

# ÅTGÄRDSBIBLIOTEK FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER



4 maj 2021

# FÖRORD

---

Omställningen till en fossilfri transportsektor är en av de största utmaningarna för att nå Sveriges högt ställda klimatmål. 2030 ska minskningen av utsläpp i transportsektor nå 70 %. Kommunerna är väldigt viktiga för att omställningen ska lyckas då de kan bidra med direkta utsläppsminskningar genom den egna fordonsflottan, upphandlade transporttjänster och personalens tjänsteresor, samt indirekt genom att agera föregångare och möjliggöra och främja mer klimatsmarta transportval hos invånare och företag.

Åtgärdsbiblioteket för hållbara transporter är tänkt som ett stöd när en kommun ska välja ut transportrelaterade åtgärder med god klimatnytta. Alla åtgärderna i biblioteket har prövats med goda resultat i andra kommuner i Sverige. Åtgärdsbiblioteket kan ses som just ett bibliotek, alla som kommer in i ett bibliotek hittar en eller flera böcker som passar dem. På samma sätt hoppas vi att alla som besöker åtgärdsbiblioteket ska hitta en eller flera åtgärder som passar deras verksamhet. Åtgärdsbiblioteket gör inga anspråk på att vara heltäckande, men vi vågar nästan lova att en kommun som genomfört huvuddelen av åtgärderna har kommit en väldigt bra bit på väg mot en fossilfri transportsektor.

Arbetet har gjorts i samarbete mellan Västerbottensprojektet Fossilfria transporter i norr och Norrbottensprojektet Stratus, tillsammans med 2030-sekreteriatet, Sweco och Trivector. Konsulterna gjorde först varsitt utkast till Åtgärdsbibliotek med korta beskrivningar. På en gemensam workshop diskuterade och röstade vi sen fram vilka åtgärder som skulle vara med i det slutliga Åtgärdsbiblioteket. För det slutliga urvalet ansvarar projekten.

I Åtgärdsbiblioteket beskrivs om åtgärden passar bättre för en större eller mindre kommun, vem som är utförare respektive målgrupp för åtgärden (kommunen är tänkt att kunna vara initiativtagare för alla åtgärder), kortfattat hur arbetet med åtgärden förslagsvis läggs upp, referenser till andra som genomfört åtgärden, annat som är relevant att veta och tänka på, samt vilken av konsulterna det är som beskrivit åtgärden. Åtgärderna presenteras utan rangordning.

Med förhoppning om mycket inspiration!

/Kjell Skogsberg, Energikontor Norr, ansvarig för framtagandet av Åtgärdsbiblioteket

*I projektet Stratus arbetar Energikontor Norr med att stötta 12 kommuner i tre arbetspaket; strategi, transport och solel. Målet är att kommunerna jobbar strategiskt för att hitta en effektiv och framgångsrik väg för att nå de nationella energi- och klimatmålen anpassad till respektive kommuns förutsättningar. Projektet genomförs tillsammans med BioFuel Region. Stratus är ett regionalfondsprojekt och har medfinansiering från deltagande kommuner, BioFuel Region, Energikontor Norr samt Region Norrbotten.*

*Med stöd från projektet Fossilfria transporter i norr ska Västerbottens alla kommuner arbeta fram en målbild och handlingsplan för fossilfria transporter och på så sätt skapa förutsättningar att utveckla en fossiloberoende fordonsflotta och därmed minska växthusgasutsläppen från vägtransporter med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010. Projektet görs i samverkan mellan projektägaren Länsstyrelsen i Västerbotten och samverkansparterna BioFuel Region och Energikontor Norr. Finansiärer är Regionala utvecklingsfonden, Energimyndigheten, Umeå Energi, Länsstyrelsen i Västerbotten, BioFuel Region, Energikontor Norr samt Västerbottens samtliga kommuner.*

*Varsågod!*

# 20 åtgärder



- 1. GRÖN RESPLAN**
- 2. MÖTES- & RESEPOLICY**
- 3. INTERN KLIMATVÄXLING**
- 4. NÄTVERKSTRÄFFAR MELLAN KOMMUNER**
- 5. DISTANSARBETE & DIGITALA MÖTEN**
- 6. ARBETSHUBBAR**
- 7. CYKELVÄNLIG ARBETSPLATS**
- 8. FÖRMÅNSCYKLAR FÖR ANSTÄLLDA**
- 9. SÄKRA CYKELSTRÅK PÅ LANDSBYGD**
- 10. FORDONSPOLICY**
- 11. EFFEKTIVISERAD FORDONSHANTERING**
- 12. UTFASNING AV FOSSILA DRIVMEDEL**
- 13. ÖPPEN ELBILSPOOL**
- 14. LADDINFRASTRUKTUR FÖR KOMMUNKONCERNEN**
- 15. PUBLIK LADDINFRASTRUKTUR**
- 16. UPPHANDLINGSKRAV PÅ TRANSPORTER**
- 17. HÅLLBAR ARBETSPENDLING**
- 18. MOBILITET SOM TJÄNST**
- 19. PARKERINGSPOLICY & FLEXIBLA PARKERINGSTAL**
- 20. HÅLLBARA BESÖKS- & TURISTRESOR**

# 1. GRÖN RESPLAN

En grön resplan innehåller en bred palett med åtgärder för att nå ett mer hållbart resande. För mindre kommuner kan en mötes- och resepolicy kombinerat med enstaka åtgärder vara tillräckligt, men för större kommuner med många resor till arbetet och i tjänsten bör ett större grepp tas, i form av en grön resplan.

En grön resplan kan inrikta sig mot resor till och från arbetet eller i tjänsten eller både och. Den kan innehålla åtgärder såsom säker cykelparkering, anslutning till samåkningsapplikation, prova-på kampanjer för cykel – och kollektivtrafik, avgiftsbelagd parkering och förmånscykelerbjudande (hänvisning till annan åtgärd). För att minska eller effektivisera resor i tjänsten kanske den innehåller åtgärder såsom utrustning och uppmuntran för digitala möten eller reseersättning, tillgång till tjänstecykel, enkla biljettlösningar för att stimulera kollektivtrafikanvändande och uppmuntringsåtgärder för att främja längre tågresor i stället för flyg.

Arbets- och tjänsteresor utgör ofta en stor del av det totala resandet. För verksamheter som är tjänstebaserade är det ofta den största koldioxidpåverkande delen. Potentialen för mer hållbart resande och lägre koldioxidutsläpp är stor med grön resplan. För att få ut mest effekt bör en kombination med alla dessa tre typåtgärder kombineras: infrastrukturförbättringar, informationsinsatser och ekonomiska incitament/avgifter. Utvärderingar visar att grön resplan kan minska bilresandet med 5 till 30 procent, beroende av åtgärds-mix och förutsättningar.

Kostnaden bedöms som liten till medelstor och består av arbetstid för att ta fram och kommunicera den gröna resplanen. Kostnaden beror på vilka åtgärder som föreslås och i vilken grad dessa kräver investeringar såsom tjänstecyklar och ny cykelparkering. Informationsinsatser är ofta kostnadseffektiva. Den ekonomiska nyttan bedöms som stor då åtgärder som syftar till att öka cykel- och kollektivtrafikresande är positiva för hälsan och därmed kan minska personalkostnaderna.

**”Stor effekt och klimatnytta. Utvärderingar visar att grön resplan kan minska bilresandet med 5 till 30 procent”**

## **Kommunstorlek**

Främst större

## **Utförare**

Kommunkoncernen

## **Målgrupp**

Kommunkoncernen

## **Referenser**

Region Östergötland har under en längre tid arbetat med grön resplan och också sett mycket positiva resultat på resande, utsläpp och hälsa i sina utvärderingar. Se exempelvis utvärderingen av [Grön resplan från 2016](#).

För inspiration om hållbara resor i tjänsten och till arbetsplatsen, se även skriften [Klimatsmarta resor och transporter](#).

*För mer info, kontakta*

Karin Neergaard

Trivector

karin.neergaard@trivector.se

## 2. MÖTES- OCH RESEPOLICY

En övergripande åtgärd i verksamhetens arbete med att minska klimatbelastningen från tjänsteresor är att ta fram en mötes- och resepolicy, alternativt revidera en befintlig policy. Mötes- och resepolicy ger grunden för resandekulturen inom verksamheten och utgör ramverket för medarbetarnas resande i tjänsten. Policyn visar en prioriteringsordning som normalt börjar med att överväga alternativ till att resa följt av olika prioriterade färdmedel vid olika typer av resor.

Medarbetare informeras om att policyn finns och hur den ska användas. Kontinuerlig uppföljning av resande och kommunikation till medarbetarna är viktig för att nå bra resultat. Uppföljningen kan bestå av enkät där medarbetarna får svara på hur de reser till och från arbetet (andel som går, cyklar, reser kollektivt, åker bil samt avstånd), hur de rest i tjänsten, hur de använder digitala möten och åtgärder för att förbättra alternativen till att resa eller resa mer hållbart. Som vid alla undersökningar av denna typ bör man undersöka en specifik vecka eller månad, exempelvis arbetsresor förra veckan, tjänsteresor/möten förra månaden.

För att det ska vara lätt och naturligt att följa mötes- och resepolicy kan det för många verksamheter behövas olika typer av kompletterande åtgärder. Exempelvis utrustning för digitala möten eller tydliga riktlinjer för vilka resor (relationer, avstånd) som exempelvis bör kunna göras med tåg i stället för flyg. Åtgärder för mer hållbart resande kopplat till policyn kan med fördel samlas i en grön resplan (se separat åtgärd).

Kostnaden bedöms som liten och består av arbetstid för att ta fram en mötes- och resepolicy eller revidera en befintlig, samt tid för att informera och utbilda medarbetare och kontinuerligt följa upp och kommunicera resultatet.

***”Mötes- och resepolicy ger grunden för resandekulturen inom verksamheten och utgör ramverket för medarbetarnas resande i tjänsten”***

### **Kommunstorlek**

Alla

### **Utförare**

Kommunkoncernen

### **Målgrupp**

Anställda i kommunkoncernen

### **Referenser**

Mötes- och resepolicy finns i många verksamheter. Som exempel kan nämnas [Storumans kommun](#) som tagit fram en resepolicy för kommunen samt Region Östergötland, som även tagit fram en grön resplan kopplat till sin policy.

Inspiration kan hämtas från skriften [Mötes- och resepolicy, Inspiration, fakta och exempel, framtagen av Trafikverket](#), samt från vägledning av [Klimat2030](#).

Ytterligare ett bra exempel är från [Vetlanda kommun](#), med ca 13 000 invånare.

*För mer info, kontakta*

Karin Neergaard

Trivector

karin.neergaard@trivector.se

## 3. INTERN KLIMATVÄXLING

Intern klimatväxling innebär att en intern avgift tas ut för klimatpåverkande tjänsteresor. Avgiften används till interna åtgärder som främjar ett mer hållbart resande och därmed minskar den egna verksamhetens klimatpåverkan.

Avgiften bestäms av verksamheten. Vanligen baseras avgiften på 1-1,5 kr per kg koldioxid. Detta räknas dock om till mer lättbegripliga avgifter. Exempel på avgifter är 3 kronor per mil för privatbil, och för flygresor 250 kr för inrikes enkelresa, 500 kr för enkelresa inom Europa och 1000 kr för interkontinental enkelresa.

De avgifter som tas ut sätts in på ett centralt klimatväxlingskonto för hela verksamheten. De medel som sätts in där kan och bör användas till åtgärder som sänker utsläppen. För att den interna klimatväxlingsfonden ska få effekt bör medel från den läggas på åtgärder som annars inte hade ägt rum. Exempel på åtgärder kan vara ett tillskott av personella resurser i form av en mobilitetssamordnare, inköp av tjänstecyklar, inköp av utrustning för digitala möten etcetera.

Kostnaden för intern klimatväxling bedöms som liten. Det handlar om arbetstid för att sätta upp och administrera fonden. Däremot bedöms den ekonomiska nyttan vara stor.

***”För att den interna klimatväxlingsfonden ska få effekt bör medel från den läggas på åtgärder som annars inte hade ägt rum”***

### **Kommunstorlek**

Främst större

### **Utförare**

Kommunkoncernen

### **Målgrupp**

Anställda i kommunkoncernen

### **Referenser**

Intern klimatväxling, eller intern klimatfond som det också kallas, används framgångsrikt i många offentliga verksamheter. Några exempel är Region Skåne, Linköping, Helsingborg, Östersund. Om dessa exempel kan du läsa på [Klimatkommunernas webbsida](#).

Andra exempel är [SLU:s klimatfond](#) och [Stockholms-hem](#). Region Skåne har tagit fram en [vägledning kring intern klimatväxling](#), där det finns användbart material om hur du kommer i gång med arbetet.

*För mer info, kontakta*

Karin Neergaard

Trivector

karin.neergaard@trivector.se



## 4. NÄTVERKSTRÄFFAR MELLAN KOMMUNER

Grunden för all utveckling är målformulering, nytänkande, prövning och erfarenhetsåterföring. Ett bra sätt att öka kunskapsnivån inom hållbart resande och transporter är därför att initiera nätverksträffar med kommunerna i Norrbotten och Västerbotten. Nätverksträffarna är ett forum för erfarenhetsutbyte och kunskapsöverföring som ger kommunerna möjlighet att ställa frågor och pröva idéer samt inspirera, motivera och jämföra sig med varandra. Nätverksträffarna är även ett forum för aktiviteter som samlar kommunerna i gemensamma projekt såsom kampanjer, ansökningar om statlig medfinansiering eller gemensamma upphandlingar av förmåns-cyklar, digitala verktyg och mobilitetstjänster. Med flera kommuner samlade finns möjlighet att nå ut till en bredare målgrupp samtidigt som arbetsinsatsen minskar för varje enskild kommun som deltar i nätverket. Projektet bör drivas av en regional aktör som initierar nätverket och ansvarar för att bjuda in och förbereda ämnen för träffarna.

Nätverket kan med fördel omfatta både persontransporter och godstransporter. För bästa resultat kan även andra aktörer bjudas in till nätverket såsom Trafikverket, Regionerna, Länsstyrelserna, Energikontor Norr samt BioFuel Region. Även privata företagare, transportutövare och fastighetsägare kan bjudas in till nätverksträffarna utifrån mötesämne.

Nätverksträffar mellan kommuner (och andra inbjudna aktörer) är ett sätt att driva på och effektivisera arbetet med hållbart resande. Ett exempel på det är det cykelnätverk som har inrättats i Sörmland av Energikontoret Mälardalen. Syftet med nätverket, som samlar både kommuner, Region Sörmland och Länsstyrelsen, är att utgöra en plattform för diskussioner, erfarenhetsutbyte och resultat-spridning. Inom nätverket anordnas även seminarier, workshops och föreläsningar.

Ett ytterligare exempel är det transportnätverk som har initierats i Stockholms län som ett samarbete mellan Region Stockholm, Länsstyrelsen, Trafikverket och kommunerna i länet. Med nätverket som grund har det kommunala samarbetet ökat i Stockholms län och därmed även utbyggnaden av cykelinfrastruktur. Sedan 2016 då transportnätverket inrättades har finansieringen av cykelåtgärder mer än tredubblats, vilket har lett till att nätverket, som började som ett pilotprojekt, har fått en permanent funktion på Region Stockholm och utvidgats till att omfatta även andra områden än cykling.

***”Erfarenhetsutbyte och kunskapsöverföring som ger möjlighet att ställa frågor och testa idéer samt inspirera, motivera och jämföra sig med varandra”***

### **Kommunstorlek**

Alla

### **Utförare**

Energikontor Norr (alternativt en annan regional aktör exempelvis Länsstyrelsen)

### **Målgrupp**

Kommunerna i Norrbotten och Västerbotten samt andra nyckelaktörer i regionerna, exempelvis Trafikverket, Länsstyrelsen och Region Norrbotten och Region Västerbotten.

### **Referenser**

Arbetet med nätverksträffarna i Stockholm uppgår till cirka 100 arbetstimmar per år. Då ingår cirka 20 träffar per år uppdelat på fyra olika nätverksgrupper. Läs gärna mer om [det regionala cykelkansliet i Stockholm](#) och [Cykelsamverkan Sörmland](#).

*För mer info, kontakta*

Björn Sax Kaijser

Sweco

[bjorn.saxkaijser@sweco.se](mailto:bjorn.saxkaijser@sweco.se)

## 5. DISTANSARBETE OCH DIGITALA MÖTEN

Regionerna och kommunerna är de största arbetsgivarna i Norrbotten och Västerbotten. Det innebär att de anställdas arbetsresor står för en betydande del av det totala resandet och därmed även utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar. Omvänt finns goda möjligheter att minska miljöbelastningen om fler medarbetare minskar sitt resande till och från arbetet samt inom tjänsten. Kommunerna kan även fungera som goda exempel och gå i bräschen för andra som vill följa i samma spår.

Ett effektivt sätt att minska det arbetsrelaterade resandet är att möjliggöra för distansarbete och digitala möten. Det har blivit särskilt tydligt i samband med Corona där samhället har genomgått en digital mognadsprocess som enligt många bedömare kommer att fortsätta accelerera. I Coronas spår har vi lärt oss att arbeta hemifrån i större utsträckning och ersätta arbetsmöten och seminarier med digitala alternativ. Här finns en bra chans att ställa om till ett mer hållbart transportsystem där distansarbete och digitala möten kan komplettera de möten som trots allt behöver ske fysiskt. Enligt Trafikverket och SKR kan så mycket som hälften av alla tjänsteresor i Sverige ersättas med digitala möten på distans.

Ett stöd för att underlätta för hemarbete och digitala möten är den 10-stegsmetod som har tagits fram av inom projektet REMM och tillämpats i REDI-projektet där Energikontor Norr har deltagit tillsammans med ett antal kommuner i Västerbotten. Genom 10-stegsmetoden får kommunerna råd och vägledning i digitaliseringsarbetet. Metoden är dokumenterad och en handledning är framtagen för att fler organisationer ska kunna arbeta strukturerat med resfria möten. Det har bidragit till att den genomsnittliga deltagaren har minskat sina tjänsteresor med cirka 25 %.

En bra start är att utse en digital samordnare som får i uppgift att koordinera och driva på det digitala utvecklingsarbetet, däribland samordna de verktyg och plattformar som används för digitala möten så att samtliga aktörer på ett smidigt sätt kan kommunicera med varandra utan fördröjning eller tekniska problem. Tjänsten kan med fördel samfinansieras för att skapa samsyn, synergier och bättre effektivitet. Initialt krävs kostnader i form av arbetstid och eventuella inköp av verktyg och programvaror. På sikt finns dock stora möjligheter att spara både arbetstid och reskostnader.

***”Stor potential till ett minskat resande vilket frigör tid och underlättar vardagspusslet för medarbetarna”***

### **Kommunstorlek**

Alla

### **Utförare**

Kommunkoncernen samt andra aktörer inom den offentliga sektorn

### **Målgrupp**

Anställda inom offentlig sektor i Norrbotten och Västerbotten

### **Referenser**

Läs gärna mer om projektet [REMM](#) och 10-stegsmetod samt om projektet [REDI](#).

*För mer info, kontakta*

Björn Sax Kaijser

Sweco

[bjorn.saxkaijser@sweco.se](mailto:bjorn.saxkaijser@sweco.se)



## 6. ARBETSHUBBAR

35-40 procent av den svenska arbetskraften kan uppskattningsvis jobba på distans. Enligt flera undersökningar beräknas dessa personer i framtiden vilja jobba på distans ett par dagar i veckan, dvs. inte helt digitalt men mer än tidigare. Med arbetshubbar kan dessa behov tillgodoses och samtidigt bidra till att spara utsläpp genom minskade transporter. I tätorter och städer är dessa kanske främst kända som co-working spaces, där småföretag hyr in sig på en stol och får tillgång till vissa allmänna ytor och ett socialt sammanhang. Begreppet grannskapskontor riktar sig till mer glesbefolkade ställen och kan på ett tydligare sätt bidra till att spara utsläpp genom minskade arbetsresor, spara pengar som annars hade gått till pendling och ge andra mervärden.

Arbetshubbar vänder sig främst till anställda med långt till arbetsplatsen och småföretagare och andra med arbetsplatsen hemma. Det behöver löna sig ekonomiskt, spara utsläpp och ge mervärden om det ska vara intressant. Om en arbetsgivare vill erbjuda möjligheten, kan plats bli ledigt på det ordinarie kontoret som då kan säljas av eller nyttjas till annat. Småföretag med långa arbetsresor kan spara pendlingskostnader och få fler sociala sammanhang med en arbetshubb.

Hubbarna kan ha olika affärsmodell och inrymmas i olika lokaler beroende på vad som finns. Man kanske hyr per timme, har ett abonnemang eller bestämmer ett visst antal dagar i månaden. En viktig förutsättning är att kontoren gärna ska kunna nås med kollektivtrafik, gärna ligga nära en livsmedelsbutik och vara nära barnens förskola och skola. Allmänna krav på lokalen är ofta ett snabbt och bra internet, höj- och sänkbara bord, bra stolar, kaffeautomat, små rum för videomöten och andra möten och ett lunchrum. Ett mervärde med arbetshubben kan vara att den fysiska arbetsmiljön är bättre än köksbordet. Kanske finns det bystugor, föreningslokaler eller lediga turistlokaler som kan göras om till arbetshubbar.

Klimateffekten uppstår när pendlingssträckor med bil kan kortas. För att undvika fallgropar behöver en ordentlig marknadsundersökning med efterfrågan, lokaler och specifika behov göras. Då kan också potentialen bli tydlig. Åtgärden innebär en ganska stor arbetsinsats för kartläggning och analys, men pengar kan sparas om andra lokaler samtidigt kan avyttras. Ungefär lika stor insats för kommunkoncernen som utförare.

***”Ett modernt sätt att ta tillvara nya resvanor och arbetssätt, där den digitala tillgängligheten kombineras med lokala nyttor”***

### **Kommunstorlek**

Främst mindre

### **Utförare**

Kommunkoncernen i samverkan med lokala fastighetsägare

### **Målgrupp**

Småföretagare och anställda som har lång väg till jobbet och skulle kunna jobba på distans delar av tiden

### **Referenser**

Fyrbodals kommunalförbund, [”Tur och retur”](#) Handbok om [Grannskapskontor](#)

*För mer info, kontakta*

Anna Lindén

2030-sekretariatet

[info@2030sekretariatet.se](mailto:info@2030sekretariatet.se)

## 7. CYKELVÄNLIG ARBETSPLATS

Cykelvänlig arbetsplats är en tävling riktad till arbetsgivare som vill uppmuntra sina anställda att cykla både till och från jobbet och i arbetet. Tävligen går ut på att arbetsplatser utmanar varandra om vem som är den "bästa" arbetsplatsen för cyklister utifrån faktorer som parkering, cykelservice, förmåncyklar (se separat åtgärd), dusch och omklädning, torkrum och tjänstecyklar etc. Genom att uppfylla kriterier kan arbetsplatsen nå olika nivåer/stjärnor och när året är slut utses en vinnare som har uppfyllt flest kriterier.

Cykelvänlig arbetsplats genomförs kontinuerligt på flera håll runt om i Sverige. Som exempel kan nämnas Västra Götalandsregionen (VGR) som sedan 2018 har bjudit in arbetsplatser att delta i tävlingen. Deltagandet är gratis och projektorganisationen på VGR står för att ta fram material, koncept och underlag. Deltagarna ansvarar själva för att registrera sitt deltagande och fylla i kriterier. Efter det görs en slutavläsning varpå vinnare utses i tre olika kategorier; "Årets arbetsplats", "Årets raket" och "Årets nykomling". Sedan projektet startade har det vuxit stadigt för varje år och lockar nu uppemot 150 arbetsplatser i Västra Götalandsregionen.

Även i Stockholms stad anordnas cykelvänlig arbetsplats med kommunen som arrangör. Vid sidan av att tillhandahålla material och administrera själva tävlingen anordnar kommunen även webinarier och erbjuder coaching till deltagarna i tävlingen. Kommunen har dessutom initierat ett forum där deltagarna kan ställa frågor och dela med sig av värdefulla kunskaper och erfarenheter. Deltagandet är gratis och på sikt planerar Stockholms stad att utvidga konceptet till hela Sverige i samarbete med föreningen Svenska Cykelstäder.

Tidsåtgången och kostnaden varierar beroende på projektets omfattning. I exemplet från VGR har projektet en budget på cirka 300 000 kronor per år. I Stockholm uppskattas arbetstiden till cirka 100 timmar per år. Det finns dock goda möjligheter att minska administrationen och kostnaden per kommun genom att samarbeta över kommungränserna och/eller med stöd av någon regional aktör. På sikt finns även möjlighet att ta del av det arbete som har utförts i Stockholm där kommunen har som ambition att sprida konceptet tillsammans med Svenska Cykelstäder.

***"Genom att uppfylla kriterier kan arbetsplatsen nå olika nivåer/stjärnor och när året är slut utses en vinnare som har uppfyllt flest kriterier"***

### **Kommunstorlek**

Alla

### **Utförare**

Kommunkoncernen samt alla större arbetsgivare

### **Målgrupp**

Företag och organisationer i Norrbotten och Västerbotten

### **Referenser**

Läs gärna mer om [andra kommuners](#) och [Stockholms stads](#) arbete med exempel på kriterier och kontaktuppgifter till projektledaren.

[Cykelvänlig arbetsplats](#)

*För mer info, kontakta*

Björn Sax Kaijser

Sweco

[bjorn.saxkaijser@sweco.se](mailto:bjorn.saxkaijser@sweco.se)

## 8. FÖRMÅNSCYKLAR FÖR ANSTÄLLDA

Att cykla till jobbet har många positiva effekter – både för de anställda och för arbetsgivaren. Att cykla är snabbt, flexibelt, billigt och ger bra träning. Trots det är det få arbetsgivare som aktivt uppmuntar till ökad cykling.

Ett bra sätt att öka andelen cyklister på arbetsplatsen är att införa förmånscyklar för anställda. Det innebär att de anställda får möjlighet att teckna ett cykelhyresavtal med bruttolöneavdrag. Avtalet är vanligtvis 36 månader, därefter erbjuds medarbetarna att köpa loss cykeln till ett förmånligt pris. Konceptet är kostnadsneutralt vilket innebär att det inte medför några extra kostnader för arbetsgivaren. Trots det är det förmånligt för medarbetarna eftersom det ger goda möjligheter till volymrabatt.

Systemet med förmånscyklar innebär att arbetsgivaren tecknar ett avtal med en leverantör som tillhandahåller cyklarna och ansvarar för allt praktiskt arbete såsom leverans, service och försäkring. Leverantören ansvarar även för all information och administration. Därmed är det egna arbetet med förmånscyklarna begränsat.

Erfarenheter från arbetsplatser som har infört systemet visar att arbetsinsatsen uppgår till cirka 5 % av en tjänst. I vissa fall har arbetsgivaren valt att täcka upp för det genom att lägga på ett extra bruttolöneavdrag per cykelavtal och månad. Förmånscyklarna är ändå uppemot 40 % billigare än motsvarande cyklar på marknaden tack vare skattesubvention och volymrabatt. Upphandlingen kan med fördel samordnas mellan flera kommuner för att på så sätt minska arbetsbördan för varje enskild kommun.

Erfarenheter från arbetsplatser som har infört förmånscyklar är goda. Som exempel kan nämnas Jönköpings kommun där cirka 2 700 medarbetare har tecknat ett hyrescykelavtal, vilket motsvarar ungefär 20 % av personalen. Utvärderingar från Jönköping visar att cyklandet har ökat kraftigt som en följd av förmånscyklarna. Bland de som har tecknat ett cykelavtal har bilresandet nästan halverats och för cirka 10 % av deltagarna har förmånscykeln resulterat i att antalet bilar i hushållet har minskat.

Exempel på andra kommuner som har infört konceptet med förmånscyklar är Borgholm, Hammarö, Katrineholm, Mora, Sundsvall, Säfte och Varberg.

***”Bland de som har tecknat ett cykelavtal har bilresandet nästan halverats och för cirka 10 % av deltagarna har förmånscykeln resulterat i att antalet bilar i hushållet har minskat”***

### **Kommunstorlek**

Alla

### **Utförare**

Kommunkoncernen samt alla större arbetsgivare

### **Målgrupp**

Anställda på kommunen samt anställda på övriga arbetsplatser

### **Referenser**

Läs gärna mer om [Jönköpings kommuns](#) arbete med förmånscyklar

*För mer info, kontakta*

Björn Sax Kaijser

Sweco

[bjorn.saxkaijser@sweco.se](mailto:bjorn.saxkaijser@sweco.se)

## 9. SÄKRA CYKELSTRÅK PÅ LANDSBYGD

Denna åtgärd ska göra plats för cykling på befintliga bilvägar på landsbygden och på så vis öka möjligheten för fler att cykla. Detta görs på strategiskt viktiga stråk för pendling mellan kommuner samt in och ut ur större orter, med hjälp av nya parametrar för säker cykling på landsvägar.

Konstruktionen ger en relativt säker miljö för cyklister, delvis genom lägre hastighet för biltrafik då utrymme tas från bilyta och ges till cykelyta. Det ger också en effektiv användning av befintlig infrastruktur genom att utrymmet delas mellan fler trafikanter och transportslag.

Nyligen har Trafikverket inkluderat cykelvägar på landsbygden som en accepterad vägkonstruktion i den nationella väghandboken Vägar och gators utformning. Det indikerar att konstruktionen ses som en säker åtgärd för att möjliggöra cykling på landsbygdsvägar. För att testa konstruktionen, behövs en analys av potentialen för landsbygdscykelvägar i regionerna innan man förverkligar konceptet.

Åtgärden omfattar:

- Utveckla ett koncept för cykelväg på landsbygd tillämpligt för stråk i region Västerbotten och region Norrbotten
- Identifiera lämpliga vägar och förverkliga konceptet i två eller flera pilotfall

Effekten av förbättrade möjligheter till cykling på landsbygd kan vara att fånga upp den ökande mängden elcyklister, och de som vill pendla lite mer långväga på vanlig cykel. Det är också ett sätt att öka rörligheten för personer utan körkort och tillgång till kollektivtrafik. Framgången bygger på en genomgående analys av lämpliga stråk där potentialen är stor, och också på att flera kommuner har möjlighet att gå ihop och samverka med regional och statlig nivå, Trafikverket etc. Stadsmiljöavtal kan möjligtvis sökas för de delar som går in och ut ur kommuner, men detta rör främst statliga vägar.

Kostnaderna i detta projekt består av utvecklingskostnader och investeringskostnader och till detta krävs ekonomiska resurser. För exemplet Västra Götalandsregionen är det 0,5 mkr för utveckling och 60 mkr för pilotprojekt (undersökt men ej genomfört, än).

**”Ger fler  
möjlighet att välja  
cykeln som alternativ  
på strategiskt  
viktiga stråk”**

### **Kommunstorlek**

Kommuner med resurser i samverkan med regioner

### **Utförare**

Kommunkoncernen

### **Målgrupp**

Invånare som idag pendlar över kommungränser till, både inom kommunkoncernen och hos andra arbetsgivare

### **Referenser**

Aako Raoofi,  
Region Västra Götaland,  
aako.raoofi@vgregion.se

[Swedish Green Recovery projects](#), 2030sekretariatet.se

*För mer info, kontakta*

Anna Lindén

2030-sekretariatet

info@2030sekretariatet.se

# 10. FORDONSPOLICY

För verksamheter som har en egen fordonsflotta: Inför en fordonspolicy som styr mot så hållbara fordon som möjligt. Byt successivt ut fordonsflottan till miljöbilar/fossilfria/ fossiloberoende fordon genom att ställa relevanta upphandlingskrav.

Kommunerna har ofta en stor egen bilpark och har därigenom stor möjlighet att påverka marknaden. Kommunerna bör därför ha en fordonspolicy som behandlar upphandling av inköp, leasing och hyrvtal med fordon och i vilken det finns en tydlig prioritering av fordon som kan drivas med förnybara drivmedel.

Inför en prioriteringsordning vid upphandling av fordon som utgår från så små koldioxidutsläpp som möjligt samt utifrån verksamhetens behov och tillgång till olika drivmedel. En effektiv användning av elfordon kräver till exempel att det finns laddmöjligheter vid verksamhetens parkeringsplatser, och gasfordon att det finns gasmackar i närheten.

De organisationer som arbetat framgångsrikt med att byta ut fordonsflottan har ofta utsett en person med centralt fordonsansvar (se separat åtgärd), som har det övergripande ansvaret för verksamhetens samtliga fordon, både personbilar, minibussar, lastbilar och tjänstecyklar.

Kostnaden bedöms som liten till medelstor. Det krävs arbetstid – gärna i form av en centralt fordonsansvarig (se separat åtgärd). Inledningsvis kan förändringen också innebära en fördyring om investeringar i laddinfrastruktur eller liknande måste göras. Val av fordonstyp och körsträcka har stor betydelse för den totala kostnads kalkylen (Total Cost of Ownership, TCO). En dyrare miljöbil med lägre bränslekostnad kan till exempel ha en lägre TCO än en traditionell bensin- eller dieselbil vid långa årliga körsträckor.

***”Kommunerna bör därför ha en fordonspolicy som behandlar upphandling av inköp, leasing och hyrvtal med fordon”***

## **Kommunstorlek**

Alla

## **Utförare**

Kommunkoncernen

## **Målgrupp**

Kommunkoncernen

## **Referenser**

Mer information finns på [www.miljofordon.se](http://www.miljofordon.se).

Ett exempel på fordonspolicy är [Härnösands kommun](#) som har jobbat med att ställa om sin fordonsflotta de senaste 10 åren.

*För mer info, kontakta*

Karin Neergaard

Trivector

[karin.neergaard@trivector.se](mailto:karin.neergaard@trivector.se)

# 11. EFFEKTIVISERAD FORDONSHANTERING

I en verksamhet med många bilar finns ofta mycket att vinna på att effektivisera hanteringen av fordon. Första steget kan vara att införa ett centralt fordonsansvar.

Inför ett centralt fordonsansvar som har det övergripande ansvaret för verksamhetens samtliga fordon, både personbilar, minibussar, lastbilar och tjänstecyklar. Detta ger ökad effektivitet och rådhighet över vilken typ av fordon som införskaffas till verksamheten. Det ger möjlighet till byte av fordon mellan olika delar av verksamheten för att uppnå en jämn användning av fordonen. Dessutom frigörs värdefull tid till kärnverksamheten för de som inte längre behöver ta hand om fordon som en del av sin tjänst.

En viktig del i effektiv fordonshantering är att centralisera hanteringen och se till att bilar kan både korttids- och långtidshyras av olika avdelningar. Utvärderingar visar att körda mil i tjänsten kan minska med 10-20 procent med tjänstebilpool. Ibland kan det finnas skäl att handla upp en tjänstebilpool som också är öppen för andra än kommunens personal och på så sätt underlättar för de som inte vill eller kan äga egen bil. Viktiga stödsystem är digitalt bokningssystem, nyckelhantering och koppling till ekonomisystem. Men det finns även andra stödsystem som kan övervägas, såsom exempelvis elektroniska körjournaler, som ger ännu större möjlighet till effektiv fordonsanvändning; [ISA](#) (Intelligent Speed Adaptation), som ökar hastighetsefterlevnad, samt alkolås och sparsam körningssystem.

Den ekonomiska nyttan brukar överstiga kostnaden för den arbetstid och de åtgärder som krävs för att genomföra förändringen. Åtgärden ökar nyttjandegrad per fordon, jämnar ut beläggningen per fordon och stimulerar planering, vilket leder till att färre fordon behövs. I stället körs varje fordon fler mil och kan bytas ut oftare. Det innebär i sin tur fördelar för miljön och påverkan på fossilfrihet.

***”Åtgärden ökar nyttjandegrad per fordon, jämnar ut beläggningen per fordon och stimulerar planering, vilket leder till att färre fordon behövs”***

#### **Kommunstorlek**

Alla

#### **Utförare**

Kommunkoncernen

#### **Målgrupp**

Kommunkoncernen

#### **Referenser**

Ett bra exempel på effektiv hantering är Gävle kommun, där det kommunalägda företaget [Gävle drift och service](#) sköter fordonshanteringen.

*För mer info, kontakta*

Karin Neergaard

Trivector

karin.neergaard@trivector.se



# 12. UTFASNING AV FOSSILA DRIVMEDEL

Denna åtgärd handlar om att fasa ut fossila drivmedel både genom att byta ut fordon till el och biogas, och genom att byta ut vad befintliga fordon tankas med. Det handlar också om att optimera fordonsflottan genom att undersöka vilka fordon som körs så lite att det är ekonomiskt omotiverat att ha kvar dem. Åtgärden bygger på att kommunen har ett mål om fossilfri fordonsflotta samt gör vissa ställningstaganden om prioritering av fordon och bränslen utifrån lokala förutsättningar som gör det rimligt att satsa extra mycket på vissa bränslen, t ex biogasproduktion.

Börja med befintliga fordon: Hur många fordon har ni idag och vad drivs de på? Hur mycket används de bilar som finns och kan vissa avyttras? Här kan en gräns på 500 mil/år och bil vara en bra måttstock. Avtalen för olika fordon har olika lång tid kvar. Kan vissa bilar bytas ut mot lastcyklar eller digital tillgänglighet?

Fasa ut de fossila drivmedlen: De flesta dieslbilar kan köras på HVO och bensinbilar kan köras på en större del E85 men inte enbart. Hur ser tillgången ut för att tanka HVO, E85 och biogas runt de ställen där fordonen har sin hemvist? Kolla med tillverkaren om dieslbilarna kan gå på HVO, eller om det finns ett försäkringsbolag som vill försäkra bilarna för HVO-drift, och hur mycket E85 som kan blandas in i bensinbilarna. Byt till fordon som går på biogas eller el där det går. Här blir ofta en mix av fordon som går på både biogas, E85, HVO och el bäst (och ev. vätgas).

Ge information till medarbetarna om var och hur de tankar med olika bränsle och vikten av att tanka med rätt bränsle. Hur tankningen av bränslen ser ut bör följas upp på arbetsplatsnivå för att identifiera brister och förbättringsåtgärder.

Kostnad och arbetsinsats för både åtgärdsägare och utförare beror på hur bra fordonsupphandling man gör. En stor poäng med planen är att den visar vägen för utfasning av fordonen i takt med att leasingavtal löper ut.

***”Optimera fordonsflottan genom att undersöka vilka fordon som körs så lite att det är ekonomiskt omotiverat att ha kvar dem”***

#### **Kommunstorlek**

Alla

#### **Utförare**

Kommunkoncernen  
Kommunorganisationen

#### **Målgrupp**

Kommunkoncernen

#### **Referenser**

[Klimatkommunernas kunskapsbank](#)  
[Lunds kommuns fordonsriktlinjer](#)

*För mer info, kontakta*

Anna Lindén

2030-sekretariatet

[info@2030sekretariatet.se](mailto:info@2030sekretariatet.se)

# 13. ÖPPEN ELBILSPOOL

En öppen elbilspool innebär att kommunen (eller en annan fastighetsägare såsom en BRF eller företag), öppnar upp sina verksamhetsfordon för bokning för allmänheten under vissa tider, t ex kvällar och helger. Bilarna kan då nyttjas mer och invånare får tillgång till elbil. Grundprincipen är att fordon som ägs av allmänheten (skattebetalarna) ska kunna nyttjas av dem. Fordonen ska nyttjas effektivt för att hushålla med skattemedel, och med klimatmålen följer att de självklart ska laddas med förnybar el.

Det finns flera sätt att göra detta beroende på kommunens startläge, om det finns elbilar i verksamheten idag och hur väl det befintliga bokningssystemet fungerar och kan anpassas. En modell är att börja med ett par egna fordon och köpa in bokningssystem, kundtjänst och fordonshantering för dessa, alternativt inkludera även fordon i detta. Kommunen upphandlar då ett paket av fordonspooltjänster och skriver ett överlåtelseavtal med en kommersiell aktör på hyrbilsmarknaden. Ett hinder kan vara om kommunens befintliga fordonshantering är billigare än den kommersiella leverantörens fordon och bokningssystem

Kommunen behöver en trygghet i att fordonen är tillgängliga när det krävs. Därför landar många i att de äger sina fordon och bokar dem så mycket de vill. Övrig tid delas de i pool till andra företag och allmänheten. Moderna bokningssystem är en förutsättning för kommunen att kunna säkra tillgänglighet vid kritiska tider och dagar. Val av lokalisering behöver grundas på en kritisk massa av potentiella användare. Det kan vara knutpunkter såsom tågstationer, eller vid bostadsområden.

En öppen elbilspool kan spara pengar för fordonshanteringen vid hög nyttjandegrad, och minska det totala antalet fordon i kommunorganisationen. Uppföljning av kostnader och nyttjande är viktigt särskilt i början, för att se hur poolen får ringar på vattnet. Den stora klimatnyttan är att invånarna får chans att testa elbilar i pool, så att det totala bilbehovet på orten sakta kan minskas.

Karlskrona – Började litet med en testpool, gick vidare till större pool som sedan utökades med fler elbilar, soltak och elcyklar. Kostnad för deras interna pool gick från 1,5 till 1 mkr/år.

Chalmers – Började litet och har vuxit. Move About levererar nu inte bara deras egna elbilar utan Chalmers bokar även flitigt i andra pooler – ringar på vattnet.

Karlstad – Började litet, har nu ett eget soltak och flera elbilar som bokas flitigt. Fossilbilarnas körningar har rasat medan elbilarna ligger i topp. De anställda vill helt enkelt köra elbil.

## **”Samnyttjande mellan kommun och invånare ger möjlighet att testa elfordon och delning”**

### **Kommunstorlek**

För kommuner som har en tillräcklig mängd fordon i sin flotta och kan testa elbilspool för några av dem

### **Utförare**

Kommunkoncernen och andra fastighetsägare

### **Målgrupp**

Kommunkoncernen och medborgare

### **Referenser**

*Karlstad kommun*

Mikael Haster

mikael.haster@karlstad.se

*Chalmers tekniska högskola*

Patrik Tydén

patrik.tyden@chalmers.se

### **Move About**

Jakob Hammarbäck,

jakob.hammarback@moveabout.se

*För mer info, kontakta*

Anna Lindén

2030-sekretariatet

info@2030sekretariatet.se

# 14. LADDINFRASTRUKTUR FÖR KOMMUNKONCERNEN

För att kunna köpa in elbilar och laddhybrider, måste laddinfrastrukturen vara på plats. Kommunkoncernen har ofta en stor del egna arbetsfordon. Börja därför med att se över de parkeringsplatser som används av koncernens poolbilar och verksamhetsbilar. Åtgärden kan även gälla andra stora arbetsplatser.

Kartlägg behovet av laddinfrastruktur på kommunala arbetsplatser. Ta fram en plan för var laddmöjligheter behövs, vilken typ, effekt samt vem som lämpligen sköter utbyggnad och drift på de olika platserna. Prioritera utbyggnad av laddinfrastruktur för egna fordon före medarbetares och besökares.

För de egna arbetsfordonen rekommenderas en laddpunkt<sup>1</sup> per laddfordon<sup>2</sup>, type 2 mode 3. Vilken effekt som bör finnas är beroende av hur bilarna används. Om bilarna står stilla längre tider kan låg effekt, som är att föredra ekonomiskt, vara tillräckligt. Men bilar som är i gång större delen av dygnet kan behöva snabbare laddmöjligheter.

För internt bruk om koncernen själv är fastighetsägare och behöver el för sin egen fordonspark kan uppbyggnad av laddstolpar i intern regi vara att föredra. Drift och underhåll kan skötas antingen i extern eller intern regi.

För att hantera utbyggnad av laddstolpar och drift för medarbetares privatbilar eller besökare kan extern regi vara att föredra. Utbyggnad av laddmöjligheter på dessa bör företrädesvis ske i samband med ombyggnad. På [Boverkets webbsida](#) finns mer information om regler och rekommendationer kring laddinfrastruktur i samband med ny- och ombyggnad.

Åtgärden ger ganska stor effekt och klimatnytta genom att den underlättar övergång till laddfordon. Det är särskilt viktigt för de kommunala verksamheterna att agera förbilder. Kostnaden är beroende av ledningsinfrastrukturen på plats.

**”Det är särskilt viktigt för de kommunala verksamheterna att agera förbilder”**

## Kommunstorlek

Alla

## Utförare

Kommunkoncernen

## Målgrupp

Kommunkoncernen

## Referenser

På [Emobilitys webbsida](#) finns information om återförsäljare av laddinfrastruktur, exempel på kostnader och tips på saker att tänka på vid upphandling.

Ett närliggande exempel är Lycksele som har också avsatt medel för laddning och elfordon, se [inspelning från erfarenhetsutbyte](#) med Västervik respektive Lycksele kommun om övergång till elektrifierat i fordonsflottan

*För mer info, kontakta*

Karin Neergaard

Trivector

karin.neergaard@trivector.se

<sup>1</sup> Laddpunkt: punkt där koppling mellan det laddbara fordonet och laddaren sker. Om laddaren har en fast kabel sitter laddpunkten på den ände av kabeln som skall kopplas in i fordonet. Om laddaren inte har en fast kabel blir laddpunkten uttaget på laddaren istället. En laddare/laddstolpe kan ha flera laddpunkter.

<sup>2</sup> Samlingsnamn för elbilar och laddhybridbilar.

# 15. PUBLIK LADDINFRASTRUKTUR

Det sker en snabb utveckling inom elfordonsindustrin. Enligt prognoser från branschen kommer cirka hälften av alla bilar som produceras år 2021 att vara eldrivna och bara under 2020 ökade försäljningen av laddbara bilar med mer än 100 % jämfört med året innan. För att möta den stora efterfrågan och ytterligare driva på utvecklingen krävs en snabb utbyggnad av publik laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten och står placerad på platser där vem som helst kan ladda bilen, exempelvis utmed vägar, i allmänna parkeringshus, vid köpcentrum, infartsparkeringar och resecentrum.

För att bygga ut den publika laddningsinfrastrukturen krävs gemensamma insatser från både offentliga och privata aktörer. Det gäller inte minst arbetsgivare, fastighetsförvaltare och handelsägare som har goda möjligheter att bidra till utvecklingen genom att tillhandahålla publika laddstolpar. Genom att öppna upp laddstolparna för allmänheten och ta ut en avgift för laddningen ökar nyttan av varje enskild stolpe. Det innebär att det går snabbare att räkna hem investeringskostnaderna samtidigt som laddningsstationer i sig kan bidra till en ökad kundtillströmning och fler besökare.

Kostnaden för att installera en laddningsstation uppgår till mellan 12 000 och 20 000 kronor inklusive installation. Det finns dock goda möjligheter att få bidrag från Naturvårdsverket genom Klimatklivet som täcker upp till 50 % av investeringskostnaderna. Trafikverket arbetar för närvarande med utbyggnaden av snabbaddningsstationer längs utvalda vägsträckor i bl a Norrbotten och Västerbotten.

Klimatnyttan av publika laddningsstationer är stor. Enligt Naturvårdsverket har drygt 14 000 nya laddstolpar byggts ut i Sverige mellan 2015 och 2018, vilket har medfört en minskning av koldioxidutsläpp med cirka 43 000 ton per år (cirka 3 ton per laddningsstation och år).

För kommuner finns goda möjligheter att påskynda utbyggnaden av publik laddinfrastruktur. En viktig del är att erbjuda information och stöd för privata aktörer och organisationer som vill bygga ut publika laddningsstationer. Kommunen kan även bistå med stöd vid ansökan om bidrag från Naturvårdsverket och Trafikverket samt ställa krav på laddinfrastruktur inom ramen för exploateringsavtal med fastighetsförvaltare och handelsägare. En regional aktör kan med fördel bistå med tips och råd vad gäller ansökan om medfinansiering för publika laddningsstationer.

## **”Klimatnyttan av publika laddningsstationer är stor”**

### **Kommunstorlek**

Alla

### **Utförare**

Större arbetsgivare,  
fastighetsförvaltare,  
handelsägare mfl

### **Målgrupp**

Medborgare

### **Referenser**

Ett tydligt exempel på hur den offentliga sektorn kan bidra till utvecklingen finns att hämta i Stockholms län där Energirådgivningen Stockholm har tagit fram guider som ger stegvisa tips för arbetet med upphandling och installation. I guiderna finns även vägledning för ansökan om ekonomiskt bidrag. Läs gärna mer på [Energirådgivningen Stockholms hemsida](#).

*För mer info, kontakta*

Björn Sax Kaijser

Sweco

[bjorn.saxkaijser@sweco.se](mailto:bjorn.saxkaijser@sweco.se)

# 16. UPPHANDLINGSKRAV PÅ TRANSPORTER

Genom att ställa krav på de transporter kommunen upphandlar direkt, och indirekt, kan kommunen bidra till ökad efterfrågan på förnybart och fossiloberoende.

Ganska ofta ingår transporten som en del av köpet vid köp av en vara eller tjänst. Utgör transporten en väsentlig del bör även dessa köp beaktas. Bara genom att frågan ställs kommer miljö upp på agendan hos leverantörerna.

Fråga vilka förslag leverantörerna har för att minimera transporterna. Ett sätt att underlätta för åkeriet att optimera sina rutter är att ha ett flexibelt varumottagande, till exempel leveransboxar. Fråga om leverantörerna kan använda cykelbud eller kollektivtrafik.

Kommunen kan exempelvis ställa krav på fordon, drivmedel, koldioxidutsläpp för fordonen eller att chaufförerna ska ha gått sparsam körning-utbildning. Förslagsvis används en kravtrappa som inledningsvis utformas med exempelvis bör-krav som ger bonuspoäng vid utvärdering av upphandlingen. Kraven bör utformas så att det lönar sig för entreprenörer att successivt utöka sin flotta med fossiloberoende fordon eller maskiner.

Kostnaden för åtgärden bedöms som liten och består av arbetstid för att ta fram och utvärdera upphandlingskraven. Det har visat sig att högre krav inte behöver innebära högre kostnader, men det är viktigt att ställa rimliga krav och skapa förutsägbarhet.

Det underlättar för leverantören att få tydliga och enkla krav som används av flera kunder. Samverkan mellan kommuner och aktörer är därför positivt liksom att använda sig av eller inspireras av [Upphandlingsmyndighetens förslag på krav.](#)

***”Det har visat sig att högre krav inte behöver innebära högre kostnader, men det är viktigt att ställa rimliga krav och skapa förutsägbarhet.”***

## **Kommunstorlek**

Alla

## **Utförare**

Kommunkoncernen

## **Målgrupp**

Kommunkoncernen

## **Referenser**

Stockholms stad har arbetat framgångsrikt med att ställa upphandlingskrav. De har även tagit fram inspirationskriften [Klimatsmarta resor och transporter](#) till företag där du kan hitta inspiration kring vad du kan tänka på.

Ännu mer inspiration kring kravställande finns i [Vägledning för transportköpare.](#)

*För mer info, kontakta*

Karin Neergaard

Trivector

karin.neergaard@trivector.se

# 17. HÅLLBAR ARBETSPENDLING

Grunden för att främja hållbar pendling för anställda är kunskap om deras transportsätt och resvägar. En analys av längden och frekvensen av resorna kombinerat med färdslag, möjliggör rätt insatser för största möjliga klimateffekt.

Med mer effektiva pendlingsresor skapas bättre tillgänglighet till och från tätort, med mindre trängsel på infartsleder. Det finns också stora hälsovinster i att medarbetare går och cyklar mer i vardagen.

*Resvaneundersökning:* hur långt pendlar medarbetarna idag och med vilka transportsätt?

*Intern kartläggning:* hur många har parkeringsförmån, milersättning för egen bil i tjänst?

*Alternativa färdstätt:* Hur många har 15-30 minuters cykelbar väg till jobbet och hur många har 500-1000 m till en kollektivtrafikhållplats? Är jobbet möjligt att utföra på distans?

Utifrån nuläget kan man sedan räkna på vilka grupper av medarbetare vars resmönster ger störst klimateffekt att förändra. Sedan kan man börja erbjuda alternativen: förbättrade cykelställ, anpassade arbetstider för kollektivtrafiken, förnybart drivna tjänstebilar för bilburna på långa avstånd, möjlighet att arbeta på distans, bättre information om kollektivtrafiken och plattformar för samåkning. Se även åtgärderna "Cykelvänlig arbetsplats" och "Förmånscyklar".

Mätbarheten blir hög om man har en bra resvaneundersökning i grunden, och en analys som mäter klimateffekt och kostnader. Detta kan t ex visa effekten av att satsa på ett fåtal anställda med lång färdväg och möjlighet att byta färdstätt eller byta till förnybart driven tjänstebil, vilket man kanske inte tänker på annars.

Kostnader består av en analys, och tid för att förankra beslut om att ersätta anställdas parkeringsförmån och milersättning för egen bil i tjänsten med fossilfria tjänstefordon. Men det kan ge stora fördelar i slutändan.

***"Stora hälsovinster  
när medarbetare  
går och cyklar mer  
i vardagen"***

## **Kommunstorlek**

Alla

## **Utförare**

Kommunkoncernen

## **Målgrupp**

Anställda i kommunkoncernen

## **Referenser**

[CERO-analys](#) med klimat- och ekonomiska effekter kan göras av t ex Zeromission

[Handlingsplan för hållbart resande i Linköpings kommun](#)

*För mer info, kontakta*  
Anna Lindén  
2030-sekretariatet  
info@2030sekretariatet.se



# 18. MOBILITET SOM TJÄNST

Mobilitet som tjänst (mobility as a service MaaS) är ett samlingsnamn för delade mobilitets-tjänster. Det innebär att användarna erbjuds ett brett spektrum av mobilitetslösningar som samlas på en gemensam plattform, exempelvis en mobilapp. Exempel på tjänster som kan ingå i paketet är tillgång till bilpool, kollektivtrafikresor, el-drivna cyklar och lastcyklar, taxiresor, hemleverans av varor och smarta system för samåkning. Gemensamt för mobilitetstjänsterna är att de utgör ett alternativ till privatbilen. Syftet är att underlätta för ett liv utan bil genom att möjliggöra för flera olika alternativ beroende på den enskilde resenärens behov och önskemål.

Utvecklingen av mobilitetstjänster kan bidra till att minska antalet privatbilar i Norrbotten och Västerbotten. Det syns tydligt i Göteborg där flera pilotprojekt har genomförts med samlade mobilitets-tjänster. Redan 2013 genomfördes ett försök med tjänsten Ubigo som innebar att användarna fick tillgång till ett stort antal mobilitetslösningar som gick att boka via mobilen. I projektet ingick ett hundratal deltagare som till stor del utgjordes av tidigare vanebilister. När projektet utvärderas svarade cirka 19 av 20 deltagare att de var nöjda med tjänsten och att de ville vara kvar som betalande medlemmar. Majoriteten av deltagarna minskade sitt bilresande under försöksperioden och på totalen var bilresandet lägre än genomsnittet i Göteborg.

Idag finns ett stort utbud av aktörer på marknaden med liknande tjänster. Däribland EC2B som liksom Ubigo erbjuder ett stort utbud av mobilitetstjänster samlade i mobilen. Även i små och mellan-stora kommuner finns stor potential och under det senaste året har mobilitetstjänster i form av MaaS lanserats i bland annat Linköping och Lund. Utvärderingar av de olika tjänsterna visar att användarna i regel ökar sitt resande med andra färdmedel än privatbilen. Viktigast tycks tillgången till bilpool vara där utvärderingarna visar att varje bilpoolsbil ersätter mellan 7 och 15 privatbilar. Uppgifter från Trafikanalys visar även att ett medlemskap i bilpool medför att en tidigare privatbilist minskar sin årliga körsträcka med 30-60 %.

Samlingstjänster som Ubigo och EC2B kan med fördel initieras av offentliga aktörer. Eftersom tjänsterna finansieras av användarna är det konstansneutralt för kommunen. Initialt kan det dock krävas en viss arbetsinsats för upphandling, projektledning och samordning.

***”Positiv inverkan  
på miljön och  
hälsan eftersom det  
bidrar till ett minskat  
bilresande och  
nya resealternativ för  
användarna”***

#### **Kommunstorlek**

Främst större kommuner

#### **Utförare**

Kommunkoncernen i samarbete med aktör/leverantör

#### **Målgrupp**

Medborgare

#### **Referenser**

Svenska Miljöinstitutet IVL har nyligen gett ut en guide för mobilitetstjänster med råd till kommuner och fastighetsägare om att utveckla mobilitetsåtgärder i bostadsområden. Läs gärna [guiden](#) i sin helhet samt om [Linköpings kommuns](#) arbete med MaaS.

*För mer info, kontakta*

Björn Sax Kaijser

Sweco

[bjorn.saxkaijser@sweco.se](mailto:bjorn.saxkaijser@sweco.se)

# 19. PARKERINGSPOLICY OCH FLEXIBLA PARKERINGSTAL

Planering och reglering av parkeringsplatser är ett effektivt verktyg för att påverka stadens karaktär, hushållning med mark, färdmedelsval och resvanor. Med prioriterande val kan utbud och reglering av parkering användas för att styra tillgängligheten i en mer hållbar riktning, men då krävs ett strategiskt arbete med lämpliga verktyg som tidsreglering, zonindelning med avgiftsnivåer, infartsparkering, parkeringstal vid nyproduktion och angöringsparkering etc.

Ett bra sätt att inleda arbetet är att ta fram en parkeringspolicy som pekar ut den långsiktiga inriktningen för arbetet med parkering samt inkludera arbetet med betalning av fordons-laddning på kommunens parkeringsplatser. Men en parkeringspolicy kan kommunen ta ett helhetsgrepp om parkeringssituationen och sätta in åtgärder som främjar ett hållbart resande och ett mer effektivt utnyttjande av marken. Det gäller i synnerhet i de mest centrala delarna där konkurrensen om mark kan leda till en konflikt mellan förtätning och parkering. Genom att styra bort parkeringen från de mest centrala delarna av kommunen kan marken frigöras för andra funktioner som bostäder, butiker, restauranger, mötesplatser och grönska.

För att utnyttja marken så effektivt som möjligt kan kommuner arbeta med så kallade flexibla parkeringstal. Det gör det möjligt för fastighetsägare att få ett lägre parkeringstal genom att vidta åtgärder som underlättar för de boende att bo utan bil. Ett exempel på detta är Malmö stad som har infört en parkeringspolicy som ger möjlighet till sänkta parkeringstal förutsatt att det införs åtgärder som uppmuntrar till hållbara färsätt såsom gratis medlemskap i bilpool, låncyklar, subventionerad kollektivtrafik och leveransskåp.

Även i Umeå finns möjlighet till sänkta parkeringstal i utbyte mot mobilitetsåtgärder. Där har kommunen infört så kallade "gröna parkeringsköp" som innebär att exploatörerna har möjlighet att köpa sig fria från parkering genom att teckna ett avtal med kommunen. En del av betalningen går till att kommunen anordnar parkering på annan mark medan den övriga delen går till att finansiera åtgärder som bidrar till ett hållbart resande såsom utbyggnad av gång- och cykelinfrastruktur. I Umeå kan fastighetsägarna reducera parkeringstalen med uppemot 40 % genom att tillämpa gröna parkeringsköp.

***"Med en parkeringspolicy kan kommunen ta ett helhetsgrepp om parkeringssituationen och sätta in åtgärder som främjar ett hållbart resande och ett mer effektivt utnyttjande av marken"***

#### **Kommunstorlek**

Främst större kommuner

#### **Utförare**

Kommunkoncernen

#### **Målgrupp**

Medborgare

#### **Referenser**

Arbetet med att fram en parkeringspolicy är omfattande och kräver expertkompetens i form av konsultstöd.

Läs gärna mer om [Malmö stads](#) och [Umeå kommuns](#) arbete med parkering.

*För mer info, kontakta*

Björn Sax Kaijser

Sweco

[bjorn.saxkaijser@sweco.se](mailto:bjorn.saxkaijser@sweco.se)

## 20. HÅLLBARA BESÖKS- OCH TURISTRESOR

Ett arbete för mer hållbara besöks- och turistresor gynnar framför allt det lokala näringslivet, men bidrar också till att begränsa ökningen av bil- och flygresor.

Insatser för mer hållbara besöks- och turistresor kan handla om information om hållbara färd sätt till besöksmålen, paketresor med hållbara färdmedel, och anpassad tidtabell under turistsäsong. Det är av stor vikt att potentiella besökare tidigt får information om vilka möjligheter det finns till att välja hållbart resande. På olika webbsidor för evenemang, besöksmål och allmän turistinformation, bör information om hur man tar sig till besöksmålet på ett hållbart sätt synas tydligast och överst, även om det inte är det vanligaste sättet att ta sig dit. Sådana metoder har visat sig ha en faktisk påverkan på hur människor beter sig genom så kallad "nudgingeffekt". När det gäller information är det också viktigt att samarbeta med de reseplanerare som finns och se till att de har rätt information om exempelvis möjliga cykelvägar.

Genom att paketera resorna blir det lättare för besökaren. Paketresor med hållbara färdmedel kan exempelvis bestå av paket med övernattnin g på flera platser, tåg/buss däremellan och cykeluthyrning. Under turistsäsongen bör utökad kollektivtrafik anpassad till besökare och stora besöksmål övervägas. Det kan exempelvis handla om att erbjuda skyttelbussar från station/resecentrum och besöksmål. För att underlätta kollektivtrafikresandet skulle ett koncept kring speciella säsongskort eller norrländskt interrailkort kunna tas fram i samarbete med kollektivtrafikoperatörer.

Ansvarig för åtgärderna är aktörer inom besöksnäringen såväl de som driver olika destinationer och besöksmål som kommun och kollektivtrafikoperatör som står för kringtjänster.

Kostnaden beror på val av åtgärd, men informations- och samordningsåtgärder är generellt sätt kostnadseffektiva. Den ekonomiska nyttan bedöms som stor då åtgärden gynnar det lokala näringslivet, samtidigt som den bidrar till att begränsa ökningen av bil- och flygresor.

### ***"Genom att paketera resorna blir det lättare för besökaren"***

#### **Kommunstorlek**

Alla

#### **Utförare**

Destinationsbolagen

#### **Målgrupp**

Turister

#### **Referenser**

Några exempel:

För information om att välja hållbara färd sätt först, se [Resa- Visit Varberg](#).

Skyttelbuss-service finns exempelvis i sommarturiststäderna [Trelleborg- Palmbussen](#) och [Strömstad- Parkeringsbuss](#).

I Skåne och på Öland finns många exempel på privata näringsidkare som erbjuder cykel- och vandringspaket. [Destination södra Årefjällen](#) med sin vision 2030 är också ett bra exempel på arbete med utvecklingen av en hållbar destination.

*För mer info, kontakta*

Karin Neergaard

Trivector

karin.neergaard@trivector.se