vilka Energikontoret deltar i. Energikontoret har och är medlem i den europeiska föreningen för energikontor kallad Fedarene, där energikontorets chef innehar posten som vicepresident med ansvar för transportsektorn.

### Följdåtgärder tack vare programmet

Vilka eventuella följdåtgärder har blivit möjliga genom programmets investeringar? (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument.)

Det regionala Klimatinvesteringsprogrammet KLIMP I har på ett påtagligt sätt stärkt och bidragit till ett aktivt klimatarbete inom Regionförbundet södra Småland. När programmet startade 2004 hade Regionförbundet då, före detta Kommunalförbundet Kronoberg, en tämligen låg profil i sitt klimatarbete. Händelser i omvärlden genom att klimatfrågan har hamnat på både den nationella och internationella dagordningen har givetvis också bidragit till ett stärkt klimatarbete inom Regionförbundet. Omorganisationen och Regionförbundets sammanslagning med Länstrafiken Kronoberg har också på ett påtagligt sätt bidragit till att Regionförbundet stärkt sitt klimatarbete.

Nedan presenteras åtgärder och aktiviteter som både direkt och indirekt kan ses om en följd av Regionförbundets klimatinvesteringsprogram:

- Klimatinvesteringsprogram II
- Klimatinvesteringsprogram III
- Klimatkommission
- Ny regional Klimat- och energistrategi
- Länstransportplan
- Länstrafiken en del av Regionförbundet
- Klimatcentrum
- BioEnergy Småland/Expo Växjö
- Miljösamverkan Kronoberg/Energieffektivisering i företag
- Euroregion Baltic ERB (Energy Forum)
- Biogasnätverk Sydost

Det regionala Klimatinvesteringsprogrammet KLIMP I har på ett påtagligt sätt stärkt och bidragit till ett aktivt klimatarbete inom Regionförbundet södra Småland. När programmet startade 2004 hade Regionförbundet då, före detta Kommunalförbundet Kronoberg, en tämligen låg profil i sitt klimatarbete. Händelser i omvärlden genom att klimatfrågan har hamnat på både den nationella och internationella dagordningen har givetvis också bidragit till ett stärkt klimatarbete inom Regionförbundet. Omorganisationen och Regionförbundets sammanslagning med Länstrafiken Kronoberg har också på ett påtagligt sätt bidragit till att Regionförbundet stärkt sitt klimatarbete.

Nedan presenteras åtgärder och aktiviteter som både direkt och indirekt kan ses om en följd av Regionförbundets klimatinvesteringsprogram:

### **Klimatinvesteringsprogram II**

Regionförbundets KLIMP II innehåller 12 åtgärder och har erhållit ett bidrag på 16,9 miljoner. Programmet startade i maj 2007 och kommer att pågå i fyra år. Sammanlagt kommer programmets åtgärder i Klimp II att bidra med en koldioxidminskning på cirka 9 844 ton vilket är cirka 54 kg koldioxid per länsinvånare.

Kontaktperson: Per Hansson Energikontor Sydost

### **Klimatinvesteringsprogram III**

Regionförbundets KLIMP III innehåller 5 åtgärder och har erhållit ett bidrag på 28,6 miljoner. Programmet startade i maj 2008 och kommer att pågå i fyra år. Åtgärderna som erhållit bidrag i programmet var Vedeldningsbidrag i Alvesta och Älmhults kommuner, Kulvert till Björnstorps i Alvesta kommun, Bioenergi baserad kraftvärme Tingsryd samt Klimat- och mobilitetskontor i Kronobergs län till Energikontor Sydost. Sammanlagt kommer programmets åtgärder i Klimp III att bidra med en koldioxidminskning på cirka 11 634 ton vilket är cirka 65 kg koldioxid per länsinvånare.

Kontaktperson: Per Hansson Energikontor Sydost

### **Klimatkommission**

Regionförbundets styrelse har tagit beslut om att starta en regional klimatkommission. Klimatkommissionen ska under 2009 ta fram förslag till åtgärder för att nå målet om en fossilbränslefri region samt även föreslå förändringar i strategi och mål för att nå en miljömässigt hållbar tillväxt. Arbetet utvecklas från Växjö klimatkommissions verksamhet till att gälla den regionala nivån, samt i överensstämmelse med de av Länsstyrelsen fastställda miljömålen för Kronobergs län. Varje kommun föreslås få profilera sina speciella satsningar enligt varje kommuns förutsättningar.

Kontaktperson: Heidi Samuelsson Regionförbundet södra Småland

### **Ny regional Klimat- och energistrategi**

Efter en process på drygt ett år antogs 2005 av Länsstyrelsens styrelse en "Åtgärdsstrategi för effektivare energianvändning och transporter i Kronobergs län". Strategin togs fram på initiativ av Länsstyrelsen men med inspiration från en av de tre nationella strategierna i det nationella Miljömålsarbetet. Strategin som antogs 2005 har också varit ett av fundamenten i Regionförbundets samtliga Klimatinvesteringsprogram.

I Länsstyrelsens regleringsbrev för 2008 gavs uppdraget att arbeta fram en Regional Klimat- och energistrategi, vilket för Kronobergs län innebar en "Ny regional klimat- och energistrategi". Den nya strategin har arbetats fram i samverkan med Regionförbundet södra Småland. Strategin kommer att sändas på remiss under 2009. Tanken är också att en handlingsplan ska kopplas till strategin som i sin tur även kopplas till klimatkommissionsarbetet.

Kontaktperson: Heidi Samuelsson Regionförbundet södra Småland och Per-Anders Persson Länsstyrelsen Kronoberg.

### **Länstransportplan**

I samband med att olika initiativ tagits för ett utökat regionalt ansvar har framför allt frågor som bedöms ha betydelse för regional tillväxt förts över till regionala självstyrelseorgan och kommunala samverkansorgan. En sådan fråga är den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Där har ansvaret för att upprätta länsplaner för transportinfrastruktur förts över från länsstyrelsen till bl.a. Regionförbundet södra Småland. Regionförbundet har övertagit ansvaret att besluta om prioritering bland åtgärder avseende infrastruktur m.m. vid upprättande av länsplaner för regional transportinfrastruktur. Däremot ligger prövningsansvar kopplade till den fysiska planeringsprocessen kvar hos länsstyrelserna.

Som ett inledande arbete med länstransportplanen togs ett visionsdokument på infrastruktur- och kommunikationsområdet fram. Visionen var klar sommaren 2008 och under hösten sändes den på remiss. Visionen ville på ett påtagligt sätt stärka det miljömässigt hållbara resandet i regionen. Länstransportplanen beräknas vara klar till våren 2009 för att sedan skickas på remiss.

Kontaktperson: Björn Johansson Regionförbundet södra Småland

### **Länstrafiken en del av Regionförbundet**

Sedan 2008-01-01 ingår Länstrafiken Kronoberg i Regionförbundet södra Småland. Sammanslagningen av de båda organisationerna har sin grund i organisatoriska fördelar. Men det har också lett till att Regionförbundet kan till sitt klimatarbete tillräkna sig bl.a. cirka 3,4 miljoner bussresor. Eftersom kollektivtrafiken mer och mer påverkas av händelser utanför länets gränser har sammanslagningen också medfört att organisationen är starkare i relationen med grannlänen samt att förankringen inom länet blivit bättre.

Länstrafiken Kronoberg har genom avsiktsförklaring gentemot Svenska lokaltrafikföreningen antagit målet att mellan 2005 och 2020 öka kollektivtrafikresandet med 50 % samt att alla fossila bränslen i kollektivtrafiken skall vara avvecklade till 2020. Avsiktsförklaringen upprättades i juni 2008.

Kontaktperson: Thomas Nilsson Trafikdirektör Regionförbundet södra Småland

### **Klimatcentrum**

På initiativ från Växjö kommun har det under det senaste året pågått ett utredningsarbete för att i regionen bilda ett Klimatcentrum. Målsättning och affärsidé är att för centralt är att; i. skapa ett kraftcentrum för klimatrelaterat arbete, ii. utifrån en stark regional kompetensprofil skapa tillväxt, iii. fortsätta utveckla positionen som ledande region inom klimatomställning, iv. utveckla och sprida kunskap om produkter, metoder och beteenden som stöder klimatomställningen (med särskilt fokus på CO<sub>2</sub>-reduktion), v. särskilt arbete med kunskaps- och kompetensfrågor.

Regionförbundet har ingått i utredningens referensgrupp. Utredningen presenterades i november 2008.

### **BioEnergy Småland/Expo Växjö**

Det offentlig-privata samverkansprojektet Bioenergy Småland/Expo Växjö startade 2003 under Energimyndighetens program EUFORI av NUTEK, Bioenergigruppen i Växjö och Energikontor Sydost. Projektets mål är en effektivare användning av de resurser som staten investerar i forskning och utveckling inom energiområdet. Verksamheten har drivits som ett projekt med bl.a. stöd från Regionförbundet. Första delen av projektet slutredovisades i november 2008. Verksamheten kommer att fortsätta under 2009.

Kontaktperson: Urmas Kömmits Regionförbundet södra Småland och Hans Gulliksson Energikontor Sydost.

### **Miljösamverkan Kronoberg/Energi effektivisering i företag**

Miljösamverkan Kronoberg är ett samverkansprojekt, inom miljö- och hälsoskyddsområdet, mellan länets åtta kommuner, Regionförbundet södra Småland samt Länsstyrelsen i Kronobergs län. Projektet omfattar även samverkan med andra län i Sydsverige samt andra regionala aktörer.

Miljösamverkan Kronoberg syftar till att effektivisera miljö- och hälsoskyddsarbetet i länet. Genom samverkan når man större säkerhet i handläggning och en samsyn gentemot exempelvis entreprenörer, vilket ur konkurrenssynpunkt är viktigt. Kunna utbyta erfarenheter, stödja varandra inför svåra beslut och gemensamt finna nya former för utveckling tillsammans. Sprida information, skapa dialog och en kunskapsbank om goda exempel och förebilder.

Miljösamverkan kommer troligtvis att utöka sin verksamhet till att omfatta även Blekinge län, arbetsnamnet är Miljösamverkan Kronoberg-Blekinge. Beslut tas i kommunerna under januari/februari 2009. Redan idag bedrivs ett gemensamt projekt mellan de båda länen - Energieffektivisering i företag, projektet samordnas av Regionförbundet och sker i samverkan med Energikontor sydost (projektmedel har erhållits från Energimyndigheten).

Kontaktperson: Heidi Samuelsson Regionförbundet södra Småland och Hans Gulliksson Energikontor Sydost.

### **Euroregion Baltic ERB (Energy Forum)**

Euroregion Baltic bildades i början av 1998 och är en väl förankrad politisk plattform för att tillvarata intressen hos länderna vid sydöstra Östersjön. Regionförbundet södra Småland är representerade både i rådföringsgruppen och i det verkställande utskottet. Inom ERB finns olika arbetsgrupper som arbetar med olika teman. I början av 2007 bildades arbetsgruppen Energy Forum. Energy forum drivs som ett projekt vilket kallas Sea-gull II och finansieras genom Interreg IIIB Neighbourhood program. Arbetsgruppen leds av Regionförbundet södra Småland och med expertstöd av Energikontor Sydost. Mer information finns på

[www.euroregionbaltic.eu](http://www.euroregionbaltic.eu)

Kontaktperson: Ulf Andersson Regionförbundet södra Småland och Hans Gulliksson Energikontor Sydost.

### Biogasnätverk Sydost

Biogas Sydost är under bildande som ett projekt för att stödja biogasverksamheten i Kronoberg, Kalmar och Blekinge. Regionförbundet södra Småland är representerade i Biogas Sydosts styrgrupp liksom Växjö kommun. Målet är att bilda en styrgrupp för verksamheten. Gruppen skall bestå av ca 10 representanter, de tre regionförbunden, största kommunerna i varje län, LRF och något/några stora företag med koppling till biogas, för att tillvarata och driva på utvecklingen av användningen av biogas i sydöstra regionen.

Kontaktperson: Birgitta Axelsson Energikontor Sydost.

### Andra förhållanden av betydelse?

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

Det finns inga andra förhållanden av betydelse än de som har angetts i denna slutrapport som är värda att rapportera. För att vara tydliga vill vi repetera och summera förhållanden av betydelse för programmet.

En av åtgärderna har vare sig medfört några investeringar eller fått någon miljönytta. För den åtgärden ser vi ingen annan möjlighet än att deras bidrag skall återbetalas till Naturvårdsverket. Den åtgärdens bidrag som är utbetalda till Regionförbundet uppgår till 600 tkr. (75 procent av bidragsbeloppet) Åtgärden är 4.1.3 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat – AGA/ALWEX".

Tre åtgärder har genomfört investeringar men inte i den omfattning som angavs i ansökan. Två av åtgärderna har skapat miljönytta, dock inte i den omfattning som angavs i ansökan, medan den tredje ännu inte har skapat någon miljönytta. I samråd mellan de huvudmännen och Regionförbundet har vi kommit överens om en önskan att låta Rådet för investeringsstöd på Naturvårdsverket avgöra hur väl åtgärderna har utförts och om i så fall hur stort bidrag åtgärderna är berättigade till. De tre åtgärderna som berörs är 4.1.1 "Järnvägsbaserad brytpunktsystem – Terminalinvestering godsbangård i Alvesta, 4.1.2 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning – AGA" och 4.1.4 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt".

Den sista åtgärden är 4.4.1 "Klimat- och Mobilitetskontor i Kronobergs län – Energikontor Sydost" och har genomförts så som den var planerad enligt ansökan.

Även om en åtgärder inte har kunnat genomföras och tre har genomförts, men i begränsad omfattning, hoppas vi att detta inte kommer att påverka bidraget till administrationen, som har lagt ett stort arbete på att hjälpa samtliga huvudmän med stöd och råd förutom de årliga rapporteringarna som också har tagit upp arbetet i åtgärderna som inte har lyckats genomföra sina investeringar.

### Goda exempel

Vilka åtgärder kan anses vara goda exempel som andra kan lära av? Motivera! (Samma fråga ställs i Naturvårdsverkets e-dokument.)

Som gott exempel vill vi framhålla programmets Regionala Klimat- och mobilitetskontor.

Det Regionala Klimat- och mobilitetskontoret (MK) har under perioden tjänstgjort som en plattform, opinionsbildare och som en drivande kraft i det regionala arbetet med hållbart resande. MK har genomfört ett antal delprojekt som har visat på användbara verktyg för att skapa attityd- och beteendeförändringar, framförallt för organisationer och företag men också för enskilda invånare. Även om verktygen inte har använts vid ett enskilt vägbyggnadsprojekt har de visat sig vara användbara som steg 1–2-åtgärder enligt Vägverkets fyrstegsmodell.

Särskilt betydelsefulla delprojekt är:

Avsiktsförklaringar med trafiksäkerhets- och miljöprofil. Inför trafiksäkerhetsåret 2007 skulle Vägverket få framförallt kommuner att avlägga avsiktsförklaringar som en del i trafiksäkerhetsarbetet. MK fick möjlighet att delta i det arbetet och utforma det så att avsikterna även omfattade miljöaspekter. På så sätt stärktes kommunernas arbete med bl.a. ecoDriving, miljöfordon, aspekter som förbättrar för cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Europeiska trafikantveckan: Genom seminarier, nyhetsbrev med mera har MK arbetat med att stödja framförallt kommuner att genomföra aktiviteter under Europeiska trafikantveckan, för att få kommunerna att visa upp sitt arbete med hållbart resande samt vad de har utfört av de avlagda avsikterna.

MOVE/Smart Trafikant. I delprojektet som också har varit ett EU-projekt har mobilitetskontoret arbetat med 4 företag i Kronoberg för att stimulera till hållbara arbetsresor. På varje företag har två resvaneundersökningar, RVU, genomförts samt erbjudande om Hälsotrampare, Testresenärer, samåkning och utbildning i ecoDriving.

Bättre kommunala tjänsteresor. Metoden har introducerats i länet.

Länstransportplanen: I förarbetet till planen har MK deltagit och bidragit för att stärka arbetet med hållbart resande.

### **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.

SLUTRAPPORT PROGRAM RFSS Klimp 1 2005 - 2008 (dvs. detta dokument.)

Revisorsintyg KLIMP-projekt Program Regionförbundet södra Småland

Nulägesbeskrivning av energitillförseln/användningen år 2005

Trafik och miljö i siffror 2007

Energi i ett genusperspektiv FOU-rapport 2007:3



## ÅTGÄRDS RAPPORTERING

Åtgärds nummer	N/A
Åtgärdens namn	<b>Administration</b>
Programägaren	Regionförbundet södra Småland fd. Södra Smålands kommuner och landsting fd. Kommunförbundet Kronoberg
Kontaktperson	Peter Hogla Per Hansson
Postadress	Videum
Postnummer och postort	351 96 VÄXJÖ
Telefon	0470 - 77 85 00 (Peter Hogla) 0470 - 72 33 24 (Per Hansson)
E-post	<a href="mailto:peter.hogla@rfss.se">peter.hogla@rfss.se</a> <a href="mailto:per.hansson@energikontor-so.com">per.hansson@energikontor-so.com</a>
Förändring:	Under 2007 slutade Gunbritt Öhlén som Regiondirektör och ersattes av Ulla-Karin Jönsson. I början av 2009 slutade Ulla-Karin Jönsson och ersattes av Peter Hogla som tf Regiondirektör.

### Ekonomi för åtgärden enligt ansökan:

Miljörelaterad investering	Begärt bidrag	Bidragets andel av den miljörelaterade investeringen
337 760 kronor	168 880 kronor	50%

### Beskrivning av åtgärden i ansökan:

Åtgärden avser administration av hela Regionförbundet södra Smålands program och dess åtgärder. Åtgärden innebär en stödjande, granskande och informerande roll.

### Hur har åtgärden genomförts?

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

Administrationen av programmet har varit en samverkan mellan Regionförbundet södra Småland och Energikontor Sydost. Samverkan grundas i att då klimatinvesteringsprogrammet 2005–2008 skrevs var Energikontor Sydost en avdelning inom Regionförbundet. Sedan 2008 är Energikontor Sydost ett eget bolag men Regionförbundet södra Småland är en av ägarna.

Mellan Energikontoret och Regionförbundet finns avtal om att Energikontoret ska sköta administrationen av det regionala programmet. Regionförbundet har som programägare ansvarat för Klimpprogrammet och har administrerat utbetalningar till huvudmännen. Energikontor Sydost ansvarar för kontakten med huvudmännen, kontakten med Naturvårdsverket och Länsstyrelsen, sammanställning av programmets verksamhetsrapport samt framtagande av underlag till avtal mellan Regionförbundet och huvudmännen. Energikontor sydost har också årligen avrapporterat Klimpverksamheten för Regionförbundets styrelse.

För att stärka kontakten mellan Regionförbundet och Energikontor Sydost i samband med delningen av organisationerna inrättades ett regionalt Klimpråd.

Mellan de fem huvudmännen i programmet och Regionförbundet har endast ett avtal upprättats och utbetalningar av bidraget har skett. Inget ytterligare avtal har slutits under åren. Även om avtal inte har slutits har det skett aktiviteter inom åtgärderna. Administrationen har därför varit inriktad på att ge stöd och råd till huvudmännen för att genomföra sina planerade åtgärder.

Utöver kontakten med huvudmännen har ett arbete pågått för att sprida information om det regionala Klimpprogrammet. Det har bland annat skett genom att Energikontor Sydost löpande skrivit om programmet i sitt nyhetsblad Energikicken.

Administrationen av programmet har varit en samverkan mellan Regionförbundet södra Småland och Energikontor Sydost. Samverkan grundas i att då klimatinvesteringsprogrammet 2005–2008 skrevs var Energikontor Sydost en avdelning inom Regionförbundet. Sedan 2008 är Energikontor Sydost ett eget bolag men Regionförbundet södra Småland är en av ägarna.

Mellan Energikontoret och Regionförbundet finns avtal om att Energikontoret ska sköta administrationen av det regionala programmet. Regionförbundet har som programägare ansvarat för Klimpprogrammet och har administrerat utbetalningar till huvudmännen. Energikontor Sydost ansvarar för kontakten med huvudmännen, kontakten med Naturvårdsverket och Länsstyrelsen, sammanställning av programmets verksamhetsrapport samt framtagande av underlag till avtal mellan Regionförbundet och huvudmännen. Energikontor sydost har också årligen avrapporterat Klimpverksamheten till Regionförbundets styrelse.

För att stärka kontakten mellan Regionförbundet och Energikontor Sydost i och med delningen av organisationerna inrättades ett regionalt Klimpråd. Rådet består av representanter från olika verksamhetsområden inom Regionförbundet som arbetar direkt eller indirekt med klimatfrågor. Rådets representanter kommer från Länstrafiken Kronoberg, Regionförbundets arbete med regional utveckling, Miljösamverkan Kronoberg och Blekinge samt Energikontor Sydost. Förutom detta program har rådet också kontinuerlig kontroll över de två övriga program som Regionförbundet är programägare för.

Arbetet med administrationen av programmet inleddes med ett deltagande på Naturvårdsverkets konferens för de som tilldelades Klimpbidrag i mitten av mars 2005. Därefter påbörjades ett arbete med att ta fram förslag till avtal mellan programägaren Regionförbundet och de fem huvudmännen samt hur uppföljningen av huvudmännens åtgärder ska ske under programperioden. En separat uppföljningsjournal togs fram dels för att underlätta den årliga rapporteringen, dels för att säkerställa dokumentationen under programperioden. Under processen med framtagandet granskades förslaget till avtal av Regionförbundets jurist och uppföljningsplanen av Regionförbundets revisor.

Mellan de fem huvudmännen i programmet och Regionförbundet har endast ett avtal upprättats och utbetalningar av bidraget har skett. Inget ytterligare avtal har slutits under åren. Även om avtal inte har slutits har det skett aktiviteter inom åtgärderna. Administrationen har därför varit inriktad på att ge stöd och råd till huvudmännen för att genomföra sina planerade åtgärder.

Utöver kontakten med huvudmännen har ett arbete pågått för att sprida information om det regionala Klimpprogrammet. Det har bland annat skett genom att Energikontor Sydost löpande skrivit om programmet i sitt nyhetsblad Energikicken. Energikicken kommer ut med 6 nummer per år och sprids via e-post i regionen. På sändlistan för Energikicken finns cirka 1 400 mottagare.

Vidare har inom ramen för administrationen av programmet relevant klimatstatistik samlats in och sammanställts. Insamlingen och sammanställningen har skett i samarbete med åtgärden Regionalt klimat- och mobilitetskontor.

## Ekonomi

### KLIMP-bidrag

Miljörelaterad investering (Åtgärdsinvestering)	337 760 kronor
Beviljat bidrag	168 880 kronor
Bidrags procenten är:	50 %

		Datum för utbetalning från RFSS (KLIMP - konto) till Energikontor SO och RFSS
Mottaget bidrag nr 1	31 665 kr ESS & 10 555 kr RFSS	2005-06-27
Mottaget bidrag nr 2	63 541 kr ESS & 21 110 kr RFSS	2006-12-30
Mottaget bidrag nr 3		
<b>Summa:</b>	<b>95 206 kr ESS &amp; 31 666 kr RFSS</b>	

### Huvudmannens kostnads redovisning

Redovisning av kostnader (kr)	2005	2006	2007	2008	2009	Totalt
Miljörelaterad investering	110 699	107 338	38 432	61 965	29 939	<b>348 373</b>

### Specificering av nerlagda kostnader.

	2005	2006	2007	2008	2009	Summa
Lönekostnader	79 472 kr	66 261 kr	29 056 kr	45 744 kr	22 872 kr	243 405 kr
OH-kostnader	18 278 kr	19 873 kr	9 376 kr	14 135 kr	7 067 kr	68 729 kr
Adm. tjänst RfSS	10 555 kr	21 111 kr				31 666 kr
Övriga kostnader	2 394 kr	93 kr		2 086 kr		4 573 kr
<b>Summa</b>	<b>110 699 kr</b>	<b>107 338 kr</b>	<b>38 432 kr</b>	<b>61 965 kr</b>	<b>29 939 kr</b>	<b>348 373 kr</b>

Kostnaden för administration är till största del lönekostnader för Energikontor Sydost vilket uppgår till 318 434 kr. Den nerlagda arbetstiden för administrationen under programperioden uppgår till 885 timmar. I de redovisade kostnaderna ingår en uppskattning av tid (80 timmar) och kostnader (29 939 kr) för den slutliga sammanställningen av programmets slutrapport under 2009.

I posten "Adm. Tjänst RfSS" ingår lönekostnader för den centrala administrationen, utbetalning av bidrag, utbetalning av löner m.m. hos Regionförbundet södra Småland.

I posten "Övriga kostnader" ingår för 2005 resekostnader till Naturvårdsverkets Klimpkonferens, tryckkostnader, kontorsmaterial. För 2006 ingår enbart resekostnader. För 2007 fanns inga övriga kostnader och för 2008 ingår resekostnader till Naturvårdsverkets Klimpkonferens om slutredovisning av program.

#### Revisorsintyg

Som separat bilaga till slutrapporten bifogas revisorsintyg för nerlagda kostnader

### Vilka ytterligare bidrag har åtgärden fått?

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

Inga ytterligare bidrag har erhållits för investeringen.

### 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.)

I Ingen upphandling har skett inom ramen för administrationen av programmet.

### **Miljöeffekten**

#### Koldioxid eller energibesparing

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

Inga miljökrav finns för administrationen av programmet.

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

Ingen kommentar.

#### Övriga miljöeffekter

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

Ingen kommentar.

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

Ingen kommentar.

#### 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.)

Ingen kommentar.

### **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.)

Under programperioden har Regionförbundet södra Småland genomgått två större omorganisationer. Tack vare detta program och de övriga två Klimpprogrammen som Regionförbundet är programägare till har klimatfrågor på ett tydligt sätt funnits med på Regionförbundets dagordning.

### **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)

Administrationens arbete med utvärdering av programmet och åtgärderna har skett på olika plan. Huvudmännen har som uppgift att utvärdera sina egna åtgärder för att kontrollera att de har genomförts på rätt sätt och som det har angivits i åtgärdsbeskrivningarna till ansökan. I och med att flera av åtgärderna inte har kunnat genomföras som de angavs i ansökan har det inte varit relevant att utvärdera åtgärdernas resultat. För de åtgärder som har genomförts har den journal som har följt åtgärderna under programperioden varit administrationens bas för utvärderingen av åtgärderna.

Någon specifik utvärdering av administrationens arbete har inte skett mer än vad som har framkommit vid det regionala Klimprådets möte och i samband med den årliga avrapporteringen till Regionförbundets styrelse.

### **Hur har resultatet av åtgärden spridits?**

På vilket sätt har 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)

Utöver den informationsspridning som respektive huvudman har genomfört om sina åtgärder (vilka är redovisade av respektive huvudman) har informationsspridningen av programmet framförallt skett via Energikontor Sydosts nyhetsblad Energikicken. Energikicken kommer ut med 6 nummer per år och sprids via e-post i regionen. På sändlistan för Energikicken finns cirka 1 400 mottagare.

Informationsspridningen har också skett genom föreläsningar och seminarier för bl.a. energirådgivare i sydvästra regionen och studenter på Växjö universitetet, samt i nätverk – både nationella och internationella – som Energikontor sydost ingår i.

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

(I Naturvårdsverkets e-dokument skall denna text föras till: Hur avser det fortsatta arbetet med åtgärden att drivas? Obligatoriska texter vid åtgärd klassad som ny teknik/demonstration)

Administrationen av Klimp I kommer att fortsätta till dess slutbeskedet från Naturvårdsverket kommer och där efter kommer administrationen för programmet att avslutas. Regionförbundet och det inrättade Klimp-rådet kommer dock att fortsätta sitt arbete med Regionförbundets övriga två program.

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

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

Det finns inget annat av betydelse än det som har redovisats ovan.

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

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

De särskilda villkoren för åtgärd administration var att:

A. Bidrag ges till administration med högst 168 880 kronor. Bidraget får dock inte överstiga 50 procent av administrationskostnaderna.

C. Utöver detta gäller vad som framgår under rubriken "Bidrag till administration" i bilaga 1 som bifogas detta beslut.

De särskilda villkoren för åtgärden har uppfyllts. Se förklaringen under "Hur har åtgärden genomförts?" och den ekonomiska redovisningen.

### **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.

Slutrapport för administrationen inkl ekonomi (dvs. detta dokument.)

Revisorsintyg administration av KLIMP I

Åtgärds nummer	<b>4.1.1</b>
Åtgärdens namn	<b>Järnvägsbaserad brytpunktsystem – Terminalinvestering godsbarngård i Alvesta</b>
Huvudman	Alvesta Kommun
Organisations nummer	212000 - 0639
Kontaktperson	Bertil Sandberg
Postadress	Alvesta kommun / Kommunledningskontoret
Postnummer och postort	342 80 Alvesta
Telefon	0472-152 10 070 – 550 13 16
E-post	bertil.sandberg@kommun.alvesta.se
Förändring:	Alvesta kommun bytte under 2005 kontaktperson för åtgärden. Alvesta kommun bytte under 2007 kontaktperson för åtgärden, t.o.m. 2007 var kontakt personen Ingegerd Andersson

#### Ekonomi för åtgärden enligt ansökan:

Miljörelaterad investering	Begärt bidrag	Bidragets andel av den miljörelaterade investeringen
5 230 000 kronor	1 569 000 kronor	30%

#### Beskrivning av åtgärden enligt ansökan:

Alvesta kommun har deltagit i ett större projekt ”Järnvägsbaserad transportsamordning för företag i sydöstra Sverige”, till stor del finansierat av Statens Energimyndighet, vars huvudsyfte var att bidra till en ökning av andelen fjärtransporter på järnväg genom att ge företag i sydöstra Sverige tillgång till ett järnvägsbaserat transportsystem för export och import inom Europa.

I kommunens energipolicy nämns att kommunens förvaltningar och nämnder skall arbeta för att person- och godstrafiken på järnväg ökar. Genom att anlägga en godsterminal i anslutning till järnvägen i Alvesta ökar möjligheterna för regionens företag att transportera gods på järnväg.

Studier visar att Emmaboda och Alvesta, har de förutsättningar och egenskaper som ur ett logistiskt och samhällsekonomiskt perspektiv ämnar sig lämpliga för placering av en brytpunktsterminal. Åtgärden omfattar investering i en terminal.

#### Miljönyttan för åtgärden enligt ansökan

##### Växthusgaser

Energislag	Före	Efter	Enhet	Förändring energi (kWh)	Förändring CO2 (ton)
Bränsle eldningsolja 2-5	160,0	0,0	m <sup>3</sup>	-1 715 593	-470,25
Bränsle – Skogsbränsle oförädlat	0	1 520 000	kWh	1 520 000	
Drivmedel – Diesel MK 1	2 692,0	0	m <sup>3</sup>	-26 348 820	-6 999,00
<b>Totalt</b>				<b>-26 544 415</b>	<b>-7 469,45</b>

## Övriga miljöbelastningar

Miljöeffekter	Före	Efter	Föreändring
Utsläpp av svavel (S) kg/år	2 600,00	0,00	-2 600,00
Utsläpp av koloxid (CO) kg/år	9 800,00	0,00	-9 800,00
Utsläpp av kväveoxider (NOx) kg/år	92 000,00	0,00	-92 000,00
Utsläpp av stoft kg/år	1 500,00	0,00	-1 500,00

## Hur har åtgärden genomförts?

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

Under de två första åren 2005 – 2006 genomförde Alvesta ett antal utredningar och undersökningar kring kombiterminalen. Genom dessa utredningar och undersökningar har det konstaterats att kostnaden för att genomföra åtgärden är betydligt större än vad som angavs i Klimp I - ansökan. I Klimpansökan angavs en total investeringskostnad för åtgärden på 5,2 miljoner. Kostnaden för åtgärden uppskattas efter de fördjupade utredningarna till cirka 20 miljoner.

Som en del i att finna en lösning på finansieringen har Alvesta tillsammans med Växjö med flera kommuner ansökt hos Näringsdepartementet om att bli ett prioriterat projekt och erhålla bidrag ur programmet Motorways of the Sea vilket är en del av Trans European Network. Tyvärr erhålls inget bidrag, men fick en stark rekommendation att åter lämna in en ny ansökan i april 2009, vilket Alvesta och Växjö kommun har som avsikt att göra.

I och med att det dragit ut på tiden för att genomföra den stora investeringen vid godsterminalen och det samtidigt funnits ett intresse från åkerier i regionen att kombi skulle startas har planer arbetats fram för att starta trafik i mindre skala. Ett avtal har upprättats mellan Alvesta kommun och Alwex. När avtal med Banverket är också är klart om markanvändningen vid spåren, vilket förväntas att ske i början av 2009, kommer investeringar i framförallt markförstärkning och hårdgörning att ske. Planen är att gods kommer att kunna lastas och lossas vid terminalen under första hälften av 2009.

Alvesta kommun har genomfört sitt arbete, utredningar, investeringar etc. väl medvetna om att godsterminalens miljönytta först kommer att uppstå då tåg börjar trafikera terminalen. Genom samråd har Alvesta kommun och Regionförbundet södra Småland kommit fram till att inget bidrag skall betalas ut från programägaren till huvudmannen innan Rådet för investeringsstöd på Naturvårdsverket avgjort om de utförda investeringarna är berättigad för bidrag.

Under de två första åren 2005 – 2006 genomförde Alvesta ett antal utredningar och undersökningar kring kombiterminalen. Genom dessa utredningar och undersökningar har det konstaterats att kostnaden för att genomföra åtgärden är betydligt större än vad som angavs i Klimp I - ansökan. I Klimpansökan angavs en total investeringskostnad för åtgärden på 5,2 miljoner. Kostnaden för åtgärden uppskattas efter de fördjupade utredningarna till cirka 20 miljoner. I och med att kostnaden för åtgärden ökat påbörjade Alvesta kommun ett arbete för att finna ytterligare finansieringsmöjligheter för åtgärden. Kommunen ville se att finansieringen var klar innan Klimp-avtal med Regionförbundet skrivs. Då finansieringen har kunnat lösas för hela åtgärden har inget avtal kunna tecknas och ej heller någon utbetalning från programägaren Regionförbundet södra Småland skett.

Som en del i arbetet med att finna en lösning för finansieringen bildades det redan 2005 en projektgrupp där det förutom representanter från Alvesta kommun finns representanter från Växjö kommun, Green Cargo, Göteborg och Karlskrona hamnar. Under 2005 genomfördes på gruppens initiativ ett arbete för att ta fram en marknads- och tyngdpunktsanalys för godstransporter på järnväg.

Som en del i att finna en lösning på finansieringen har Alvesta tillsammans med Växjö med flera kommuner ansökt hos Näringsdepartementet om att bli ett prioriterat projekt och erhålla bidrag ur programmet Motorways of the Sea vilket är en del av Trans European Network. Godsterminalen i Alvesta är endast en liten del av den ansökan som bl.a. också innehöll upprustning av hela kust till kust banan. Totalt uppgår hela investeringspaketet som innehåller åtgärder i bl.a. Sverige och Polen till 2 miljarder kronor. Ansökan lämnades i början av 2007. Under året genomförde Näringsdepartementet en prioritering av de nio ansökningarna som kom in. Vid slutet av 2007 återstod 4 projekt, var av Godsterminalen i Alvesta ingick i ett projekt. Processen med prioriteringen fortsatte fram till våren 2008 och när ansökan sändes till EU var åtgärden med godsterminalen i Alvesta en av åtgärderna.

Ett positivt besked om bidrag från EU var viktigt för att Alvesta ska kunna genomföra investeringen och byggnationen av godsterminalen. Förhoppningen var att besked skulle komma i så pass god tid att även Klimp-bidragen på 1,5 miljoner kan användas som en del i investeringen. Beskedet från EU kom i mitten av november 2008 och var negativt för projektet. Enligt utvärderingen fann för projektet 6-7 punkter som var svaga. Men det fanns också en rekommendation att förbättra dessa svagheter och sända in ansökan på nytt. Efter beskedet har samtal förts med parterna i Sverige, Polen, Näringsdepartementet m.fl. och avsikten är att ansökan skall sändas in i april 2009.

Under programperioden 2005 – 2008 har Alvesta kommun också bedrivit ett intensivt arbete för att kombi-terminalen ska finnas med i Banverkets långsiktiga planer. Ett arbete som har bedrivits under många år men intensifierats under programperioden. Godsterminalen har ömsom funnits med och ömsom tagits bort från banverkets planer. För tillfället finns terminalen med i planerna.

Sedan stormen Gudrun drabbade Småland januari 2005 har området där godsterminalen är planerad att ligga använts för timmer hantering. Timmer från regionen har körts dit på lastbil, lagrats och sedan lastats på järnväg. Under de senast åren har ett stort antal järnvägsvagnar lastats vid området. Området har alltså använts för godshantering dock inte på det sätt som angavs enligt KLIMP-ansökan. Timmerhanteringen på fastigheten har just avslutats, så fastigheten är fri från annan verksamhet i och med nyåret.

För att stärka genomförandet av åtgärden ytterligare har Alvesta under slutet av 2007 och början av 2008 skrivit en ansökan om bidrag ur Regionala strukturfondsprogrammet med syfte att genomföra en fördjupad förstudie. Bidragsansökan gäller arbete med genomförande av mark arrende, upprättande av detaljerade planer och material, bildande av terminalbolag, med mera.

I och med att det dragit ut på tiden för att genomföra den stora investeringen vid godsterminalen och det samtidigt funnits ett intresse från åkerier i regionen att kombi skulle startas har planer arbetats fram för att starta trafik i mindre skala. En avsiktsförklaring träffades 2008-05-22 mellan Alvesta kommun och Alwex Transport AB, varvid kommunen ska vara mark- och infrastrukturägare och Alwex ska genom ett helägt dotterbolag vara terminaloperatör. Förberedelserna har nu kommit så långt att ett avtal mellan parterna håller på att utarbetas. Rimligtvis kommer Alwex att stå för merparten av de investeringar i framförallt markförstärkning och hårdgörning som behövs för att verksamhet skall kunna starta i mindre skala. Även om Alwex kommer att stå för merparten av investeringen så kommer terminalen vara öppen d.v.s. även kunna användas av åkerier som inte är anslutna till Alwex.

Såsom en följd av kommunens avsiktsförklaring med Alwex har de flesta moment i ansökan om bidrag ur Regionala strukturfondsprogrammet angående fördjupade studier blivit Alwex arbetsuppgifter. Eftersom endast få moment kvarstår på kommunen har Alvesta kommun avstått från beviljat bidrag. Beslutet har meddelats Nutek.

Men en del arbete kvarstår att göra innan verksamheten kan starta. Timmerhanteringen på fastigheten har just avslutats, så fastigheten är fri från annan verksamhet i och med nyåret. Förhandlingarna med Banverket om marken närmast spåren har emellertid dragit ut på tiden. Innan detta avtal är klart kan kommunen inte i sin tur arrendera ut Banverkets remsa (och sin mark) till terminalbolaget. Och innan dess kan inga väsentliga investeringar göras, dock pågår planeringen av verksamheten. Förhoppningen är dock att terminalen kan starta i liten skala under första hälften av 2009. Investering i hårdgörning av mark, staket, belysning, avvattning och justering av befintlig lagerbyggnad m.m. kommer att göras parallellt med att verksamheten pågår.

Alvesta kommun har genomfört sitt arbete, utredningar, investeringar etc. väl medvetna om att godsterminalens miljönytta först kommer att uppstå då tåg börjar trafikera terminalen. Genom samråd har Alvesta kommun och Regionförbundet södra Småland kommit fram till att inget bidrag skall betalas ut från programägaren till huvudmannen innan Rådet för investeringsstöd på Naturvårdsverket avgjort om de utförda investeringarna är berättigad för bidrag.

## Ekonomi

### KLIMP-bidrag

Miljörelaterad investering (Åtgärdsinvestering)	5 230 000 kronor
Beviljat bidrag	1 569 000 kronor
Bidrags procenten är:	30 %

	Datum för utbetalning från RFSS till huvudmannen
Mottaget bidrag nr 1	Regionförbundet har inte betalt ut något bidrag till Huvudmannen.
Mottaget bidrag nr 2	
Mottaget bidrag nr 3	

### Huvudmannens kostnads redovisning

Redovisning av kostnader (kr)	2005	2006	2007	2008	Totalt
Miljörelaterad investering	171 tkr	119 tkr	344 tkr	1 120 tkr	1 754 tkr

### Specificering av nerlagda kostnader.

Före programperioden 2003 gjorde kommunen den enskilt största investeringen i åtgärden. Då inköpte kommunen fastigheten Magasinet 3 för 923 tkr.

Enligt ansökan angavs att investeringar skulle göras på följande områden:

#### Projekteringskostnader och fysisk investering

Projektledning mm 300 000 kronor

Asfaltering av 14 500 m<sup>2</sup> anpassad för tung trafik 2 900 000 kronor

Anpassning av befintlig byggnad + dörrar 450 000 kronor

Avvattning av 14 000 m<sup>2</sup>. Dagvattenmagasin, 1 500 000 kronor ledning och kulvert.

Konvertering till fjärrvärme och bortplockning av oljepanna 80 000 kronor

I samband med den geotekniska undersökningen stod det klart att kostnaderna för att genomföra investeringarna var betydligt högre än vad som hade angetts i ansökan. Det innebar bland annat att ytterligare utredningar måste genomföras och andra än planerade kostnader uppstod. Nedan presenteras de kostnader kommunen har haft för åtgärden under programperioden.

Specificering av nerlagda kostnader.	År	tkr
Geotekniska undersökningar (2005)	2005	80 Alvesta kommun
Projekt adm (Planeringsing 17% 2005)	2005	91 Alvesta kommun
<b>Summa:</b>		<b>171</b>
ALF-konsult Svedala (2006) (järnvägs-konsult)	2006	24 Alvesta kommun
Projekt adm (Planeringsing 17% 2006)	2006	95 Alvesta kommun
<b>Summa:</b>		<b>119</b>

Förstudie Tyréns (2007)	2007	244	Alvesta kommun
Utlägg möten, resor mm (2007)	2007	1	Alvesta kommun
Projekt adm (Planeringsing 17% 2007)	2007	99	Alvesta kommun
<b>Summa:</b>		<b>344</b>	
Köp del av Magasinet 2 (2008)	2008	900	Alvesta kommun
Projekt adm (Projektledare 25% 2008)	2008	188	Alvesta kommun
Utlägg möten, resor mm (2008)	2008	22	Alvesta kommun
Konsulter (2008)	2008	10	Alvesta kommun
<b>Summa:</b>		<b>1120</b>	
<b>Totalt</b>		<b>1754</b>	

**Revisorsintyg**  
Som separat bilaga till slutrapporten bifogas revisorsintyg för nerlagda kostnader.

#### Vilka ytterligare bidrag har åtgärden fått?

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

Inga ytterliga bidrag har erhållits. Men kommunen har sökt bidrag från och beviljats bidrag ur Regional strukturfondsprogrammet till en fördjupad förstudie. Kommunen har därefter såsom en direkt följd av avsiktsförklaringen med Alwex beslutat och meddelat Nutek att man avstår detta bidrag

#### 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.)

Eftersom det i åtgärden inte har skett någon större upphandling har ej heller några miljökrav ställts. Vid upphandlingen av utredningsuppdragen har det inte varit relevant att ställa särskilda miljökrav.

Vid de planerade investeringarna under 2009 kommer inte heller några direkta upphandlingar att ske. Investeringarna kommer att genomföras utifrån det avtal som är upprättat mellan Alvesta kommun och Alwex.

**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.)

Energislag	Före	Efter	Enhet	Förändring energi (kWh)	Förändring CO2 (ton)
Bränsle eldningsolja 2-5	160,0	0	m <sup>3</sup>	-1 715 593	-470,25
Bränsle – Skogsbränsle oförädlat	0	0	kWh	0	0
Drivmedel – Diesel MK 1	2 692,0		m <sup>3</sup>		
<b>Totalt</b>					

Eftersom åtgärden inte har kunnat genomföras så som den var planerad enligt ansökan har ej heller någon större miljönytta i form av minskad diesel förbrukning då godstransporter från lastbil till tåg kunnat ske.

I lagerbyggnaden på fastigheten hade tidigare verksamhetsutövare (go-cart) installerat en oljepanna för uppvärmning av lokalen. Den pannan fanns med i ansökan. Verksamhet har nu upphört och byggnaden planeras att åter användas som kallager. Därför finns ingen ökning i användning av oförädlat skogsbränsle. Om lokalen skulle komma att värmas upp i framtiden, så är behovet av tilläggsisolering påtaglig stor eller att en mindre kontorsmodul byggs i lokalen. Möjlighet att ansluta till fjärrvärme finns. Frågan har också väckts om rivning av lagerbyggnaden.

För den godshantering som planeras att kunna starta i mitten av 2009 har det inte genomförts några specifika miljöberäkningar. Planen är att verksamheten skall starta i mindre skala och sedan kunna expandera utifrån intresset i regionen. Inledningsvis kommer containrar att transporteras som separata vagnar i godståg som kommer till Alvesta. Samtal förs med olika hamnar om att kunnas starta en separat godspendel, men inget är ännu beslutat.

Den planerade utvecklingen av terminalverksamheten är i första hand en fråga för verksamhetsutövaren d.v.s. Alwex. Om verksamheten från start inte belastas med alltför betungande investeringar kan trots rådande konjunktur en gynnsam utveckling förväntas. Starten kommer emellertid att vara blygsam och verksamheten kommer successivt att byggas upp.

Efter stormen Gudrun som dabbade Småland i början av 2005 användes området för timmer hantering. Timmer från regionen har körts dit på lastbil, lagrats och sedan lastats på järnväg. Under år 2005 – 2006 lastades stort antal järnvägsvagnar vid området. Denna verksamhet har utförts av skogsbolag och har skett under extrema förutsättningar. Därför har vi bedömt att miljönyttan av den verksamheten inte kan tillgodoräknas till denna åtgärd. Vad som är värt att notera är att denna verksamhet har inneburit att skogsnäringen har återupptäckt möjligheten att transportera timmer på järnväg på betydligt kortare sträckor än vad det tidigare före 2005 gjorde.

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

Miljönyttan av godshanteringens finns ännu inget att beräkna.

Vad gäller pannan i lagerbygganden har avtalet med verksamhetsutövaren som också är ägare av pannan sagts upp. Således har pannan stängts av och angiven miljönytta uppstått. Alvesta kommun har ingen avsikt att köpa eller ta över pannan.

### Övriga miljöeffekter

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

Miljöeffekter	Före	Efter	Föreändring
Utsläpp av svavel (S) kg/år	2 600,00		
Utsläpp av koloxid (CO) kg/år	9 800,00		
Utsläpp av kväveoxider (NOx) kg/år	92 000,00		
Utsläpp av stoft kg/år	1 500,00		

Eftersom åtgärden inte har kunnat genomföras så som den var planerade enligt ansökan har ej heller någon övriga miljöeffekter kunnat uppstå.

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

Ingen kommentar.

### 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.)

För den godshantering som planeras att kunna starta i mitten av 2009 har det inte genomförts några specifika miljöberäkningar. Planen är att verksamheten skall starta i mindre skala och sedan kunna expandera utifrån intresset i regionen. Inledningsvis kommer containrar att transporteras som separata vagnar i godståg som kommer till Alvesta. Samtal förs med olika hamnar om att kunnas starta en separat godspendel, men inget är ännu beslutat.

Den planerade utvecklingen av terminalverksamheten är i första hand en fråga för verksamhetsutövaren d.v.s. Alwex. Om verksamheten från start inte belastas med alltför betungande investeringar kan trots rådande konjunktur en gynnsam utveckling förväntas. Starten kommer emellertid att vara blygsam och verksamheten kommer successivt att byggas upp.

### 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.)

Allt pekar på att miljönyttan av kombiterminalen, så som den beskrevs i ansökan, kommer att uppnås, men först efter programperiodens utgång.

### 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)

Ingen kommentar. Se förklaring i bifogad slutrapport för åtgärden. (Detta dokument)

### Hur har resultatet av åtgärden spridits?

På vilket sätt har 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)

Ingen kommentar. Se förklaring i bifogad slutrapport för åtgärden. (Detta dokument)

### Hur kommer arbetet med åtgärden att fortsätta?

(I Naturvårdsverkets e-dokument skall denna text föras till: Hur avser det fortsatta arbetet med åtgärden att drivas? Obligatoriska texter vid åtgärd klassad som ny teknik/demonstration)

I och med att det dragit ut på tiden för att genomföra den stora investeringen vid godsterminalen och det samtidigt funnits ett intresse från åkerier i regionen att kombitrafik skulle startas har planer arbetats fram för att starta trafik i mindre skala. Ett avtal har upprättats mellan Alvesta kommun och Alwex. Alwex kommer att stå för merparten av de investeringar i framförallt markförstärkning och hårdgörning som behövs för att verksamhet skall kunna starta i mindre skala. Även om Alwex kommer att stå för merparten av investeringen så kommer terminalen att kunna användas av åkerier som inte är anslutna till Alwex.

Men en del arbetar kvarstår att göra innan verksamheten kan starta. Timmerhanteringen på fastigheten har just avslutats, så fastigheten är fri från annan verksamhet i och med nyåret. Förhandlingarna med Banverket om marken närmast spåren har emellertid dragit ut på tiden. Innan detta avtal är klart kan kommunen inte i sin tur arrendera ut Banverkets remsa (och sin mark) till terminalbolaget. Och innan dess kan inga väsentliga investeringar göras, dock pågår planeringen av verksamheten. Förhoppningen är dock att terminalen kan starta i liten skala i början av år 2009. Investering i hårdgörning av mark, staket, belysning, avvattning och justering av befintlig lagerbyggnad m.m. kommer att göras parallellt med att verksamheten pågår. Kostnaden för åtgärderna är beräknade till cirka 8,5 miljoner.

Magasinet 3 är tidigare planerat område för kombiterminalen, medan del av Magasinet 2 är tänkt expansområde som kommunen nyligen köpt från lokalt företag. När verksamheten etablerat sig och börjat ta fart är dessa "Framtida åtgärder" aktuella, d.v.s. troligen inom något eller några år. Kostnaden för åtgärderna är beräknade till cirka 3,6 miljoner. Se budgetkalkyl nedan.

#### Planerade åtgärder (Magasinet 3)

Arrendekostnader (max 65000 kr/år)	max	130	Alvesta kommun
Geotekniska undersökningar	ca	80	Alwex AB
Miljö tillstånd terminalverksamheten		0	Alwex AB
Byggnadslov container	ca	5	Alwex AB
Riving spår 38 (brutto)	ca	350	Alvesta kommun
Markförstärkning och hårdgörning (300 kr/kvm)	ca	5200	Alwex AB
Förbättring/breddning infart i söder (ca 450 kr/kvm) inkl proj	ca	400	Alvesta kommun
Dagvattenhantering	ca	600	Alvesta kommun
Rivning/avkortning gocart-hallen inkl tillstånd	max	750	Alvesta kommun Banverket (inlednings- vis)
Belysning lastspår		0	
Belysning uppställningsområde	ca	350	Alwex AB
Staket+grindar Lillsjögatan (462 kr + 16000 kr/grind)	ca	225	Alvesta kommun
Trädplatering längs Lillsjögatan	ca	35	Alvesta kommun
Detaljplaneändring (enkel?)	ca	25	Alvesta kommun
Markköp (80 kr/kvm)	ca	400	Alvesta kommun
		<b>8550</b>	

**Framtida åtgärder (del av Magasinet 2)**

Markförstärkning och hårdgöring (300 kr/kvm)	ca	2800	Alwex AB
Ny infart i söder vid KLS	ca	400	Alvesta kommun
Dagvattenhantering	ca	125	Alvesta kommun
Staket+grindar Lillsjögatan (462 kr + 16000 kr/grind)	ca	125	Alvesta kommun
Belysning	ca	150	Alwex AB
		<b>3600</b>	

**Andra förhållanden av betydelse?**

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

Inget annat av betydelse finns än det som är redovisat i denna slutrapport.

**Har särskilda villkor uppfyllts?**

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

De särskilda villkoren för åtgärd - Järnvägsbaserad brytpunktsystem – Terminal-investering godsbarngård i Alvesta var att A. Bidrag för åtgärden ges med högst 1 569 000 kronor. Bidraget får dock inte överstiga 30 procent av den miljörelaterade kostnaden. B. 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.

De särskilda villkoren har inte uppfyllts i sin helhet. Se förklaringen under ”Hur har åtgärden genomförts?”

**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.

Slutrapport för åtgärd 4.1.1 ink ekonomi (Järnvägsbaserad brytpunktsystem – Terminal-investering godsbarngård i Alvesta (Dvs detta dokument.))

Revisorsintyg 20090128 Alvesta kommun (Revisorsintyg från Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB från 28 januari 2009)



Åtgärds nummer	<b>4.1.2</b>
Åtgärdens namn	<b>Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning – AGA</b>
Huvudman	AGA gas
Organisations nummer	556069 - 8119
Kontaktperson	Berndt Ljungkvist
Postadress	Rissneleden 14
Postnummer och postort	172 82 Sundbyberg
Telefon	08 – 706 95 00 08 – 706 94 79
E-post	berndt.ljungkvist@se.aga.com

#### Ekonomi för åtgärden enligt ansökan:

Miljörelaterad investering	Begärt bidrag	Bidragets andel av den miljörelaterade investeringen
750 000 kronor	225 000 kronor	30%

#### Beskrivning av åtgärden i ansökan:

Utbyggnad av infrastruktur för kyla med koldioxid, publik tankanläggning med tillägg för bilar med 21st. aggregat t.o.m. 2008. Mobil temperaturkontroll används vid transporter av livsmedel mellan olika platser. Traditionellt används dieselaggregat med kompressor för att hålla kylan. Nu finns alternativ teknik som är miljövänlig, tyst och effektiv. Koldioxid tankas flytande (-50 grader) och förgasas i en värmeväxlare för att ge sin kyla till lastutrymmet. Gasströmmen driver en fläkt i som cirkulerar den kalla luften i lastutrymmet och ventileras därefter ut över taket på bilen. Koldioxiden är återvunnen från industriella processer där den annars gått ut i atmosfären. En livscykelanalys har utförts av CIT som visar på betydande miljöfördelar för koldioxid-aggregatet. STEM har ekonomiskt stöttat ett konsortium för upphandling av aggregat, se bilaga. Tekniken visade sig fungera men för att få ett brett genomslag behövs fler tankstationer.

#### Miljönyttan för åtgärden enligt ansökan

##### Användning av energislag

Energislag	Före	Efter	Enhet	Förändring energi (kWh)	Förändring CO <sub>2</sub> (ton)
Drivmedel – Diesel MK 1	62,50	0	m <sup>3</sup>	-611 739	-162,50
<b>Totalt</b>				<b>--611 739</b>	<b>-162,50</b>

##### Utsläpp av växthusgaser

Växthusgas	Före	Efter	Enhet	Förändring CO <sub>2</sub> -ekvival (ton)
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC - 125	1,2	0,0	kg	-3,36
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC – 134a	2,4	0,0	kg	-3,12
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC – 143a	8,4	0,0	kg	-31,92
<b>Totalt</b>				<b>-38,40</b>

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

Förändring energi (kWh)	Förändring CO <sub>2</sub> -ekvival (ton)
-611 739,00	-200,90

## Hur har åtgärden genomförts?

Sammanfattning av beskriv hur åtgärden har genomförts.

(Texten i rutan skall föras till Naturvårdsverkets e-dokument ruta "Åtgärdbeskrivning – Sammanfattning".  
Max 2000 tecken.)

Åtgärden 4.1.2 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning – AGA" ingår i ett paket med tre åtgärder som berör kyla med hjälp av koldioxid. Åtgärderna är, förutom denna, också åtgärd 4.1.3 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/ALWEX" och åtgärd 4.1.4 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt". Ingen av åtgärderna har genomförts i sin helhet enligt ansökan. AGA har dock inom ramen för denna åtgärd investerat i och uppfört ett fundament på vilken tankanläggningen nu kan placeras tämligen omgående när åkerierna införskaffat nya kylaggregat. Åtgärden 4.1.4 Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt har delvis genomförts genom investeringar i två provaggregat.

Orsaken till åtgärden inte genomförts enligt ansökan ligger framförallt i att det initialt fanns en osäkerhet i var tankanläggningen ska placeras samt att det också funnits ett större behov än planerat av intern marknadsföring av åtgärden i de båda åkerierna.

AGA har genomfört investeringen i fundamentet medvetna om att miljönyttan först kommer att uppstå då tankanläggning är på plats samt kylaggregat finns på lastbilarna. Genom samråd har AGA och Regionförbundet södra Småland kommit fram till att inget bidrag skall betalas ut från programägaren till huvudmannen innan Rådet för investeringsstöd på Naturvårdsverket avgjort om den utförda investeringen är berättigad för bidrag.

Åtgärden 4.1.2 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning – AGA" ingår i ett paket med tre åtgärder som berör kyla med hjälp av koldioxid. Åtgärderna är, förutom denna, också åtgärd 4.1.3 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/ALWEX" och åtgärd 4.1.4 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt". Ingen av åtgärderna har genomförts i sin helhet enligt ansökan. AGA har dock inom ramen för denna åtgärd investerat i och uppfört ett fundament på vilken tankanläggningen nu kan placeras tämligen omgående när åkerierna införskaffat nya kylaggregat. Åtgärden 4.1.4 Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt har delvis genomförts genom investeringar i två provaggregat.

Orsaken till åtgärden inte genomförts enligt ansökan ligger framförallt i att det initialt fanns en osäkerhet i var tankanläggningen ska placeras samt att det också funnits ett större behov än planerat av intern marknadsföring av åtgärden i de båda åkerierna.

Under 2005 var också en av de ansvariga personerna tjänstledig vilket innebar att arbetet med åtgärden var låg under det första året. Under 2006 genomfördes ett seminarium med samtliga huvudmän, berörda åkare och administratören för programmet. På seminariet informerades om vad det innebär att byta kylaggregat som drivs med diesel till koldioxid kyla. Seminariet hölls i september 2006.

Under 2007 löste sig lokaliseringen av tankstationen. Under året lämnade AGA in en bygglovsansökan för byggnation av tankstationen vid gamla ICA lagret samt erhöll bygglov. Byggnationen av fundamentet på vilken tankstationen kan placeras genomfördes tidigt på våren 2008. Även om tankstationen nu tämligen enkelt kan placeras på fundamentet är det förs när lastbilsåkeriernas dieseldrivna kylaggregat byts ut mot koldioxiddriva som åtgärdernas miljönytta börja uppstå.

Hos de tre huvudmännen AGA, ALWEX och Växjö bilfrakt finns en vilja och ett intresse av att arbeta för att minska koldioxid utsläppen och att genomföra åtgärderna. Men det har hos åkerierna och då framförallt hos de enskilda åkarna funnits en avvaktande inställning till att anamma den nya tekniken samt en relativt hög investeringskostnad (trots bidraget) till att införskaffa nya kylaggregat. Införandet av den nya tekniken kommer dock att ske oavsett inställning eftersom en av de större livsmedels grossister kommer att ställa som krav att samliga frystransporter från 1 mars skall ske med hjälp av koldioxid som köldmedium.

AGA har genomfört investeringen i fundamentet medvetna om att miljönyttan först kommer att uppstå då tankanläggning är på plats samt kylaggregat finns på lastbilarna. Genom samråd har AGA och Regionförbundet södra Småland kommit fram till att inget bidrag skall betalas ut från programägaren till huvudmannen innan Rådet för investeringsstöd på Naturvårdsverket avgjort om den utförda investeringen är berättigad för bidrag.

## Ekonomi

### KLIMP-bidrag

Miljörelaterad investering (Åtgärdsinvestering)	750 000 kronor
Beviljat bidrag	225 000 kronor
Bidrags procenten är:	30 %

		Datum för utbetalning från RFSS till huvudmannen
Mottaget bidrag nr 1		Regionförbundet har inte betalt ut något bidrag till Huvudmannen.
Mottaget bidrag nr 2		
Mottaget bidrag nr 3		

### Huvudmannens kostnads redovisning

Redovisning av kostnader (kr)	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>Totalt</b>
Miljörelaterad investering				264 750	<b>264 750</b>

### Specificering av nerlagda kostnader.

I april år 2008 byggdes fundamentet för tankstationen enligt specifikation nedan. Fundamentet består av en betongplatta med plats för lagertank och dispenser. Plattan har en bärlast för en tank som kan väga upp till 40 ton.

#### Anbudets omfattning:

- Tillverkning av refug i rostfritt för cistern och tankomat enligt ritning
- Erforderliga schakter, urschaktning, uppfyllningar, kabelkulvert och grundläggning av refug.
- Återställning av rörda markytor
- Gjutning av cisternplatta/refug, utan brädrives.
- Leverans och montage av stängsel med dubbelgrind.
- Leverans och montage av påkörningsskydd i vfz.

#### Anbudet förutsätter:

- Utöver anbudssumman tillkommer lagstadgad mervärdeskatt

Priset för utfört arbete enligt ovan blev 264 750 kr ex moms, fakturakopia bifogas.

Det är den enda kostnaden förutom bygglovskostnaden till kommunen som betalats utanför detta projekt.

För att komplettera anläggningen behövs en lagertank och en dispenser. Dispenser finns i lager då vi tillverkar några i taget. Kapital c:a 380 000 kr. Lagertanken kan vara begagnad och har ett kapitalvärde på 150 000-300 000 kr beroende på ålder.

#### Revisorsintyg

Som separat bilaga till slutrapporten bifogas revisorsintyg för nerlagda kostnader, Revisorsintyg AGA GAS Certificate CO2 investment

### Vilka ytterligare bidrag har åtgärden fått?

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

Inga ytterligare bidrag har erhållits för investeringen.

Den investering som har utförts har skett med hjälp av eget kapital.

### 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 ställdes vid upphandlingen av fundamentet.

## 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 CO <sub>2</sub> (ton)
Drivmedel – Diesel MK 1	62,50		m <sup>3</sup>		
<b>Totalt</b>					

#### Utsläpp av växthusgaser

Växthusgas	Före	Efter	Enhet	Förändring CO <sub>2</sub> -ekv (ton)
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC - 125	1,2		kg	
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC - 134a	2,4		kg	
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC - 143a	8,4		kg	
<b>Totalt</b>				

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

Förändring energi (kWh)	Förändring CO <sub>2</sub> -ekv (ton)

Eftersom åtgärden inte har kunnat genomföras så som den var planerad enligt ansökan har ej heller någon miljönytta kunnat uppstå. Miljönyttan kan uppstå först då åkerierna byter ut sina dieseldrivna kylaggregat till aggregat som drivs med hjälp av koldioxid.

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

Ingen kommentar.

### Övriga miljöeffekter

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

Inga övriga miljöeffekter var beräknade till ansökan.

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

Ingen kommentar.

### 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.)

Så som investering ser ut nu, dvs uppbyggnaden av fundamentet kommer åtgärden inte att ge någon miljönytta varelse på kort eller lång sikt. Däremot när åkerierna investera i kylaggregat som drivs av koldioxid kommer miljönyttan att uppstå. Besparingspotentialen kvarstår enligt ansökan. Enkelt kan man säga att man sparar upp till 5000 L diesel per fordon och år som annars skulle förbrännas i en måttligt renad dieselmotor på kylaggregatet. Läckaget av köldmedia försvinner helt (c:a 1 kg/bil och år).

När investeringarna i koldioxid kyla kommer att ske avgörs av när åkerierna köper in dessa aggregat samt vilka upphandlingskrav på köldmedium som ställs av upphandlarna. Av de större livsmedels grossisterna har ICA som krav från 1 mars 2009 att frystransporterna ska ske i lastbilar var köldmedium är koldioxid. COOP har inget likande krav. Övriga grossister har inte tillfrågats. Någon undersökning hur många lastbilar som berörs i Kronobergs län har inte genomförts.

AGA är beredd att slutföra investeringen, dvs placera tankstationen på fundamentet så snart åkerierna visar intresse för att tanka på anläggningen. Denna investering kommer att kunna ske oavsett om Naturvårdsverket ger bidrag till redan utförda investeringar eller ej.

### 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.)

Ingen kommentar.

### 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)

Någon utvärdering har inte varit relevant att genomföras eftersom investeringen i tankstationen inte har skett under programperioden.

Nu när programperioden är slut och investeringen inte har kommit till stånd se vi att det hade varit relevant att mer djupgående utvärdera arbetsprocessen förankring, marknadsföring, ny teknik, nya tanknings rutiner etc som uppstår nä man skall införa av ett nytt kylsystem hos åkerierna. Men någon sådan utvärdering har inte skett. Vi kan dock konstatera att de möten och träffar som hållits med åkerierna inte har varit tillräckligt.

### **Hur har resultatet av åtgärden spridits?**

På vilket sätt har 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)

Inga resultat i form av miljönytta för investering i Kronoberg har funnits att sprida. Resultat från andra tankanläggningar av koldioxid och kylanläggningar har funnits med vid informationsträffar med åkerier.

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

(I Naturvårdsverkets e-dokument skall denna text föras till: Hur avser det fortsatta arbetet med åtgärden att drivas? Obligatoriska texter vid åtgärd klassad som ny teknik/demonstration)

AGA är beredd att slutföra investeringen, dvs placera tankstationen på fundamentet så snart åkerierna visar intresse för att tanka på anläggningen.

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

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

Det finns inget annat av betydelse än det som har redovisats ovan.

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

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

De särskilda villkoren för åtgärd Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning – AGA var att:

- A. Bidrag för åtgärden ges med högst 225 000 kronor. Bidraget får dock inte överstiga 30 procent av den miljörelaterade kostnaden.
- B. Programägaren får betala ut det statliga bidraget enbart till Aga gas AB.
- C. 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.

De särskilda villkoren har inte uppfyllts i sin helhet. Se förklaringen under ”Hur har åtgärden genomförts?” och den ekonomiska redovisningen.

### **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.

Åtgärds slutrapport Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning – AGA  
(Dvs detta dokument.)

Folder om Koldioxid Det bästa alternativet för kyltransporter

Revisorsintyg AGA GAS Certificate CO2 investement

Åtgärds nummer	<b>4.1.3</b>
Åtgärdens namn	<b>Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/ALWEX</b>
Huvudman	ALWEX Transport AB
Organisations nummer	556085 - 7889
Kontaktperson	Peter Hildingsson
Postadress	Arabygatan 37
Postnummer och postort	352 46 Växjö
Telefon	0470 – 72 71 62 070 – 310 29 83
E-post	peter.hildingsson@alwex.se

**Ekonomi för åtgärden enligt ansökan:**

Miljörelaterad investering	Begärt bidrag	Bidragets andel av den miljörelaterade investeringen
3 360 000 kronor	800 000 kronor	23,81%

**Beskrivning av åtgärden i ansökan:**

Åtgärden är ett tillägg till "AGA, Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter". Åtgärden består av investering i fordon med tillsammans 16 st. koldioxidaggregat. Fordonen ska använda den anläggning i Växjö som AGA vill uppföra.

Plan för anskaffning: Fördelningen beräknas ske med fyra aggregat per år under åren 2005 t.o.m. 2008.

**Miljöytan för åtgärden enligt ansökan**

**Användning av energislag**

Energislag	Före	Efter	Enhet	Förändring energi (kWh)	Förändring CO2 (ton)
Drivmedel – Diesel MK 1	100	0	m <sup>3</sup>	-978 782	-260
<b>Totalt</b>				<b>-978 782</b>	<b>-260</b>

**Utsläpp av växthusgaser**

Växthusgas	Före	Efter	Enhet	Förändring CO <sub>2</sub> -ekv (ton)
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC - 125	1,92	0,0	kg	-5,38
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC – 134a	3,84	0,0	kg	-4,99
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC – 143a	13,44	0,0	kg	-51,07
<b>Totalt</b>				<b>-61,44</b>

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

Förändring energi (kWh)	Förändring CO <sub>2</sub> -ekv (ton)
-978 782,40	-321,44

## Hur har åtgärden genomförts?

Sammanfattning av beskriv hur åtgärden har genomförts.  
(Texten i rutan skall föras till Naturvårdsverkets e-dokument ruta "Åtgärdbeskrivning – Sammanfattning".  
Max 2000 tecken.)

Åtgärden 4.1.3 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/ALWEX" ingår i ett paket med tre åtgärder som berör kyla med hjälp av koldioxid. Åtgärderna är, förutom denna framförallt åtgärd 4.1.2 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning – AGA" som avser investering i tankanläggningen samt åtgärd 4.1.4 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt" vilken motsvarar ALWEXs åtgärd. Ingen av åtgärderna har genomförts i sin helhet enligt ansökan. AGA har dock inom ramen för denna åtgärd investerat i och uppfört ett fundament på vilken tankanläggningen nu kan placeras tämligen omgående när åkerierna införskaffat nya kylaggregat. Åtgärden 4.1.4 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt" har delvis genomförts genom investeringar i två provaggregat.

På grund av att tankanläggningen inte har kommit på plats såsom det var tänkt har ingen transportör hos Alwex vågat investera i kyl-/frysaggregat med koldioxid drift. Detta då man inte har vetat om man har kunnat tanka koldioxid när leverans av bilarna väl sker. Processen med uppförande av tankanläggning har dragits ut så långt att förtroendet hos de tänkta åkerierna så ingen har vågat investera.

Alwex har genomfört informationsinsatser både skriftlig (återkommande) via nyhetsbrev men även i form av seminarium för både användare (åkeriägare), leverantör och serviceföretag av/för aggregaten, ansvarig för uppförande av tankanläggning. Intresse har varit stort från användarna men stötteten har varit att tankanläggningen måste komma på plats.

Mycket sent i projektiden har delar av anläggningen uppförts (fundamentet) men då har dels förtroendet för projektet varit mycket lågt samt att leveranstiden för nya aggregaten så långt att leverans skulle ske utanför projektperioden.

## Ekonomi

### KLIMP-bidrag

Miljörelaterad investering (Åtgärdsinvestering)	3 360 000 kronor
Beviljat bidrag	800 000 kronor
Bidrags procenten är:	23,81 %

	Datum för utbetalning från RFSS till huvudmannen
Mottaget bidrag nr 1	Regionförbundet har inte betalt ut något bidrag till Huvudmannen.
Mottaget bidrag nr 2	
Mottaget bidrag nr 3	

### Huvudmannens kostnads redovisning

Redovisning av kostnader (kr)	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>Totalt</b>
Miljörelaterad investering					

Specificering av nerlagda kostnader.

Inga kostnader finns att redovisa för åtgärden.

Vilka ytterligare bidrag har åtgärden fått?

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

Inga ytterligare bidrag har erhållits eller söktas för investeringen.

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.)

Eftersom ingen upphandling har skett har ej heller några miljökrav ställts.

**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 CO <sub>2</sub> (ton)
Drivmedel – Diesel MK 1	100		m <sup>3</sup>		
<b>Totalt</b>					

Utsläpp av växthusgaser

Växthusgas	Före	Efter	Enhet	Förändring CO <sub>2</sub> -ekv (ton)
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC - 125	1,92		kg	
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC – 134a	3,84		kg	
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC – 143a	13,44		kg	
<b>Totalt</b>				

Energislag och växthusgaser totalt (summering av uppgifter ovan)

Förändring energi (kWh)	Förändring CO <sub>2</sub> -ekv (ton)

Eftersom åtgärden inte har kunnat genomföras så som den var planerad enligt ansökan har ej heller någon miljönytta kunnat uppstå.

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

Ingen kommentar.

### Övriga miljöeffekter

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

Inga övriga miljöeffekter var beräknade till ansökan.

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

Ingen kommentar.

### 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.)

Alwex kommer att få fortsätta informera om denna teknik till åkerierna som är anslutna till Alwex. Vad vi på Alwex känner till så har ingen beställning av aktuella aggregat gjorts hos åkerierna.

### 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.)

Ingen kommentar.

### 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)

Någon utvärdering har inte varit relevant att genomföras eftersom investeringen i tankstationen inte har skett under programperioden.

Nu när programperioden är slut och investeringen inte har kommit till stånd se vi att det hade varit relevant att mer djupgående utvärdera arbetsprocessen förankring, marknadsföring, ny teknik, nya tanknings rutiner etc som uppstår när man skall införa av ett nytt kylsystem hos åkerierna. Men någon sådan utvärdering har inte skett. Vi kan dock konstatera att de möten och träffar som hållits med åkerierna inte har varit tillräckligt.

### Hur har resultatet av åtgärden spridits?

På vilket sätt har 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)

Inga resultat i form av miljönytta har funnits att sprida.

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

(I Naturvårdsverkets e-dokument skall denna text föras till: Hur avser det fortsatta arbetet med åtgärden att drivas? Obligatoriska texter vid åtgärd klassad som ny teknik/demonstration)

Alwex kommer att fortsätta informera om denna teknik till åkerierna som är anslutna till Alwex. Vad vi på Alwex känner till så har ingen beställning av aktuella aggregat gjorts hos åkerierna.

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

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

Det finns inget annat av betydelse än det som har redovisats ovan.

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

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

De särskilda villkoren för åtgärd Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, -AGA/ALWEX var att:

A. Bidrag för åtgärden ges med högst 800 000 kronor. Bidraget får dock inte överstiga 30 procent av den miljörelaterade kostnaden.

B. Programägaren får betala ut det statliga bidraget enbart till Alwex transport AB.

C. 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.

De särskilda villkoren har inte uppfyllts. Se förklaringen under "Hur har åtgärden genomförts?"

#### Kommentar från programägaren:

Det finns en oklarhet i texten. I beslutet under särskilda villkoren står angivet 30 procent som bidrag. I webbformuläret under fliken under åtgärdsuppgifter och ekonomi står angivet 23,8 procent i bidrag. I ansökans e-dokument ansöktes om ett bidrag på 24 procent. För denna åtgärd har skillnaden ingen betydelse då inga investeringar har skett.

### **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.

Slutrapport för åtgärd 4.1.3 (Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, -AGA/ALWEX (Dvs. detta dokument.))



Åtgärds nummer	<b>4.1.4</b>
Åtgärdens namn	<b>Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt</b>
Huvudman	Börjes Koncernen, Smålandslogistik AB
Organisations nummer	556530 - 6619
Kontaktperson	Charlotta Ahlqvist
Postadress	Bävervägen 12
Postnummer och postort	352 45 Växjö
Telefon	0470 – 70 94 40 0481 – 423 00 0733 – 31 85 55
E-post	<a href="mailto:charlotta@smalandslogistik.se">charlotta@smalandslogistik.se</a>
Förändring:	Under 2007 slutade Nils Munck som kontaktperson för åtgärden. Bidraget till åtgärden ansöktes av Växjö Bilfrakt AB som huvudman. Det måste ha blivit någon förväxling av bolagsnamn eftersom Smålands logistik AB 1996 förvärvade Växjö bilfrakt. Angivet organisationsnummer tillhör Smålandslogistik AB, således också gällande för "Växjö bilfrakt" som i sig inte är ett enskilt bolag utan ingår i Smålandslogistik AB.

#### Ekonomi för åtgärden enligt ansökan:

Miljörelaterad investering	Begärt bidrag	Bidragets andel av den miljörelaterade investeringen
1 050 000 kronor	250 000 kronor	23,81%

#### Beskrivning av åtgärden i ansökan:

Åtgärden är ett tillägg till åtgärd "AGA, publik anläggning för koldioxid". Åtgärden består av investering i fordon med fem stycken koldioxiaggregat som skall använda den anläggning i Växjö som AGA vill uppföra. Plan för anskaffning av fordon: 2 st. 2005, 2 st. 2006, 1 st. 2007

#### Miljönyttan för åtgärden enligt ansökan

##### Användning av energislag

Energislag	Före	Efter	Enhet	Förändring energi (kWh)	Förändring CO <sub>2</sub> (ton)
Drivmedel – Diesel MK 1	31,25	0	m <sup>3</sup>	-305 869,5	-81,25
<b>Totalt</b>				<b>-305 869,5</b>	<b>-81,25</b>

##### Utsläpp av växthusgaser

Växthusgas	Före	Efter	Enhet	Förändring CO <sub>2</sub> -ekvival (ton)
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC - 125	0,60	0,0	kg	-1,68
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC – 134a	1,20	0,0	kg	-1,56
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC – 143a	4,20	0,0	kg	-15,96
<b>Totalt</b>				<b>-19,20</b>

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

Förändring energi (kWh)	Förändring CO <sub>2</sub> -ekvival (ton)
-305 869,5	-100,45

## Hur har åtgärden genomförts?

Sammanfattning av beskriv hur åtgärden har genomförts.  
(Texten i rutan skall föras till Naturvårdsverkets e-dokument ruta "Åtgärdbeskrivning – Sammanfattning".  
Max 2000 tecken.)

Åtgärden 4.1.4 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Smålandslogistik" har ingått i ett paket med tre åtgärder som berör kyla med hjälp av koldioxid. Åtgärderna är, förutom denna framförallt åtgärd 4.1.2 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, tankanläggning – AGA" som avser investering i tankanläggningen samt åtgärd 4.1.3 "Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/ALWX".

När ansökan skrevs stod Växjö Bilfrakt som huvudman. Här har det skett en förväxling mellan bolag eftersom Smålands logistik AB 1996 förvärvade Växjö bilfrakt som sedermera ingår i Börjes Koncernen. Angivet organisationsnummer för Smålandslogistik AB är det samma som var angivet för Växjö bilfrakt. Inom koncernen Börjes Koncernen, ingår fler bolag/åkerier. Ett av dessa åkerier har på investerat i två nya kylanläggningar som drivs av koldioxid. Anläggningarna inköptes för att prova det nya systemet och installerades i lastbilarna i augusti 2005 och juni 2006 för frystranporter.

Inledningsvis placerades en tillfällig tank anläggning på lastbilsterminalen i Växjö för att tanka koldioxid till kylaggregaten. Sedan ICA under 2007 la ner sitt central laget i Växjö tankas lastbilarna vid det nya central-laget i Helsingborg i samband med lastning av frysvaror.

CO2 aggregaten har tyvärr många brister. Funktionerna fungerar dåligt. Det förbrukar oregelbundet över året samt att det är stora problem när det gäller reparation av aggregatet. Osäkerheten kring själva driften av CO2 anläggningarna har inte heller varit tillfredställande samt att anläggningarna ej är tillräckligt utbyggda/utspridda för fjärrtransporter.

Trots osäkerheten används de två kylanläggningarna dagligen för frystranporter.

## Ekonomi

### KLIMP-bidrag

Miljörelaterad investering (Åtgärdsinvestering)	1 050 000 kronor
Beviljat bidrag	250 000 kronor
Bidrags procenten är:	23,81 %

	Datum för utbetalning från RFSS till huvudmannen
Mottaget bidrag nr 1	Regionförbundet har inte betalt ut något bidrag till Huvudmannen.
Mottaget bidrag nr 2	
Mottaget bidrag nr 3	

### Huvudmannens kostnads redovisning

Redovisning av kostnader (kr)	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>Totalt</b>
Miljörelaterad investering	221.800	221.800			<b>443 600</b>

Specificering av nerlagda kostnader.

Investering i 2 st ThermoKing ST-CR 300 med R:con, CO2 aggregat pris per styck är 221.800 kr.  
Investeringarna skedde 2005 och 2006.

\*\*\*\*\*

Utdrag ur offerten från Rydbergs Lastbilar AB:

Duvemåla Åkeri AB

VÄXJÖ

OFFERT

2 st ThermoKing ST-CR 300 med R:con, CO2-aggregat  
för montering på Scania R 500 med reg.nr XPN390 och  
WZF178.

PRIS           221.800:-/st

Moms tillkommer

RYDBERGS LASTBILAR AB

Ingemar Nilsson

\*\*\*\*\*

Revisorsintyg bifogas som bilaga.

Vilka ytterligare bidrag till åtgärden har ni fått?

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

Inga ytterligare bidrag har beviljats för åtgärden.

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.)

I Sverige finns det endast en leverantör av anläggningar för koldioxid kyla. Därför har det inte varit relevant att ställa några specifika miljökrav vid upphandlingen.

## 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.)

Energislag	Före	Efter	Enhet	Förändring energi (kWh)	Förändring CO2 (ton)
Drivmedel – Diesel MK 1	31,25	21,27	m <sup>3</sup>	-97 682	-26,0
<b>Totalt</b>				<b>-97 682</b>	<b>-26,0</b>

### Användning av energislag

### Utsläpp av växthusgaser

Växthusgas	Före	Efter	Enhet	Förändring CO <sub>2</sub> -ekvival (ton)
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC - 125	0,60	0,4	kg	-0,672
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC – 134a	1,20	0,7	kg	-0,624
Ofullständigt fluorerade kolväten HFC – 143a	4,20	2,5	kg	-6,384
<b>Totalt</b>				<b>-7,68</b>

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

Förändring energi (kWh)	Förändring CO <sub>2</sub> -ekvival (ton)
-97 682	-33,64

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

Enligt mätning så förbrukar ett diesel aggregat på en lastbil eller ett släp cirka 2 liter diesel per timme. Ett aggregat används i snitt 8 timmar per dag, 6 dagar i veckan och året om. I åtgärden har två diesel aggregat bytts till aggregat som drivs med koldioxid. Det leder till en diesel besparing på ca 10 m<sup>3</sup> per år. Vilket motsvarar en koldioxid besparing på 26 ton CO<sub>2</sub> och en energibesparing på 98 MWh.

Besparingen kan vidimeras genom köp av koldioxid från AGA vid deras anläggning i Helsingborg. Till Duvudmålas tre koldioxidanläggningar (en anläggning var installerad före programperioden) köptes ca 60 ton CO<sub>2</sub>, dvs 20 ton CO<sub>2</sub> per anläggning. Enligt AGA motsvarar det en besparing på 6 – 7 m<sup>3</sup> diesel.

Smålandslogistikens uppmätta värde av miljönyttan är något lägre än det teoretiska värdet från AGA. Skillnaden i miljönyttan kan också härledas till de problem som har funnits med den nya koldioxid kyl aggregaten.

Miljönyttan av minskningen av de ofullständigt fluorerade kolväten HFC har enbart beräknats fram. Beräkningen bygger på att två av fem anläggningar har bytts ut, dvs en besparing på 40 procent.

### Övriga miljöeffekter

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

Inga övriga miljöeffekter var beräknade till ansökan.

Vi har ändå utfört beräkning av övriga miljöeffekter. Genom beräkning av den minskade användningen av diesel kommer åtgärden att bidra med följande övrig miljönytta:

Minskning av CO med 25 kg.

Minskning av HC med 12 kg

Minskning av NOx med 112 kg

Minskning av PM med 6 kg

En övrig miljöeffekt är också att de nya aggregaten har en tystare drift.

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

Genom beräkning

### 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.)

Ingen kommentar.

### 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.)

Ingen kommentar.

### 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)

Ingen kommentar.

### Hur har resultatet av åtgärden spridits?

På vilket sätt har 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)

Ingen kommentar.

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

(I Naturvårdsverkets e-dokument skall denna text föras till: Hur avser det fortsatta arbetet med åtgärden att drivas? Obligatoriska texter vid åtgärd klassad som ny teknik/demonstration)

Smålands logistik kommer att fortsätta följa utvecklingen av tekniken med koldioxid kyla. Vi kommer också att kontinuerligt sprida informera om denna teknik till åkerierna som är anslutna till Smålands logistik.

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

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

Ingen kommentar.

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

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

De särskilda villkoren för Åtgärd -Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat - AGA/Växjö Bilfrakt (åtgärd 4.1.4) var att:

- A. Bidrag för åtgärden ges med högst 250 000 kronor. Bidraget får dock inte överstiga 24 procent av den miljörelaterade kostnaden.
- B. Programägaren får betala ut det statliga bidraget enbart till Växjö bilfrakt /Smålands logistik
- C. 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.

De särskilda villkoren har uppfyllts. Dock har inte investeringen skett i den omfattning som angavs i ansökan. Bidraget till åtgärden ansöktes av Växjö Bilfrakt som huvudman. Genom förvärv har Växjö bilfrakt gått in i Börjes Koncernen, Smålandslogistik AB. Angivet organisationsnummer för Smålandslogistik AB är det samma som var angivet för Växjö bilfrakt.

### **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.

Slutrapport för åtgärd 4.1.1 ink ekonomi. (Slutrapport för Publik anläggning för koldioxid till kyltransporter, aggregat, - AGA/Växjö Bilfrakt (Dvs. detta dokument.) )

Revisorsintyg Duvemåla Åkeri AB 20090206

Åtgärds nummer	<b>4.4.1</b>
Åtgärdens namn	<b>Klimat- och Mobilitetskontor i Kronobergs län – Energikontor Sydost</b>
Huvudman	Energikontor Sydost
Organisations nummer	222000 - 0497
Kontaktperson	Stefan Olsson
Postadress	Framtidsvägen 10
Postnummer och postort	351 96 Växjö
Telefon	0470 – 72 33 20
E-post	stefan.olsson@energikontorsydost.se
Förändring:	2007 slutade Hans Gullikson som chef och vd för Energikontor Sydost. Han ersattes av Stefan Olsson.

#### Övriga kontaktpersoner för åtgärden

Namn	Per Hansson
Telefon	0470-72 33 24
E-post	per.hansson@energikontorsydost.se
Namn	Hannele Johansson
Telefon	0470-72 33 25
E-post	hannele.johansson@energikontorsydost.se

#### Beskrivning av åtgärden i ansökan:

Klimat och mobility managementkontorets verksamhet ska genom kommunikation och informationsinsatser underlätta Kronobergs läns invånare möjlighet att:

- göra strategiska resval med klimat i tanken genom gå, cykla, åka kollektivt och om man måste ta bil köra energisnålt
- visa på samspel mellan folkhälsa och ett miljövänligt resande
- underlätta inköp av energisnåla fordon
- stödja bildelning och sparsam körning genom att ha en regional ”coach” för att driva och stödja processen
- öka kännedomen om förnyelsebara fordonsbränslen
- en allmän kunskapsuppbyggnad inom betendeområdet vad gäller transporterans påverkan på klimatpåverkan

Åtgärden innebär att skapa ett regionalt verktyg i form av ett särskilt kontor för klimatfrågor med inriktning på transportsektorn vilket ger förutsättningar för att driva olika utvecklingsprojekt i syfte att skapa en långsiktigt bestående förändring i samhället.

#### Tillägg till genomförande

Från januari 2006 driver huvudmannen för det regionala mobilitetskontoret, Energikontor Sydost ytterligare ett projekt som samverkar med det regionala mobilitetskontoret. Det nya projektet heter MOVE och syftar till att få fler energikontor i Europa att arbeta med mobility management samt att ta fram goda exempel genom att genomföra nationella arbetspaket. I MOVE ingår sammanlagt sju partners. Det nationella arbetspaketet i Sverige (WP5.1) kallas för Smart Trafikant. Smart Trafikant syftar till att minska de anställdas resande med bil till och från jobbet genom att uppmuntra cykling, kollektivtrafikåkande, sparsam körning och/eller samåkning och vänder sig till 8–10 stora och medelstora arbetsplatser i Kronoberg och Kalmar län. MOVE och Smart trafikant finansieras av bidrag från Intelligent Energy Europe.

MOVE/Smart trafikant skall ses som ett delprojekt inom det regionala mobilitetskontoret, men har en separat ekonomiskredovisning skild från den ekonomiska redovisningen av Klimp-bidraget och bidraget från Vägverket Region sydost.

### Ekonomi för åtgärden enligt ansökan:

Miljörelaterad investering	Begärt bidrag	Bidragets andel av den miljörelaterade investeringen
1 200 000 kronor	600 000 kronor	50%

### Miljönyttan för åtgärden enligt ansökan

Mobilitetskontoret räknas som ”informations- och folkbildningsinsats om programmets åtgärder”. Det innebär att kontoret i huvudsak ska sprida information och kunskap om klimatproblematiken.

### Hur har åtgärden genomförts?

Beskriv hur åtgärden har genomförts.

(I Naturvårdsverkets e-dokument skall denna text föras till: Åtgärdsbeskrivning – Sammanfattning)

Det regionala mobilitetskontoret (MK) har under perioden tjänstgjort som en plattform, opinionsbildare och som en drivande kraft i det regionala arbetet med hållbart resande. MK har genomfört ett antal delprojekt som har visat på användbara verktyg för att skapa attityd- och beteendeförändringar, framförallt för organisationer och företag men också för enskilda invånare. Även om verktygen inte har använts vid ett enskilt vägbyggnadsprojekt har de visat sig användbara som steg 1–2-åtgärder enligt Vägverkets fyrstegsmodell. Samtliga delprojekt som kontoret har genomfört har skett i nära samarbete med framförallt Vägverket Region Sydöst. Övriga betydelsefulla aktörer har varit Regionförbundet södra Småland och Länstrafiken Kronoberg.

Betydelsefulla delprojekt är:

Avsiktsförklaringar med trafiksäkerhets- och miljöprofil. Inför trafiksäkerhetsåret 2007 skulle Vägverket få framförallt kommuner att avlägga avsiktsförklaring som en del i TS-arbetet. MK fick möjlighet att delta i det arbetet och utforma det så att avsikterna även omfattade miljöaspekter. På så sätt stärktes kommunernas arbete med bl.a. ecoDriving, miljöfordon, aspekter som förbättrar för cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Europeiska trafikantveckan: Genom seminarier, nyhetsbrev m.m. har MK arbetat med att stödja framförallt kommuner att genomföra aktiviteter under trafikantveckan, för att få kommunerna att visa upp sitt arbete med hållbart resande samt vad de har utfört av de avlagda avsikterna.

MOVE/Smart Trafikant. I delprojektet som också har varit ett EU-projekt har mobilitetskontoret arbetat med 4 företag i Kronoberg för att stimulera till hållbara arbetsresor. På varje företag har två resvaneundersökningar, RVU, genomförts samt erbjudande om Hälsotrampare, Testresenärer, samåkning och utbildning i ecoDriving.

Bättre kommunala tjänsteresor. Metoden har introducerats i länet.

Länstransportplanen: I förarbetet till planen har MK bidragit för att stärka arbetet med hållbart resande.

Nedan följer en utförlig beskrivning, år för år, av åtgärdens genomförande. Uppgifterna är hämtade från åtgärdens uppföljningsjournal. När det regionala mobilitetskontoret inledde sin verksamhet låg det under den del av Energikontor Sydost som kallades TransportEko Sydost. Under projektåren har namnet TransportEko Sydost tonats ner och ersatts med enbart Energikontor Sydost. I texten nedan används båda namnen.

### Aktiviteter 2004

Ingen avstämning rapporterades i uppföljningsjournal eftersom åtgärden var nystartad.

### Aktiviteter 2005

Under år 2005 har fokus legat på informationsspridning samt att hitta samverkansområden med kommunerna och andra aktörer inom transportområdet i länet. Mera konkret har arbetet bestått av:

- Framtagande av en projektplan för mobilitetskontoret.
- Sammanställning av nuläget i kommunerna inom området hållbart resande. Sammanställningen har genomförts genom rundringning till kommunerna för intervju med olika tjänstemän som arbetar inom trafikområdet. Sammanställningen finns presenterad i ett separat dokument.
- Sammanställning av statistik på trafikområdet. Sammanställningen finns presenterad i ett separat dokument.
- Under 2005 inleddes ett samarbete med Vägverket Region Sydöst för att arbeta med kommunerna i länet för att de ska ta fram en avsiktsförklaring med trafiksäkerhets- och miljöprofil. Under hösten 2005 skrevs en handbok med tips och idéer för kommunernas avsiktsförklaring. Under 2006 ska samtliga kommuner besökas.
- Under året har mobilitetskontoret arrangerat eller deltagit som medarrangör av 13 seminarier och möten. Vid samtliga tillfällen har vi föreläst eller informerat. Sammanlagt har cirka 340 personer deltagit. Exempel på seminarier som genomförts under 2005 är: Miljömålsforum med Länsstyrelsen, Fortbildning av lärare, om hållbart näringsliv, Klimatkonferens – samtliga tillsammans med Miljöresurs Linné. Vidare Seminarium om regional utveckling med Länsstyrelsen och Energikontor sydost, två möten om avsiktsförklaringar med trafiksäkerhets- och miljöprofil med Vägverket och startseminariet för mobilitetskontoret. Samtliga seminarier presenteras i bilaga.

### Aktiviteter 2006

Verksamheten under 2006 har i huvudsak kretsat kring arbetet med avsiktsförklaringar med trafiksäkerhets- och miljöprofil och planering och uppstart av delprojektet MOVE/Smart trafikant samt ett antal mindre aktiviteter som ligger i linje med det regionala mobilitetskontorets arbetsplan. Dessa mindre aktiviteter har fått samlingsnamnet "stöd via efterfrågan". Utöver detta har projektledaren för det regionala mobilitetskontoret arbetat som sekreterare för att skriva en regional Klimpansökan. Kostnader för framtagandet har inte belastat det regionala mobilitetskontoret, men det arbetet har innehållit uppgifter att ta fram och formulera nya mobility managementåtgärder som stärker det regionala mobilitetskontorets verksamhet, därav avrapporteras det i denna avstämning.

Nedan presenteras huvuddragen i 2006 års aktiviteter:

#### Avsiktsförklaring med trafiksäkerhets- och miljöprofil

Under 2006 har samarbetet mellan TransportEko Sydost och Vägverket förstärkts och fördjupats. Året inleddes med att handboken "Att göra en avsiktsförklaring med trafiksäkerhets- och miljöprofil" färdigställdes. Handboken publicerades i början av året av Vägverket som en av deras publikationer (publikation 2006:38). Under slutet av 2006 har Vägverket utan att kontakta TransportEko Sydost genomfört ytterligare omarbetningar av vissa delar av handboken och anpassat den så att den kan användas i Östergötlands och Jönköpings län. Vid kontakten med kommunerna i Kronobergs (och i Kalmar) län har handboken varit ett värdefullt stöd för att beskriva syftet med arbetet. Bärande för arbetet med att få kommunerna att ta fram och avlägga avsikter har dock varit de personliga mötena hos kommunerna. Sammanlagt har TransportEko och Vägverket haft sju kommunbesök där tjänstemän med olika arbetsuppgifter samt förtroendevalda deltagit. Totalt har ett 50-tal personer deltagit på mötena. En kommun, Alvesta, besöktes under 2005. Växjö har ett eget arbete och avtal med Vägverket vilket innebär att Växjö kommun inte kommer att besökas. Efter kommunbesöken har kommunerna utsett en tjänstemannagrupp som har tagit fram kommunens avsikt. TransportEko har tjänstgjort som bollplank åt flera av dessa kommuner. Under 2006 har tre kommuner (Alvesta, Ljungby och Tingsryd) avlagt sina avsikter med trafiksäkerhets- och miljöprofil. TransportEko har också varit behjälpligt med att genomföra de åtgärder som har lyfts fram i kommunernas avsikter, framförallt Ljungbys avsikter.

Under året har Vägverket arrangerat ett seminarium om Regional Samling den 20 juni. TransportEko deltog i planeringen av seminariet, vilket innebar att det förutom trafiksäkerhet också berörde kommunernas miljöarbete inom trafikområdet. På seminariet deltog ett 60-tal personer.

### MOVE/Smart trafikant

Arbetet med Smart trafikant under 2006 inleddes med att ta fram en detaljerad åtgärdsplan. Planen bygger på det som har angetts skall genomföras i EU-ansökan. Åtgärdsplanen var klar i mitten av mars. För att skapa delaktighet och kännedom om åtgärden har vi inrättat en arbetsgrupp som består av personer från Vägverket Region Sydöst, Länstrafiken Kronoberg, KLT (Kalmar länstrafik), Banverket samt personal från Transport-Eko Sydost. Arbetsgruppen har under 2006 haft två möten den 24 maj och 19 december. Ett möte var planerat till september men ersattes av telefon- och e-postkontakt med personerna i arbetsgruppen.

Under året har ett stort arbete lagts på att finna lämpliga företag för att genomföra Smart trafikant. Målet har varit att finna 8–10 medelstora företag att arbeta med. Urvalet av företagen har skett genom samtal med olika regionala aktörer som har rekommenderat olika företag och organisationer som lämpliga deltagare. Detta visade sig vara ett arbetsintensivt sätt. Sammanlagt har cirka 25 företag och organisationer funnits med under sökandet. Vissa har fallit ifrån i tidigt skede medan vissa fallit ifrån efter ett upprepat antal telefonsamtal. Sammanlagt har ett 60-tal samtal utförts för att finna lämpliga arbetsplatser att samarbeta med. Vid årsskiftet 2006/07 var fyra företag klara att delta i projektet. Företagen i Kronoberg är Finnveden Powertrain AB i Alvesta och i Kalmar län ITT Flygt i Emmaboda, Länssjukhuset i Kalmar och IKEA i Kalmar. Arbetet med att finna arbetsplatser för projektet kommer att fortsätta till och med mars 2007. Ytterligare 4 arbetsplatser har ännu inte gett besked om de vill delta eller ej. (Idag den 22 januari, väntar vi på besked från Electrolux Wascator i Ljungby, Lasarettet i Ljungby, Faurecia Exhaust system AB i Torsås samt Regionförbundet i Kronobergs län.)

På de företag som har anslutit sig till projektet har en större resvaneundersökning av de anställdas resor till och från arbetet genomförts för att få fram ett utgångsvärde för projektet. Sammanlagt på de tre företagen har cirka 1 200 personer svarat på frågor om resvanor. Svaren har registrerats och analysen kommer att ske i början av 2007. En rapport till varje företag kommer att skrivas.

På ett av företagen, Finnveden i Alvesta, inleddes projektet med att vi höll en föreläsning (30 minuter) för samtliga anställda om projektet men också om problemen kring utsläppen av fossil koldioxid. Sammanlagt deltog cirka 350 personer.

Som en del i MOVE WP4, men också som ett användbart underlag i andra sammanhang, har statistik inom trafikområdet för Kronoberg sammanställts. Dokumentet heter "Trafik och miljö i siffror Kronoberg 2005". Tillsammans med Energibalans Kronobergs län 2003, som tidigare tagits fram av Energikontor Sydost, ger de två dokumenten en bra samlad bild över tillståndet för klimat i länet. Under året har trafikstatistiken presenterats för och använts av bland andra förtroendevalda och tjänstemän som arbetar med regional utveckling inom Landstinget Kronoberg. (Från och med 2007 ingår den del av landstinget i Regionförbundet södra Småland, RFSS. Samarbetet med RFSS kommer att fördjupas under 2007.)

Som en del av MOVE/Smart trafikant har personal från det regionala mobilitetskontoret deltagit i två internationella workshops, ett i Kalmar 5–7 april samt ett i Italien den 2–4 oktober. På dessa möten deltog samtliga partners i EU-projektet MOVE.

### Stöd via efterfrågan

Stöd via efterfrågan är ett samlingsbegrepp för olika arbeten och uppdrag som har utförts under året. Framförallt handlar det om föreläsningar om hur man arbetar för att närma sig det miljömässigt hållbara trafiksystemet, men det har också innehållit mindre utredningar. Några som har efterfrågat våra tjänster kan nämnas, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Landstingets Näringslivs- och infrastruktur grupp, SSKL, ICA och ALWEX. Förutom det dagliga stödet till kommunerna i länet har stöd via efterfrågan genomförts i Ljungby och Växjö kommuner. Stöd via efterfrågan har också skett utanför länet under året och då till Malmö stad och Mölndals kommun. Sammanställning över antal möten och deltagare presenteras nedan under nyttiga prestationer.

### Regional KLIMP-ansökan 2007

På uppdrag av SSKL (efter nyår kallat RFSS, Regionförbundet Södra Småland) frikopplades projektledaren för det Regionala mobilitetskontoret en tid från projektet för att istället arbeta med framtagandet och skrivandet av den regionala Klimpansökan 2007. Arbetet med ansökan innebar en hel del kontakter med kommunerna i länet men framförallt att utveckla ett flertal åtgärder inom mobility managementområdet. Av dessa åtgärder kan nämnas PC-konferensutbildning, coaching, Kommunal reserevision i Kronoberg, Bidrag för

utbildning i sparsam körning, Miljöförare, Miljöbilspool på Videum samt Nätverk för introduktion av mer CO<sub>2</sub>-effektiva fordon. Utöver dessa åtgärder finns elva investeringar i infrastruktur som stödjer det hållbara trafiksystemet. Totalt omfattar regionens Klimp 44 åtgärder med en total investering på ca 600 miljoner och regionen söker bidrag på 140 miljoner.

### **Aktiviteter 2007**

Mobilitetskontorets verksamhet under 2007 har varit inriktad på att genomföra de planerade delprojekten och att utveckla, fördjupa och förädla de kontakter som har skapats. Av delprojekten är det framförallt MOVE/Smart trafikant och arbetet med avsiktsförklaringar för trafiksäkerhet och miljö som har utvecklats. Några av de aktiviteter som under 2006 klassades som stöd via efterfrågan har under 2007 utvecklats till tydliga delprojekt – det gäller arbetet med Bättre kommunala tjänsteresor, Regionförbundet södra Smålands arbete inför länstransportplanen och RUP-entreprenör. Utöver det finns som tidigare ett antal mindre men betydelsefulla aktiviteter som även i år kallas för stöd via efterfrågan.

Även under 2007 har mobilitetskontoret varit med i arbetet med att ta fram och skriva den regionala KLIMP III-ansökan som innehåller ett flertal nya mobility managementåtgärder och åtgärder för att skapa ett mer hållbart trafiksystem i regionen. Kostnader för Klimpansökan belastar inte projektet mobilitetskontoret, men eftersom flera av åtgärderna har direkt koppling till kontorets verksamhet redovisas det kortfattat i denna rapport.

Nedan presenteras huvuddragen i 2007 års aktiviteter:

#### MOVE/Smart trafikant

2007 inleddes med ett fortsatt sökande efter företag som skulle kunna delta i projektet. Att finna intresserade företag var betydligt svårare än vad vi hade väntat oss. Det fanns också en brådska eftersom projektet var planerat att pågå under ett år per företag. Till slut landade sökandet i åtta företag som ville delta i projektet. Företagen i Kronobergs län är: Finnveden Powertrain i Alvesta, Volvo i Braås, Regionförbundet södra Småland i Växjö och Energikontor Sydost, också i Växjö. I Kalmar län deltar ITT Flygt i Emmaboda, Faurecia i Torsås, IKEA i Kalmar och Länssjukhuset, också i Kalmar.

Arbetet med företagen inleds med en större resvaneundersökning och avslutas ett år senare också med en resvaneundersökning. Däremellan genomförs ett antal mobilitetstjänster/aktiviteter – testresenärer, hälso-trampare, ecoDriving, samåkning samt en utställning per företag. En majoritet av mobilitetstjänsterna har genomförts under 2007, och tre slutliga resvaneundersökningar har genomförts under året. Resultaten visar på att projektet har haft effekt på resandet. Sammanställningarna kommer att vara klara först under 2008. I samband med utställningar som skedde på någon central plats på företagen passerade ett stort antal anställda, och samtal om hållbart resande har förts med cirka 110 personer.

I början av året (15 januari) anställdes Maria Håkansson, framförallt med uppgift att arbeta med Smart trafikant. Anställningen av Maria var en värdefull förstärkning eftersom projektet under året har varit mycket arbetskrävande, dels i kontakten med företagen och dels i att sammanställa de rapporter som har skrivits för varje mobilitetstjänst som har utförts.

#### Avsiktsförklaring med trafiksäkerhets och miljöprofil

Vid årets början hade Alvesta, Ljungby och Tingsryd avlagt sina avsiktsförklaringar. Under 2007 fick vi ytterligare en avlagd avsiktsförklaring från Älmhult. Kvar att avlägga avsiktsförklaringar är alltså Markaryd, Lessebo och Uppvidinge. Växjö har ett eget avtal med Vägverket för att arbeta med avsiktsförklaringarna.

Under året har mobilitetskontoret arbetat med att kontakta de kommuner som inte avlagt sina avsiktsförklaringar för att få dem att starta sitt arbete. Även Vägverket har bidragit i det arbetet. Trots det har det varit svårt för dessa kommuner att komma igång. Kontakterna har dock inte varit allt för ihärdiga eftersom vi vet att personalen i dessa små kommuner många gånger är hårt belastade med arbete. För att driva på arbetet arrangerade vi tillsammans med Vägverket ett seminarium i Kosta den 24 maj. På programmet stod bland annat Manifestation – bilfria dagen, Vandrande skolbuss och cykeln i transportsystemet. Antalet deltagare var ca 30 personer.

Ursprungsidén med arbetet med regional samling och avsiktsförklaringarna var att nå det uppsatta trafiksäkerhetsmålet för 2007 att högst 270 personer skulle dö i trafiken. För Vägverkets Region Sydöst skulle det innebära att max 40 personer skulle dö i trafiken. Redan tidigt på året stod det klart att målet inte skulle nås, under 2007 omkom ca 490 personer i trafiken.

Även om arbetet med avsiktsförklaringarna egentligen skulle avslutas under 2007 har Vägverket Region Sydöst insett att den metod som mobilitetskontoret varit med om att skapa, dvs. att knyta samman trafiksäkerhets- och miljöarbetet, har blivit ett användbart redskap för Vägverkets arbete med kommunerna. Mot slutet av året inleddes ett samtal om hur metoden kan utvecklas ytterligare. I början av 2008 har ett antal möten planerats för att fortsätta det arbetet.

#### Bättre kommunala tjänsteresor

Vägverket Region Väst har tillsammans med kommunerna Mark och Orust genomfört ett projekt kallat Kommunal reserevision med gott resultat. Projektet har genomförts inom hemtjänsten i de båda kommunerna. Genom projektet har bilresandet minskat och tiden med vårdtagaren ökat.

Vägverket Region Sydöst ville att motsvarande projekt skulle genomföras i regionen. För att stimulera genomförandet arrangerade Vägverket tillsammans med Energikontor Sydost ett seminarium i Nybro 11 juni 2007. På seminariet deltog ca 40 personer från framförallt hemtjänsten i Kronobergs, Blekinge och Kalmar län.

Efter seminariet ansökte fem kommuner om att en förstudie om bättre kommunala tjänsteresor skulle genomföras i ett arbetslag i sin kommun. Kommunerna som har genomfört förstudien var Älmhult, Sölvesborg, Karlshamn, Ronneby samt Kalmar. Förstudien genomfördes under senhösten 2007. Energikontor Sydost svarade för samordningen av ansökningarna.

Parallellt med arbetet om Bättre kommunala tjänsteresor ville Vägverket Region Sydöst få ut ett antal ISA-system i regionen (Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet). Planen var minst en kommun per län och cirka 5 system per kommun. Energikontoret skulle vara behjälpligt med administrationen. Intresset för ISA var dock relativt svagt och få kommuner anmälde sitt intresse. De intresserade kommunerna var Ronneby, Älmhult och Ljungby. Ronneby köpte fem olika system i slutet av året. Ljungby önskade att göra en kombination av ISA, alkolås och bilanvändningsregistrering.

Den 13 mars 2008 skall ett uppföljningsseminarium hållas där resultaten från förstudien ska presenteras. Finansieringen av arbetet med Bättre kommunala tjänsteresor har skett genom ett extra stöd från Vägverket Region Sydöst eftersom åtgärden har genomförts i samtliga tre län Kronoberg, Kalmar och Blekinge.

Utöver det ovan nämnda har mobilitetskontoret varit med i diskussionerna och planeringen av arbetet med Regionförbundets arbete med Bättre kommunala tjänsteresor i Kronobergs län. Regionförbundet erhöll i Klimp II ett bidrag på 360 tkr för arbetet. De hade ansökt att få ett bidrag på 1 205 tkr. Den kraftiga minskningen har inneburit att åtgärden inte har kunnat genomföras som planerat.

#### Inför den kommande infrastrukturplaneringsomgången 2010–2019

Under 2007 har mobilitetskontoret mer och mer blivit involverat i Regionförbundets arbete inför den kommande infrastrukturplaneringsomgången 2010–2019. Orsaken till att mobilitetskontoret har blivit involverat är framförallt den gedigna samling av trafikstatistik som har samlats in men också genom den kontakt som har skapats med kommunerna dels genom arbetet med avsiktsförklaringarna och dels genom de Klimpan-sökningar som har skrivits.

Nedan beskrivs kortfattat vad arbetet inför den kommande infrastrukturplaneringsomgången 2010–2019 syftar till. Texten är hämtad från arbetsbeskrivningen för arbetet.

”Med bildandet av Regionförbundet södra Småland övergick ansvaret för Länstransportplanen (LTP), som behandlar det regionala vägnätet, från länsstyrelsen till regionförbundet. Infrastrukturfrågorna är mycket aktuella. Fram till nu har regeringen främst ägnat sig åt att revidera innevarande plan 2004–2015, men i och med att trafikverken och övriga utredningar presenterats påbörjar regeringen även planeringen inför den kommande planeringsomgången 2010–2019. Regeringen avser att lägga en proposition som slår fast över-

gripande planeringsarbete och riktlinjer under våren. Med anledning av detta avser regionförbundet att på bästa sätt förbereda sig inför regeringens kommande proposition.

Länets erfarenheter av förberedelserna av och planerandet inför innevarande infrastrukturella planeringsperiod är mindre goda. Det finns en rad förklaringar/anledningar till detta. En förklaring är att länet inte var direkt delaktig i planeringsprocessen och att de ekonomiska ramarna ändrades under arbetets gång. En annan förklaring är att länets aktörer inte lyckades att samla sig kring en helhetssyn kring vilka satsningar som bör prioriteras såväl inom länet som tillsammans med omgivande län.

Regionförbundet har för avsikt att under vintern och våren 2007/2008 arbeta fram ett arbets- och principunderlag inför den kommande infrastrukturplaneringsomgången. Det övergripande syftet är att med hjälp av arbets- och principunderlaget enas kring en gemensam bild av södra Smålands behov av såväl infrastrukturella satsningar som andra typer av kommunikationssatsningar, inkl. kollektivtrafiken, för att stå väl rustade i konkurrensen om statliga ekonomiska medel inför den kommande infrastrukturplaneringsomgången. Syftet är att med utgångspunkt från Naturvårdsverkets rapport från oktober 2007 Tvågradersmålet i sikte? Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050, lägga grunden för en samsyn kring ambitioner och inriktning för länets infrastruktur- och kommunikationspolitik.”

#### RUP-entreprenör

Regionförbundet södra Småland antog 2006 sitt regionala utvecklingsprogram (RUP). Programmet fick namnet Mötesplats Södra Småland. I programmet pekas tydligt ut att regionen skall arbeta med att begränsa växthusgaserna och att regionen skall arbeta för ett fossilbränslefritt län. För att ge kraft åt dokumentet kallade Regionförbundet samman ett antal aktörer från olika delar i länet för att bli RUP-entreprenörer. I gruppen ingick kommunala näringslivskontakter, universitetssamordnare, rektorer, representant från Vägverket – sammanlagt bestod gruppen av 10-tal personer varav en av deltagarna var representant från det regionala mobilitetskontoret. Uppgiften var att deltagarna utifrån sina professioner skulle bidra till förverkligande av det regionala utvecklingsprogrammet. Under året träffades gruppen tre gånger för att lära sig olika arbetsmetoder för processarbete så om framtidsverkstad, open space, dialogkaffe etc. Syftet var att sedan i ”skarpt läge” utnyttja någon av metoderna för utveckling av något område. Området som mobilitetskontoret var med och arbetade med var utveckling av turism- och besöksnäringen i regionen. Genom mobilitetskontorets deltagande i gruppen stärktes arbetet med hållbart resande och framförallt arbetet med att skapa ett sammanhållande cykelvägnät i länet.

Det arbetat avslutades med en open space februari 2008 med ett 50-tal representanter från turism- och besöksnäringen.

#### Regional KLIMP-ansökan

Under de senaste åren har personal från det regionala mobilitetskontoret frikopplats för att på uppdrag av Regionförbundet södra Småland arbeta med de regionala Klimpansökningarna. Kostnader för arbetet med ansökningarna belastar inte mobilitetskontoret, men eftersom flera av åtgärderna i ansökan har startat som embryon inom mobilitetskontorets verksamhet redovisas det arbetet här:

Under året fick vi besked på Klimp II-ansökan som skrevs under 2006. Den ansökan resulterade i att 12 åtgärder erhöll sammanlagt ett bidrag på 16,9 miljoner kronor. Nästan samtliga åtgärderna som fick bidrag hade koppling till hållbart resande. Åtgärderna var: PC-konferens, utbildning coachning (509 tkr), Kommunal reserevision (360 tkr), Uppgradering av biogas i Ljungby (3 500 tkr), Utökad biogas i Ljungby (800 tkr), Bidrag till tankställen med förnybara drivmedel (3 380 tkr), Elektrifiering av industri spår i Älmhult (1 893 tkr) och Utbyte till energisnål gatubelysning i Alvesta, Tingsryd, Uppvidinge, Växjö och Älmhult (3 570,5 tkr). Åtgärden som inte har trafikkoppling och fick bidrag var Närvärme i Lenhovda (2 670 tkr).

Under året skrevs också den regionala Klimp III-ansökan. Totalt omfattar den 32 åtgärder och en total investering på cirka 520 miljoner kronor och regionen söker ett bidrag på 123,8 miljoner kronor. Tolv av åtgärderna har trafikkoppling. De åtgärderna är: Working ecoDriving, Biobränsleterminal-stickspår hos VEAB, El-bil för närtransporter, Biogas till fordon av matavfall, Effektivisering av transporter mellan Växjö och Ljungby lasarett, Miljötrampare för ett gott liv, Miljöförare – verktyg för lägre bränsleförbrukning, Cykelväg Alvesta–Hjortsberga, Cykelväg Alvesta–Växjö, Klimat- och mobilitetskontor i Kronobergs län för vidareutveckling av verksamheten, Klimatarbetet en kraftkälla för regional utveckling samt Ringar för hållbar utveckling. Besked om huruvida bidrag erhålls kommer i maj 2008.

### **Aktiviteter 2008 (t.o.m. juni 2008)**

Avstämningen av det regionala klimat- och mobilitetskontoret sträcker sig endast fram till 30 juni även om verksamheten formellt fick fortsätta fram till mitten av november, samt att mobilitetskontorets verksamhet har fortsatt. Från den 1 juli har verksamheten redovisats under omgång 2 av det regionala klimat- och mobilitetskontoret som erhöll Klimpbidrag i maj 2008. Genom att bryta verksamheten vid halvåret försöker vi undvika att åtgärderna och aktiviteterna blir dubbelräknade.

Mobilitetskontorets verksamhet under första halvan av 2008 har varit inriktad på att genomföra de planerade delprojekten och avsluta dessa men samtidigt arbeta med att utveckla, fördjupa och förädla de kontakter som har skapats. Av delprojekten är det framförallt MOVE/Smart trafikant och Bättre kommunala tjänsteresor som har dominerat verksamheten. Till den dominerande verksamheten, men dock inte lika stor, kan räknas deltagandet i Regionförbundet södra Smålands arbete inför länstransportplanen som har resulterat i ett visionsdokument. Utöver det finns som tidigare ett antal mindre men betydelsefulla aktiviteter som även i år kallas för stöd via efterfrågan. Intensiteten i arbetet med avsiktsförklaringarna med trafiksäkerhets- och miljöprofil minskade betydligt i och med att Vägverkets mål år för trafiksäkerhetsarbetet 2007 hade passerats.

#### Avsiktsförklaring med trafiksäkerhets och miljöprofil

I och med att mållåret 2007 för Vägverkets trafiksäkerhetsarbete passerades och målet inte nåddes, samt att det nya transportpolitiska delmålet om högst 220 dödade i trafiken år 2020 inte ännu presenterats innebar det att mobilitetskontorets arbete med avsiktsförklaringarna drogs ner. Vi bedömde att det inte var relevant att med egen kraft driva vidare enbart miljödelen i avsiktsförklaringarna.

I början av året deltog mobilitetskontoret i ett antal möten med Vägverket där dels avsiktsförklaringarna utvärderades men där man också tog fram ett antal "fundament" som vägverkets samhällsplanerare skulle använda i den fortsatta kontakten med kommunerna i regionen.

#### MOVE/Smart trafikant

Aktiviteterna under 2008 i delprojektet MOVE/Smart Trafikant har varit inriktade på att avsluta delprojektet. Under första halvan genomfördes de resterande resvaneundersökningarna RVU 2 på företagen. Några enstaka delmoment av prova på-aktiviteterna pågick också en bit in på 2008. Men framförallt har arbetet bedrivits för att sammanställa resultat och skriva en rapport per deltagande företag.

Som ett inslag i trafikantveckan arrangerades två slutseminarier för delprojektet. Ett seminarium för Kronobergs-företagen och ett seminarium för Kalmarföretagen. Förutom företagen hade också de kommuner där företagen ligger samt länstrafiken för respektive län bjudits in. På seminarierna presenterades resultat och det diskuterades även hur företagen kan fortsätta sitt arbete med hållbart resande.

Av delprojektet finns det ett mycket stort antal uppgifter/resultat som kan presenteras. (Även om vi begränsade antalet frågor i resvaneundersökningarna som genomfördes har vi insett att ytterligare begränsningar behövs.) men vad som är värt att lyfta fram är att vi i projektet i de båda länen Kronoberg och Kalmar nått cirka 3500 personer. Cirka 3 procent, 100 personer, har deltagit i prova på-aktiviteterna. Kännedomen på företagen att projektet genomförts hos dem låg mellan 40 och 100 procent. Av de som bodde inom en mil från företagen ökade cykeln som transportmedel från 36 procent till 43 procent.

#### Bättre kommunala tjänsteresor

Den 13 mars 2008 arrangerade mobilitetskontoret tillsammans med Vägverket ett uppföljningsseminarium till seminariet den 11 juni 2007. På seminariet i mars presenterades den förstudie som ECE Network hade utfört hos olika hemtjänsten distrikt i kommunerna Älmhult, Sölvesborg, Karlshamn och Kalmar. Genom förstudien kunde man konstatera att samtliga kommuner hade en relativt stor potential i form av minskat transportbehov om hemtjänstverksamheten genomfördes med en bättre logistik. På seminariet presenterade också Sepab vilken nytta man kunde ha av ISA vid ruttplanering. Sammanlagt deltog ett 30-tal personer från Kronoberg, Kalmar och Blekinge.

Efter seminariet fortsatte mobilitetskontoret sitt arbete med informationsspridning om Bättre kommunala tjänsteresor. Bland annat besöktes Tingsryd i maj och ett internt seminarium med chefstjänstemän hölls, cirka 15 personer deltog. Hos dem fanns ett intresse att utnyttja samma logistiska metodik på andra transporter i

kommunen bl.a. soptömningen. Seminariet resulterade i att Tingsryd också fick ett bidrag för att genomföra en förstudie, vilken blev klar i december 2008.

Utanför länet hölls också ett liknade seminarium i juni i Emmaboda. Till det seminariet hade inbjudan sänts ut till samtliga berörda inom kommunen, antalet deltagare var ett 60-tal personer.

I och med att det i maj stod klart att mobilitetskontoret skulle få förlängning till 2012 inleddes arbetet att planera hur mobilitetskontoret skulle kunna genomföra delprojektet om Bättre kommunala tjänsteresor som Regionförbundet södra Småland erhöll KLIMP-bidrag till. Planen går ut på att bilda en arbetsgrupp med representanter från kommunerna i Kronobergs län skulle inleda ett arbete under hösten. Vårens verksamhet var också inriktad på att få fram representanter från kommunerna till gruppen. I början av september träffades gruppen 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 haft tre träffar. Ett tydligt problem som har framkommit är att kommunerna har olika definitioner på hur hemtjänstverksamheten bedrivs.

Under slutet av året inledde Vägverket Region Sydöst ett arbete med hjälp av egen utredare för att göra en sammanställning av de sammanlagt sju förstudier som har genomförts i kommunerna i regionen.

#### Europeiska trafikantveckan

För att stimulera att kommuner och organisationer i regionen arrangerades 3 april ett heldagsseminarium om den Europeiska trafikantveckan. Inbjudan sändes ut brett i Sydöstra regionen. Till seminariet kom 40-talet personer företrädesvis från Kronobergs län. På seminariets program stod bl.a. Vad är Europeiska trafikantveckan med Birgitta Malmberg från Naturvårdsverket, Goda exempel från Lund och Tingsryd, "Clean air for all", Vad gör länstrafikbolagen med mera.

Seminariet följdes upp med att vi sände ut ett nyhetsbrev om trafikantveckan med jämna mellanrum. Syftet med nyhetsbrevet var att sprida kunskap om vilka aktiviteter som planerades genomföras i regionen och stimulera fler att göra aktiviteter. Sammanlagt sändes 6 nyhetsbrev ut och på sändlistan fanns cirka 200 personer. Utöver det fanns information om trafikantveckan med i Energikontorets nyhetsbrev E-kicken.

En målgrupp för seminariet var energirådgivarna i regionen vilka samtliga var inbjudna. Bland dessa fanns ett relativt stort intresse att vid sin rådgivning också få tillåtelse att ge enkla råd inom trafikområdet. Som en direkt följd av seminariet ordnades så att energirådgivarna kunde genomgå den mobility managementutbildning som tagits fram i EU projektet e-TREAM.

#### Inför den kommande infrastrukturplaneringsomgången 2010–2019

Arbets- och principunderlaget (som beskrevs under mobilitetskontorets verksamhet 2007) utvecklades under 2008 till ett visionsdokument kallat "Ett gott liv i södra småland", vilket blev Regionförbundet södra Smålands visionsdokument på infrastruktur- och kommunikationsområdet. Dokumentet var klart och sändes ut på remiss i mitten av juni.

Visionsdokumentets övergripande syfte är att enas kring en gemensam bild av södra Smålands behov av såväl infrastrukturella satsningar som andra typer av kommunikationssatsningar, inklusive kollektivtrafiken, för att stå väl rustade i konkurrensen om statliga ekonomiska medel inför den kommande infrastrukturplaneringsomgången. Syftet är att med hjälp av visionsdokumentet och med utgångspunkt från FN:s klimatrapport som presenterades våren 2007, tillsammans med Naturvårdsverkets rapport från oktober 2007 "Tvågradersmålet i sikte? Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050", lägga en långsiktig grund för gemensamma beslut kring ambitioner och inriktning för länets infrastruktur- och kommunikationspolitik.

Projektledaren från mobilitetskontoret deltog i arbetsgruppen som tog fram visionsdokumentet. Tack vare vårt deltagande förstärktes arbetet med framförallt cykelfrågor.

#### RUP-entreprenör

I och med slutseminariet i februari 2008 avslutades delprojektet RUP-entreprenör för Regionförbundet södra Småland. Seminariet genomfördes som en open space vilket framförallt gick ut på att samla goda idéer. Te-

mat för seminariet var hur turism- och besöksnäringen skulle kunna utvecklas i regionen. Bland annat väcktes många idéer över hur cykelturismen skulle kunna utvecklas. Efter seminariet har projektledaren på mobilitetskontoret inte mer än vid enstaka tillfällen drivit frågan om cykelturism. Däremot fanns det flera aktörer på seminariet som har fortsatt arbetet.

Ytterligare ett tydligt resultat av arbetet med RUP-entreprenör var att Regionförbundet södra Smålands kommundagar i Tylösand som brukar hållas i september "flyttade hem" till Kronoberg under 2008. De så kallade Tylösandsdagarna var en vecka med ett antal seminarier som berör den kommunala verksamheten. Att dagarna skulle flyttas från Halland till Kronoberg var bland annat en av de åtgärder RUP-entreprenörerna drev under sitt arbete. I och med att dagarna numera hålls i länet blir det enklare att nå ut till tjänstemän och politiker i länet. Kopplingen till mobilitetskontorets verksamhet är framförallt genom att vissa av seminarierna brukar belysa trafikfrågor.

#### Regional KLIMP - ansökan

Under de senaste åren har personal från det regionala mobilitetskontoret frikopplats för att på uppdrag av Regionförbundet södra Småland arbeta med de regionala Klimpansökningarna. Kostnader för arbetet med ansökningarna belastar inte mobilitetskontoret, men eftersom flera av åtgärderna i ansökan har startat som embryon inom mobilitetskontorets verksamhet redovisas det arbetet här:

I maj 2008 kom beskedet på Regionförbundet södra Smålands KLIMP III-ansökan som skrevs under hösten 2007. Besked innebar bland annat att klimat- och mobilitetskontoret erhöll ett bidrag på 1 miljon kronor. Under året har Energikontor Sydost och Vägverket Region Sydost arbetat fram ett avtal så att mobilitetskontorets verksamhet är säkrad till och med 2012.

De övriga åtgärder i KLIMP III som erhöll bidrag var inga trafikåtgärder. Åtgärder var Vedeldningsbidrag i Alvesta och Älmhult, Bioenergibaserad kraftvärme i Tingsryd samt Kulvert till Björnstorp i Alvesta. (I planen för kulvert till Björnstorp finns planer att ovanpå kulverten bygga en cykelväg.)

### **Ekonomi**

#### KLIMP-bidrag

Miljörelaterad investering (Åtgärdsinvestering)	1 200 000 kronor
Beviljat bidrag	600 000 kronor
Bidrags procenten är:	50 %

		Datum för utbetalning från RFSS till huvudmannen
Mottaget bidrag nr 1	150 000 kronor	2005-06-30
Mottaget bidrag nr 2	300 000 kronor	2006-12-20
Mottaget bidrag nr 3		

#### Huvudmannens kostnads redovisning

Redovisning av kostnader (kr)	2004	2005	2006	2007	2008	Totalt
Miljörelaterad investering	1 635	287 159	270 582	315 468	346 094	<b>1 220 938</b>

Specificering av nerlagda kostnader.	
<b>Kostnader 2004 (1,5 månader av 2004)</b>	
Lönekostnader	0 kr
OH-kostnader (23 % av lönekostnader)	0 kr
<u>Övriga kostnader</u>	<u>1 635 kr</u>
Summa:	1 635 kr
I posten ”Övriga kostnader” ingår: Kostnader för dataservice (1 635 kr).	
<b>Kostnader 2005</b>	
Lönekostnader	218 614 kr
OH-kostnader (23 % av lönekostnader)	50 281 kr
<u>Övriga kostnader</u>	<u>18 264 kr</u>
Summa:	287 159 kr
I posten ”Övriga kostnader” ingår: Kostnader för hyra av lokal, deltagande på seminarier och konferenser, resekostnader, trycksaker, och kostnader för föredragshållare.	
<b>Kostnader 2006</b>	
Lönekostnader	205 923 kr
OH-kostnader (30 % av lönekostnader)	61 777 kr
<u>Övriga kostnader</u>	<u>2 883 kr</u>
Summa:	270 582 kr
Den nerlagda arbetstiden för det regionala mobilitetskontoret uppgår till sammanlagt cirka 715 timmar. Huvuddelen av tiden har utförts av Projektledaren Per Hansson 583 timmar, och övrig tid cirka 132 timmar har utförts av övrig personal på Energikontor Sydost.	
I posten ”Övriga kostnader” ingår: Kostnader för hyra av lokal, deltagande på seminarier och konferenser, resekostnader, trycksaker, och kostnader för föredragshållare.	
<b>Kostnader 2007</b>	
Lönekostnader	226 599 kr
OH-kostnader (32,3 % av lönekostnader)	73 192 kr
<u>Övriga kostnader</u>	<u>15 677 kr</u>
Summa:	315 468 kr
Den nerlagda arbetstiden för det regionala mobilitetskontoret uppgår till sammanlagt 925 timmar. Huvuddelen av tiden har utförts av Projektledaren Per Hansson 483 timmar och Maria Håkansson 273 timmar och övrig tid 169 timmar har utförts av övrig personal på Energikontor Sydost.	
I posten ”Övriga kostnader” ingår: Kostnader för föredragshållare, förbrukningsmaterial, kopiering, reseersättning, kursavgifter.	
<b>Kostnader 2008 (6 månader av 2008)</b>	
Lönekostnader	236 880 kr
OH-kostnader (30,9 % av lönekostnader)	73 196 kr
<u>Övriga kostnader</u>	<u>36 018 kr</u>
Summa:	346 094 kr

Den nerlagda arbetstiden för det regionala mobilitetskontoret uppgår till sammanlagt 882 timmar. Huvuddelen av tiden har utförts av Projektledaren Per Hansson 402 timmar och Maria Håkansson 280 timmar och övrig tid 203 timmar har utförts av övrig personal på Energikontor Sydost.

I posten "Övriga kostnader" ingår: Kostnader för föredragshållare, förbrukningsmaterial, kopiering, reseersättning, kursavgifter.

### **Vilka ytterligare bidrag har åtgärden fått?**

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

Den totala kostnaden för Regionalt Klimat- och mobilitetskontor i Kronobergs län har under åtgärdsperioden uppgått till 1 220 938 kronor.

Förutom Klimp bidraget på 600 tkr har verksamheten finansierats genom bidrag från Vägverket Region Sydost på 744 tkr för perioden 2005-01-01 – 2008-06-30.

Utöver bidraget från Vägverket finns också ett bidrag från Intelligent Energy Europé för finansieringen av mobility management projektet MOVE/Smart trafikant. Kostnader för delprojektet MOVE/Smart trafikant har hos Energikontor Sydost registrerats som ett eget projekt. Aktiviteter och nyttan av MOVE/Smart trafikant finns dock avrapporterade i det regionala klimat- och mobilitetskontoret.

### **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.)

Frågan är inte relevant för genomförandet av det regionala Klimat- och mobilitetskontoret eftersom den dominerande kostnaden för åtgärden är lönekostnader. Vad som dock kan nämnas om miljökrav vid upphandling är att vid de seminarier som kontoret har arrangerat har det frågats efter KRAV-märkt fika eller mat och där sådant har funnits har man valt det. Under perioden har Energikontor Sydost, som är huvudman för åtgärden, inlett ett arbete för att ta fram en resepolicy för att reglera resandet.

Oavsett resepolicy så har majoriteten av de lokala och regionala resorna som skett i åtgärden utförs med cykel, kollektivtrafik eller miljöbil. Av de internationella resor som skett i samband med delprojektet MOVE/Smart Trafikant så har dessa skett med flyg. Som ett komplement till fysiska möten så har Energikontoret under åtgärdsperioden utvecklat användningen av möten via PC- och telefonkonferenser. Användningen av PC-konferenser har kommit igång tack vare en åtgärd i Regionförbundet södra Smålands KLIMP II.

### **Miljöeffekten**

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

Det regionala mobilitetskontoret är en informations- och folkbildningsåtgärd, därför finns inga miljömål villkorade för åtgärden.

Bärande för det regionala mobilitetskontorets aktiviteter under projektåren har varit att stärka arbetet och bidra till att nå de regionala satta målen. För att följa utvecklingen på trafikområdet och då framförallt den hållbara trafiken i länet har statistik och nyckeltal som SCB, SIKa med flera årligen presenteras sammanställt i ett statistik dokument för länet. Innehållet i dokumentet uppdateras löpande

och den senaste versionen är "Trafik och miljö i siffror 2007" vilken bifogas som bilaga. När man läser sammanställningen kan man konstatera att många nyckeltal "är på väg" åt rätt håll.

De aktiviteter som mobilitetskontoret har genomfört har utvärderats antingen direkt eller med inspiration från den så kallade SUMO-modellen (System för utvärdering av mobilitetsprojekt.). Vi har inte gjort någon aggregering av den statistik och de nyckeltal som har kommit fram vid enskilda delprojekt mer än det som presenterats under övriga miljöeffekter, se nedan.

Resultat från ett enskilt delprojekt som är värt att lyfta fram är effekten av MOVE/Smart trafikant. Av anställda i de fyra företagen som bor inom en mil från arbetsplatsen minskade resandet med bil från 44 % till 38 %. Cyklandet ökade från 31 % till 41 %.

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

Ingen kommentar

### **Övriga miljöeffekter**

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

Med inspiration från den så kallade SUMO-modellen har mobilitetskontoret löpande noterat uppgifter om till exempel antal föredrag, besökare på föredragen, antalet artiklar i media. Uppgifterna har kallats för "Nyttiga prestationer".

Några av de Nyttiga prestationerna för hela projektperioden är:

Antal seminarier och möten som mobilitetskontoret agerat på är 68 möten/seminarier

Antal deltagare på seminarier och möten som mobilitetskontoret agerat på är 2 300 personer

Antalet artiklar i dagstidningar är 18 st

Antalet radioinslag är 7 st

En mer utförlig beskrivning finns i bifogad slutrapport för Regional klimat- och mobilitetskontor under rubriken "Hur har resultatet av åtgärden spridits?"

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

Ingen kommentar

### **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.)

Det är svårt att beskriva de långsiktiga effekterna av ett mobilitetskontors arbete. Det är också svårt att isolera mobilitetskontorets verksamhet i förhållande till händelser i omvärlden. Bland annat kan vi konstatera att under programperioden har klimatfrågan gått från att vara en marginell fråga till att både medialt och politiskt ligga överst på både den nationella och internationella dagordningen, samt att råoljepriset har tangerat 150 dollar per fat.

En subjektiv bedömning är dock att det under programperioden har skapats en bredare förståelse av betydelsen av att arbeta med attityder och beteendepåverkan som en metod för att nå ett hållbart trafiksystem. Bland annat kan man konstatera att attityd- och beteendepåverkande åtgärder nämns i ett antal styrande dokument i regionen. Det behövs dock ett fortsatt arbete innan det kan ses som en naturlig del.

### 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.)

Ingen kommentar.

### 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)

Hela åtgärden regionalt Klimat- och mobilitetskontor var en av de dominerande åtgärderna som granskades då konsultfirman WSP utvärderade Energikontor Sydosts arbete med transporter och bränslen. Utvärderingen skedde på uppdrag av Vägverket Region Sydöst. Utvärderingens slutversion har tyvärr inte blivit klar till inlämnandet av Klimpens slutrapport.

I Klimat- och mobilitetskontorets delåtgärd MOVE/Smart trafikant utvärderades delåtgärden genom att en resvaneundersökning genomfördes i början och i slutet av projektåret på respektive företag som deltog. Utvärderingen är samlad i en rapport för respektive företag. Hela delåtgärden för MOVE/Smart trafikant har också utvärderats med hjälp av utvärderingsmodellen SUMO.

Arbetet med Bättre kommunala tjänsteresor som inleddes under perioden har inte ännu kunnat utvärderas. Däremot har resultaten från de förstudier som genomförts ställts samman i en rapport.

### Hur har resultatet av åtgärden spridits?

På vilket sätt har 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)

Det regionala mobilitetskontoret är i grunden ett informations- och folkbildningsprojekt. Det innebär att hela projektet syftar till att öka medvetenheten kring vad ett miljömässigt hållbart trafiksystem är, men kontoret har också en uppgift att driva på utvecklingen. Det innebär att kontoret dels arrangerar egna seminarier och tar fram publikationer, dels utnyttjar befintliga kanaler och media för att skapa uppmärksamhet och skapa fokus kring det miljömässigt hållbara trafiksystemet.

En mer utförlig beskrivning finns nedan..

### Informations aktiviteter 2005

Under 2005 har fokus legat på att arrangera seminarier, se redovisningen ovan. Under året har också arbetet med ett antal publikationer påbörjats, vilka inte kommer att vara klara förrän under 2006. Följande har färdigställts under året:

1. Projektplan version 2005-05-23
2. Mobilitetsnytt nr 1 (Nyhetsbrev från det regionala mobilitetskontoret). Distribution till cirka 100 personer.
3. Artikel till Miljöfordon syds miljöbilstidning. Distribution till cirka 50 000 hushåll i Kronobergs län.

Utöver det har det regionala mobilitetskontoret skapat 3 tidningsartiklar och 2 radioinslag. Se bilaga ”Uppmärksamhet och egna utspel i media”.

### **Informations aktiviteter 2006**

Under 2006 har antalet föredrag och seminarier som det regionala mobilitetskontoret har agerat på ökat betydligt i jämförelser med 2005, se sammanställning nedan. Uppmärksamheten i media har varit jämförbar med 2005, se sammanställning nedan. Ett flertal av de rapporter som påbörjades under 2005 kunde färdigställas under 2006. Under året las nyhetsbrevet Mobilitetsnytt ner efter ett enda nummer. I stället har vi satsat på att få med texter om trafik och miljö i Energikontor Sydosts nyhetsbrev Energikicken. Energikicken ges ut digitalt sex gånger per år och sändes detta år till cirka 600 mottagare.

Följande har färdigställts under året:

1. Kartläggning av kommunernas arbete för ett hållbart trafiksystem i Kronoberg 2005, färdigställd 2006-03-01
2. Att göra en avsiktsförklaring med trafiksäkerhets- och miljöprofil, Vägverket publikation 2006:38, färdigställd mars 2006
3. Åtgärdsplan för Smart trafikant i Kronoberg och Kalmar län, version 2006-03-08
4. Trafik och miljö i siffror Kronoberg 2005, färdigställd september 2006
5. Att göra en avsiktsförklaring med trafiksäkerhets- och miljöprofil Östergötlands- och Jönköpings län, Vägverket publikation 2006:130, färdigställd oktober 2006
6. Projektbeskrivning av Smart trafikant i form av Överenskommelse mellan Transport Eko och företagen.
7. SUMO indikatorer för MOVE/Smart trafikant

### **Informations aktiviteter 2007**

Under 2007 har antalet föredrag, seminarier och utställningar som det regionala mobilitetskontoret agerat på eller genomfört varit 13 tillfällen, vilket är en minskning jämfört med 2006. Uppmärksamheten i media har ökat något under året, se sammanställning nedan. Under året har vi i nyhetsbrevet E-kicken till varje nummer fått med information, inbjudningar etcetera som har koppling till trafik. E-kicken kom ut sju gånger under året och antalet mottagare har ökat till ca 1 500.

Under året har inga större dokument slutsammanställts. Inom delprojektet Smart trafikant har ett antal av delrapporterna blivit klara, men dessa kommer att sammanställas i varje företags slutrapport efter det att resvaneundersökning 2 genomförts. I det delprojektet har det också tagits fram ett stort värvningsmaterial i form av foldrar och affischer för att ”fånga” framförallt testresenärer och hälsotrampare.

### **Informations aktiviteter 2008 (t.o.m. juni 2008)**

Avstämningen av det regionala klimat- och mobilitetskontoret sträcker sig endast fram till 30 juni även om verksamheten formellt fick fortsätta fram till mitten av november, samt att mobilitetskontorets verksamhet har fortsatt. Från den 1 juli har verksamheten redovisats under omgång 2 av det regionala klimat- och mobilitetskontoret som erhöll Klimpbidrag i maj 2008. Genom att bryta verksamheten vid halvåret försöker vi undvika att åtgärderna och aktiviteterna räknas dubbelt.

Under första halvan av 2008 arrangerade eller deltog som föreläsare mobilitetskontoret på sammanlagt 7 seminarier, och antalet deltagare på dessa seminarier uppgick till 185 personer. Antalet inslag i media under samma period sträcker sig endast till två radioinslag. Utöver det skickades under perioden ut tre nummer av E-kicken, vilka samtliga innehöll notiser om trafik och miljö. Antalet mottagare av E-kicken uppgår nu till 1 400.

För informationsspridningen har i princip inga nya dokument tagits fram. Det som tidigare har tagits fram har återanvänts för informationsspridning. Ett löpande, dock lågintensivt, arbete har skett med ett fortsatt uppdaterande av trafikstatistik för länet.

**Nyttiga prestationer för genomförandet av åtgärden.**

	2005	2006	2007	2008
Antal seminarier och möten som mobilitetskontoret agerat på	13 st	35 st	13	7
Antal deltagare på seminarier och möten som mobilitetskontoret agerat på	337 personer	1 400 personer	375 personer	185 personer
Antal seminarier och möten som mobilitetskontoret deltagit i	5 st	5 st	2	2
Antal deltagare på seminarier och möten som mobilitetskontoret deltagit i	335 personer	200 personer	70 personer	95 personer
Uppmärksamhet och egna utspel i media				
- Radio	2 inslag och 5 gånger	1 inslag och 2 gånger	2 inslag och 5 gånger	2 inslag och 8 gånger
- Dagstidningar	3 artiklar	4 artiklar	7 artiklar	i.u.
- Övriga tidningar	2 artiklar	i.u.	2 artiklar	i.u.
-E-kicken (Energikontorets nyhetsblad)			Något om trafik i samtliga	Något om trafik i samtliga

Kommentar:

Europeiska trafikantveckan och slutredovisningen av projektet Smart trafikant skapade varsin artikel i Smålandsposten. De artiklarna redovisas under det andra regionala mobilitetskontoret.

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

(I Naturvårdsverkets e-dokument skall denna text föras till: Hur avser det fortsatta arbetet med åtgärden att drivas? Obligatoriska texter vid åtgärd klassad som ny teknik/demonstration)

Genom att Energikontoret tilldelades ett nytt Klimpbidrag kommer arbetet med Regionalt mobilitetskontor att fortsätta sin verksamhet åtminstone fram till och med 2012. Under de kommande åren kommer verksamheten att ha fokus på att utveckla de erfarenheter som har kommit fram i delprojektet MOVE/Smart Trafikant, att arbeta med arbetsresor. Vidare kommer fokus också att ligga på arbete med Bättre kommunala tjänsteresor. Planer finns också att låta den Europeiska trafikantveckan tjäna som plattform för att stödja kommunerna i regionen och få dem att lyfta fram och visa upp sitt arbete med hållbart resande i kommunen.

**Andra förhållanden av betydelse?**

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

Inget annat är det som är redovisat finns av betydelse.

**Har särskilda villkor uppfyllts?**

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

De särskilda villkoren för åtgärd – Regionalt Klimat- och mobilitetskontor i Kronobergs län – Energikontor Sydost var att:  
 A. Bidrag för åtgärden ges med högst 600 000 kronor. Bidraget får dock inte överstiga 50 procent av den miljörelaterade kostnaden. B. 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.

Samtliga villkor har uppfyllts.

Villkor A genom att kontoret har haft en sammanlag kostnad på 1 220 938 kronor. Villkor B är inte relevant då utsläppsminskningarna för åtgärden var satta till 0 (noll) eftersom åtgärden var en informationsåtgärd.

### **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.

Slutrapport för åtgärd 4.4.1 ink ekonomi (Regionalt Klimat- och mobilitetskontor (Dvs detta dokument.))

Revisorsintyg Energikontor SO 20090127

Att göra en avsiktsförklaring med trafiksäkerhets- och miljöprofil, (Vägverket publikation 2006:38, färdigställt mars 2006)

Resvaneundersökning 1 & 2 MOVE/Smart trafikant (Endast 1 av 8 undersökningar bifogas som bilaga till slutrapporten. Samtliga rapporter kan laddas ner från [www.energikontorsydost.se](http://www.energikontorsydost.se)  
Sammanställning av tidningsartiklar.

Energikontor Sydost Trafik i media 2005 – 2008

UTKAST till slutrapport för MOVE MOVE - How to gett... (Slut versionen av slutrapporten för projektet MOVE var inte klar vid inlämnandet av KLIMP-rapporten. Som bilaga bifogas ett utkast till rapporten ”How to get started with Mobility projects”)

#### **Ej med som bilaga**

Utvärdering av TransportEko – Hållbara resor och transporter. (Slutversionen av denna utvärdering har tyvärr inte hunnit bli klar till inlämnandet av slutrapporten för KLIMP I.)





