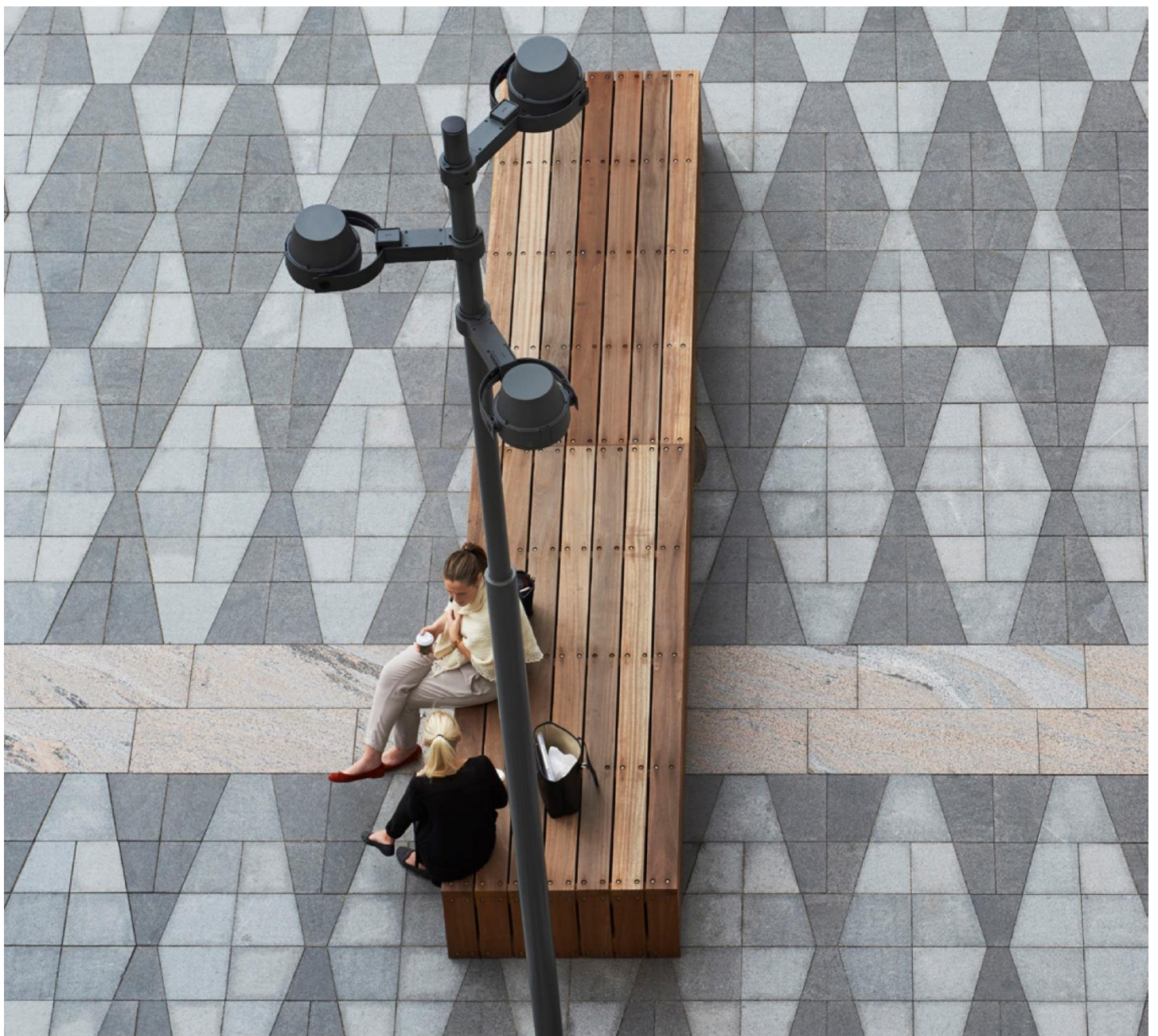


# UTVÄRDERING AV VÄSTRA GÖTALANDSREGIONENS KLIMATVÄXLINGSPROGRAM



Utvärdering av Västra götalandregionens klimatväxlingsprogram

Datum: 2018-06-12

Upprättad av: Joakim Iveroth



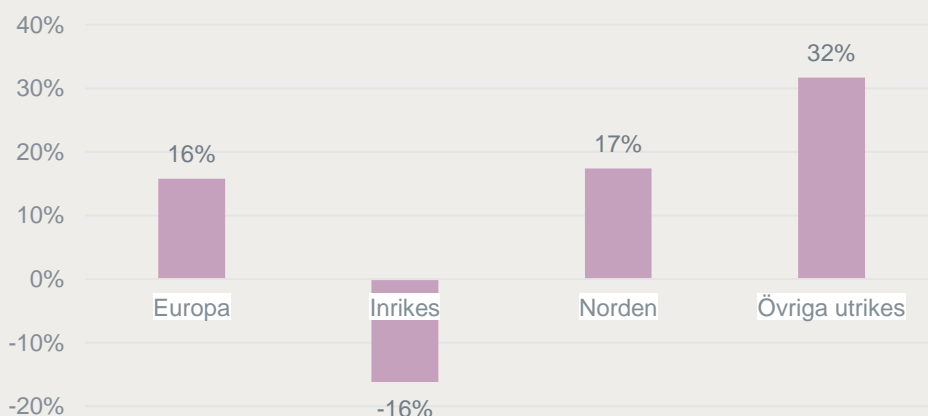
# SAMMANFATTNING

Västra Götalandsregionen (VGR) införde 2016 ett klimatväxlingsprogram med motivet att minska antalet tjänsteresor i privat bil och flyg inom regionens förvaltningar och bolag. Programmet är pågående och innebär att sådana resor beläggs med en avgift, 250–1000 kr per flygresor och 3 kr/mil för resa i privat bil. Förvaltningarna faktureras avgiften för sina tjänstepersoners och politikernas bil- och flygresor, och de inbetalade medlen sätts in på ett centralt klimatväxlingskonto där det ackumulerade beloppet under ett år används för åtgärder med syftet att minska regionens klimatpåverkan. Pengarna måste användas för klimatåtgärder under samma år.

Sweco har utvärderat programmet med det primära syftet att undersöka om programmet har lett till ett minskat resande, samt analysera resultatet av de klimatåtgärder som har genomförts programmet två första år (2016–2017), finansierade av avgiften. Flera metoder har använts för att samla in relevant data; statistisk uppföljning, en enkätundersökning, en intervjustudie samt dokumentstudier.

Den statistiska uppföljningen, där förändringen över programperioden vad gäller körda mil i privat bil samt antal flygresor analyserades, visar på två intressanta resultat. Både bilresandet och antalet flygresor har totalt sett ökat marginellt, men där inrikesflygresor har minskat relativt kraftigt (samtidigt som antalet utrikesflygningar har ökat). Vidare, uppföljningen visar att sjukvårdssektorn står för en stor del av resandet och således inbetalade avgifter. I intervjuer framkommer att detta är svårt att förändra då det sällan finns alternativ till bil eller flyg i deras verksamhet.

Figur 1 Förändring i antal resor 2016 - 2017



Den faktiska effekten av programmet och avgiften är svår att påvisa, men utifrån vad som framkommer i enkätundersökningen och intervjustudien är svaret troligen att programmet har haft viss, men begränsad, effekt. Även om de flesta enkätrespondenter känner till klimatväxlingsprogrammet och dess syfte, menar majoriteten att en avgift inte är rätt styrmedel för att förändra beteenden kring

tjänsteresor. I intervjustudien nyanseras bilden, där det framkommer att avgiften fungerar som en signal bland många, men är i sig självt inte tillräckligt för att förändra beteendet bland förvaltningarnas tjänstemän och politiker. För det krävs bra alternativ och troligen också en högre avgiftsnivå. Att informationsspridningen om programmet nedåt i respektive förvaltnings organisation har varit begränsad, att få chefer känner till vem som betalar klimatväxlingsfakturan och bristen på alternativa resmöjligheter är ytterligare utvärderingsresultat som talar för en begränsad styrande effekt.

Även om programmet i sig inte verkar ha haft en avgörande effekt på förvaltningarnas resvanor, fyller styrmedlet troligen en viktig funktion då den medvetandegör resandet och dess klimatpåverkan, åtminstone hos förvaltningarnas och bolagens chefer. Eftersom några bredare informationskampanjer som inkluderar medarbetarna inte verkar ha genomförts och där faktureringen, som också har syftet att agera informationsbärare, vanligtvis administreras på central nivå, är det troligen så att den enskilda medarbetaren inte har medvetandegjorts i samma utsträckning.

Även vilka klimatåtgärder som väljs ut och genomförandet av dessa kan förmodligen göras annorlunda och mer effektivt. Att åtgärderna måste genomföras samma år som medlen samlas in, och där genomförandet ofta kräver samverkan mellan olika instanser, gör att processen blir tidspressad vilket skapar stress bland de involverade medarbetarna samtidigt som det ökar risken för att medlen inte används på bästa sätt. Intervjustudien ger också sken av viss uppgivenhet i hur själva genomförandet av åtgärder har hanterats, där vissa respondenter upplever att medlen läggs på åtgärder som endast vissa kan ta del av. Det efterfrågas överlag mer långsiktighet i klimatåtgärdsarbetet.

Trots att effekterna av klimatväxlingsprogrammet hitintills har haft en begränsad styrande effekt på tjänstepersonernas resvanor, är Swecos övergripande rekommendation att satsningen bör fortsätta. Trots brister är bilden att programmet fyller en viktig funktion i regionens arbete med minskade klimatbelastande resor, och för att ge programmet en rättvis chans att hinna sätta sig i alla delar av regionens förvaltningar och bolag behövs mer tid. Mer tid behövs även för att kunna göra sådana korrigeringar som kan växla upp arbetet och där avgiften får större genomslag och styrande effekt. Några av Swecos rekommendationer (fullständig lista i det avslutande avsnittet) för detta arbete är att höja avgiften för inrikesflyg och utforma programmet för mer långsiktiga klimatåtgärder, där efterfrågeundersökningar kan vara ett verktyg för att välja lämpliga åtgärder bättre förankrade i de olika verksamheterna.

# INNEHÅLL

1 INLEDNING .....	6
1.1 Uppdrag och frågeställningar .....	6
1.3 Metod och genomförande .....	7
1.4 Rapportens upplägg .....	9
2 UTVÄRDERING – PROGRAMMET FÖR KLIMATVÄXLING .....	10
2.1 Förändrat resande – statistisk uppföljning.....	10
2.2 Åtta förvaltningarnas bild av klimatväxlingsprogrammet.....	15
2.2 En fördjupad bild av programmets genomförande och effekt .....	19
2.3 Sammanfattande slutsatser.....	23
3 UTVÄRDERING - BESLUTADE OCH GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER....	25
3.1 Beslut om åtgärder .....	25
3.2 Insamlade medel – prognos och utfall.....	26
3.3 Åtgärdernas genomförande och utfall .....	27
3.4 Klimatkompensationsmodellen i Region Skåne .....	30
3.5 Sammanfattande slutsatser.....	31
4 AVSLUTANDE DISKUSSION OCH REKOMMENDATIONER .....	32
4.1 Slutsatser.....	32
4.2 Rekommendationer .....	33
BILAGA 1 – INTERVJUFRÅGOR .....	35
BILAGA 2 - ENKÄTFRÅGOR .....	37
BILAGA 3 – VALD KLASSINDELNING .....	40



# 1 INLEDNING

Västra Götalandsregionen (VGR) införde 2016 ett klimatväxlingsprogram med syftet att minska bil- och flygresor inom regionens förvaltningar och bolag. Programmet innebär att tjänstepersoners och politikernas tjänsteresor inom regionens samtliga förvaltningar och bolag beläggs med en avgift, 250–1000 kr per flygresa och 3 kr/mil för resa i privat bil. Avgifterna sätts in på ett centralt klimatväxlingskonto, där det ackumulerade beloppet under ett år ska användas (under samma år) till åtgärder med syftet att minska regionens klimatpåverkan.

Arbetet med klimatväxlingen har nu pågått under drygt två år och VGR önskar utvärdera programmet. Sweco har fått i uppdrag att genomföra utvärderingen av programmet.

## 1.1 UPPDRAG OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

Utvärderingen görs utifrån två perspektiv:

1. Utvärdera programmet för klimatväxling med syftet att undersöka om förvaltningarnas resvanor har förändrats som en effekt av de införda avgifterna för bil- och flygresande.
2. Utvärdera de klimatåtgärder som har genomförts under programmets två första år (2016–2017), inklusive en beskrivning av genomförda och beslutade åtgärder. Åtgärdernas genomförande såväl som resultat och effekter ska analyseras.

Mer specifika frågeställningar som undersöks i utvärderingen, vad gäller punkt 1, är:

- Hur har resandemönstret förändrats sen 2016, då programmet infördes?
- I vilken utsträckning har programmet lett till ett minskat resande med bil och flyg i berörda förvaltningar och bolag?
- Uppfattar förvaltningar och bolag att programmet har lett till ett minskat klimatbelastande resande?
- Uppfattar förvaltningar och bolag avgiften per körd mil bil och per flygresa, som rätt styrmedel för att förändra resandebeteendet i organisationen?

Arbetsgången för att utvärdera punkt 2 är mer deskriptiv, där de åtgärder som har beslutats eller genomförts följs upp och bedöms utifrån relevans och genomförande. En viktig del är också kännedomen bland förvaltningar om hur åtgärderna väljs ut, finansieras och om de bedöms som relevanta av intressenterna.

I föreliggande rapport presenteras utvärderingens genomförande och resultat, samt Swecos rekommendationer för den fortsatta driften av programmet.

## 1.3 METOD OCH GENOMFÖRANDE

Utvärderingsfrågorna punktade ovan besvaras genom statistisk uppföljning, en intervjustudie, en enkätundersökning samt dokumentstudier. Nedan beskrivs respektive metod.

### 1.3.1 Statistisk analys

Den statistiska analysen genomförs på resedata, tillhandahållen av VGR, för åren 2015, 2016 och 2017. Efter klimatväxlingsprogrammets införande 2016 började statistik över resandet samlas in av VGR på en mer detaljerad och tillgänglig nivå, där data för resande med bil och flyg numera samlas in varje månad. Detta har möjliggjort att relativt enkelt kunna sammanställa resandet med flyg utifrån fyra kategorier: (i) inrikes, (ii) till övriga Norden, (iii) till Europa utanför Norden, och (iv) till länder utanför Europa. Före införandet av programmet fanns motsvarande statistik inte lika lättillgängligt och sammanställt.

Den statistiska analysen av resedata inkluderar VGR:s samtliga 41 förvaltningar/bolag. För att kunna presentera data på ett mer övergripande sätt valde VGR att kategorisera förvaltningarna och bolagen i fyra klasser, Hälso- och sjukvård, Regiongemensamt, Serviceverksamhet samt Regional utveckling. Kategoriseringen möjliggjorde för Sweco att genomföra en mer sammanfattande analys.

### 1.3.2 Enkätundersökning

Enkätundersökningen genomfördes med hjälp av en webbenkät till förvaltnings- och bolagschefer inom åtta förvaltningar och bolag in VGR.<sup>1</sup> Syftet med enkäten var att samla in data för vidare analys angående bland annat kännedom om programmet, avgiftsnivå, upplevd effekt och huruvida klimatåtgärderna var kända och relevanta.

Enkäten riktades till följande åtta (av totalt 41) förvaltningar/bolag, utvalda av VGR:

- Koncernkontoret
- NU-sjukvården
- Närhälsan
- Regionservice
- Skaraborgs sjukhus (SKAS)
- Södra Älvsborgs sjukhus (SÄS)

---

<sup>1</sup> Enkäten skickades ut till förvaltningschef, avdelningschefer respektive enhetschefer. För Koncernkontoret gick enkäten även till ekonomidirektör, hälso- och sjukvårdsdirektör, IT-direktör, kommunikationsdirektör, personaldirektör och regionutvecklingsdirektör. Vad gäller Västtrafik gick enkäten till chefer med personalansvar.



- Västfastigheter
- Västtrafik

Ett mejl skickades ut från VGR centralt till cheferna (avdelnings- och enhetschefer), med information om enkäten och en länk till den webbaserade enkätundersökningen. Respektive förvaltning/bolag fick en unik öppen länk för att en analys per grupp skulle kunna genomföras. Enkätundersökningen genomfördes under tre veckor i april 2018. VGR skickade ut två påminnelser. Svarsandelen blev 60 procent: 701 chefer av totalt 1 164 svarade enkäten.

### 1.3.3 Intervjuer

För att komplettera enkäten och fördjupa förståelsen för de olika aktörernas erfarenheter och synpunkter kring klimatväxlingsprogrammet, genomfördes sju semistrukturerade intervjuer med representanter från följande förvaltningar och bolag:<sup>2</sup>

- Folkandvården
- Koncernkontoret
- Kungälv's sjukhus
- NU-sjukvården
- Närhälsan
- Sahlgrenska sjukhuset
- Västfastigheter

Urvalet av förvaltningarna gjordes i samråd med VGR, där ett medvetet val gjordes att inkludera några förvaltningar som även svarade på enkätundersökningen.

För utvärderingen av beslutade och genomförda klimatåtgärder genomfördes ytterligare intervjuer. Sju medarbetare inom klimatväxlingssektionen och åtgärdsgruppen intervjuades, utifrån deras erfarenheter att delta i arbetet med att ta fram förslag på åtgärder att genomföra med insamlade medel.

I semistrukturerade intervjuer är frågorna förutbestämda och alla frågor ställs till samtliga intervjupersoner, i ungefär samma följd. Samtidigt finns utrymme för utvärderaren att ställa olika följdfrågor och därigenom fördjupa och förtydliga resonemang. Flera av intervjufrågorna formulerades med utgångspunkt i enkätfrågorna för att underlätta jämförbarhet och analys. Fullständig intervjuguide återfinns i bilaga 1.

---

<sup>2</sup> Vid tre tillfällen deltog två personer i intervjun, dvs. 10 tjänstepersoner totalt.

#### 1.3.4 Dokumentstudier

För utvärderingen av de beslutade och genomförda åtgärderna genomfördes även dokumentstudier baserade på dokument och information tillhandahållet av VGR. Det rör sig om årsredovisningar och beslutsunderlag för åtgärder för klimatväxlingsmedel för år 2016–2018, ett flertal informationsmaterial om klimatväxlingssatsningen och åtgärder, till exempel vintercykling, redovisningar av genomförda satsningar samt en förstudie kring effektivare användning av verksamhetsrelaterad energi. Enkätundersökningen beskriven ovan utgjorde även en del i datainsamlingen för denna del av arbetet.

#### 1.4 RAPPORTENS UPPLÄGG

Rapporten är upplagd på följande sätt:

- Avsnitt 2 härfter behandlar utvärderingen av klimatväxlingsprogrammet. I avsnittet redovisas resultatet av den statistiska analysen av resande över tid, resultatet av enkätundersökningen, resultatet av intervjustudien samt ett sammanfattande avsnitt med slutsatser.
- Avsnitt 3 behandlar de klimatåtgärder som beslutats och genomförts i organisationen under 2016–2017, finansierade av klimatväxlingsavgiften. Avsnittet består av en redogörelse av de åtgärder som genomförts och en analys av åtgärdernas genomförande och resultat.
- I det avslutade avsnitt 4 analyseras resultatet och Sweco redovisar sina sammanfattande slutsatser och ger rekommendationer för det fortsatta arbetet med klimatväxlingsprogrammet.

## 2 UTVÄRDERING – PROGRAMMET FÖR KLIMATVÄXLING

De centrala frågeställningar som undersöks i denna utvärdering är bland annat i vilken utsträckning som resandemönstret vid berörda förvaltningar och bolag har förändrats sen klimatväxlingsprogrammet införande, och i vilken utsträckning som en eventuell förändring går att härleda till programmet och avgiften. Om programmets utformning och upplägg, med en fast avgift per kilometer för bil samt en flygavgift för resor nationellt, i Europa och i världen, uppfattas som ett optimalt upplägg för att förändra resandemönstret inom organisationen är ytterligare en fråga av intresse.

Detta avsnitt inleds med en deskriptiv statistisk analys av tjänsteresandet med bil och flyg inom regionens förvaltningar och hur denna har förändrats. Därefter presenteras resultatet av enkätundersökningen samt intervjustudien. Avsnittet avslutas med Sweco sammanfattande slutsatser och analys av det material som samlats in.

### 2.1 FÖRÄNDRAT RESANDE – STATISTISK UPPFÖLJNING

Det statistiska resultatet redovisas på en total nivå, men särredovisas även på åtta olika förvaltningar eller bolag av särskilt intresse för utvärderingen. Dessa är Koncernkontoret, NU-sjukvården, Närhälsan, Regionservice, SKAS (Skaraborgs sjukhus), SÄS (Södra Älvsborgs sjukhus), Västfastigheter samt Västtrafik.

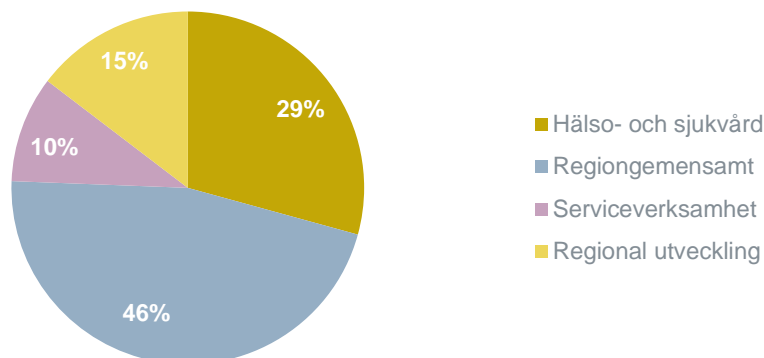
Resandestatistiken för 2015 finns inte för kalenderåret, utan redovisas som ett brutet år, från 2014-11-01 till 2015-10-31. Resandestatistik för år 2016 och 2017 finns tillgänglig per månad samt redovisad för 41 förvaltningar/bolag inom VGR. Resandet med bil redovisas som antal kilometer och resande med flyg redovisas som antal flygresor. Även klimatväxlingsavgiften finns redovisad på det viset.

Genom att genomföra en klassificering av förvaltningarna/bolagen och därefter redovisa resandestatistiken klassificerat får man en större möjlighet att analysera sektorer istället för enskilda förvaltningar/bolag som har en stor del av resandet i Västra Götalandsregionen. Utifrån VGR önskemål klassificerades därför de 41 förvaltningarna och bolagen i fyra klasser, vilket illustreras i figur 2 nedan.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> En komplett redovisning av grupperingen hittas i bilaga 3

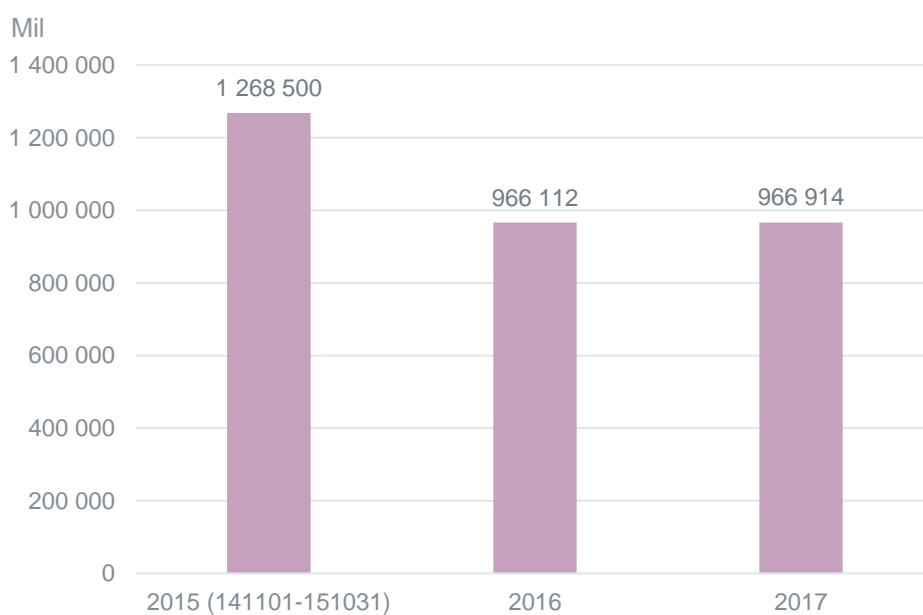
**Figur 2 Klassificering av VGR:s 41 förvaltningar**



Fördelningen visar att klasserna Regiongemensamt samt Hälso- och sjukvård är de största sektorerna i förhållande till antalet förvaltningar/bolag i Västra Götalandsregionen.

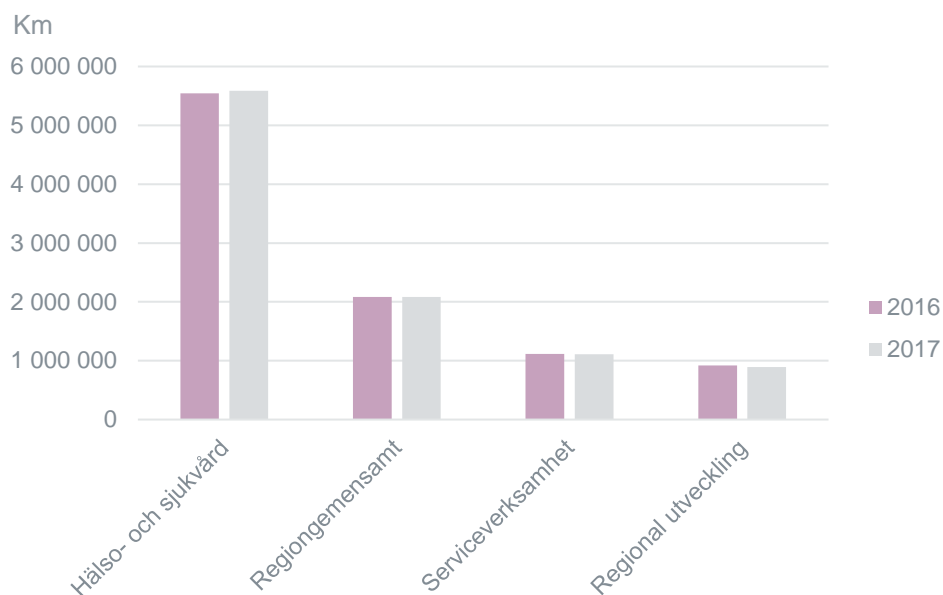
I figur 3 nedan redovisas resandestatistiken, mätt som resta mil, totalt sätt för tjänsteresor med privat bil under perioden 2015–2017. Studeras utvecklingen av resandet med bil under åren 2016 och 2017, där det finns tillgänglig data för hela kalenderår, ses att det är väldigt liten skillnad i körda mil med bil mellan åren, ökning motsvarande 0,1 procent. Mellan år 2015 och år 2016 gick resandet ned, men där skillnaden i datakälla och att 2015 är ett brutet år kan påverka. Någon vidare analys av skillnaden har inte genomförts.

**Figur 3 Antal resta mil med egna bilar 2015–2017**



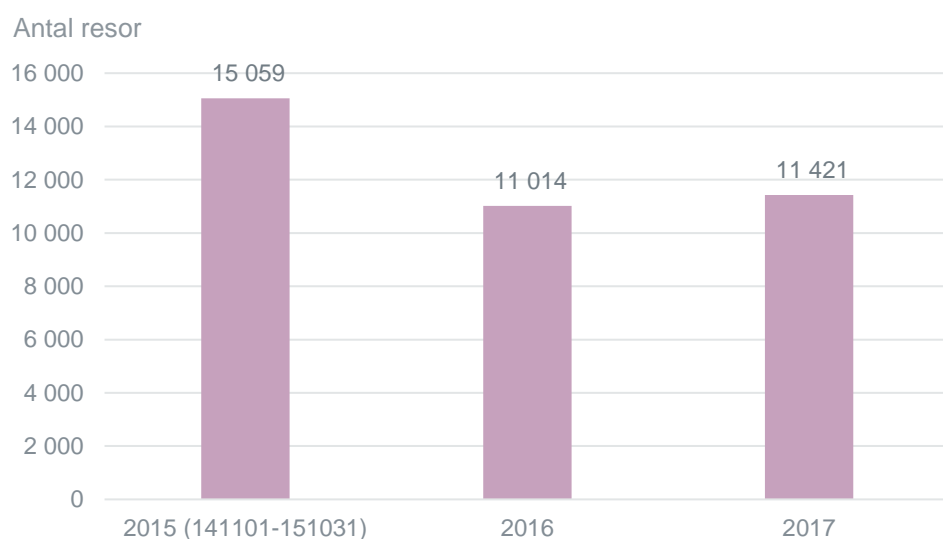
Bland förvaltningarna är det Beställd primärvård år 2016 samt Koncernkontoret år 2017 som redovisar flest körda kilometer under åren. I figur 4 nedan redovisas antal körda kilometer enligt klassindelningen, som visar att Hälso- och sjukvård redovisar klart flest antal körda kilometer. Det är något fler redovisade kilometer år 2017 jämfört med år 2016.

**Figur 4 Antal körda kilometer med bil år 2016 och 2017 per förvaltning/bolagsklassificering**



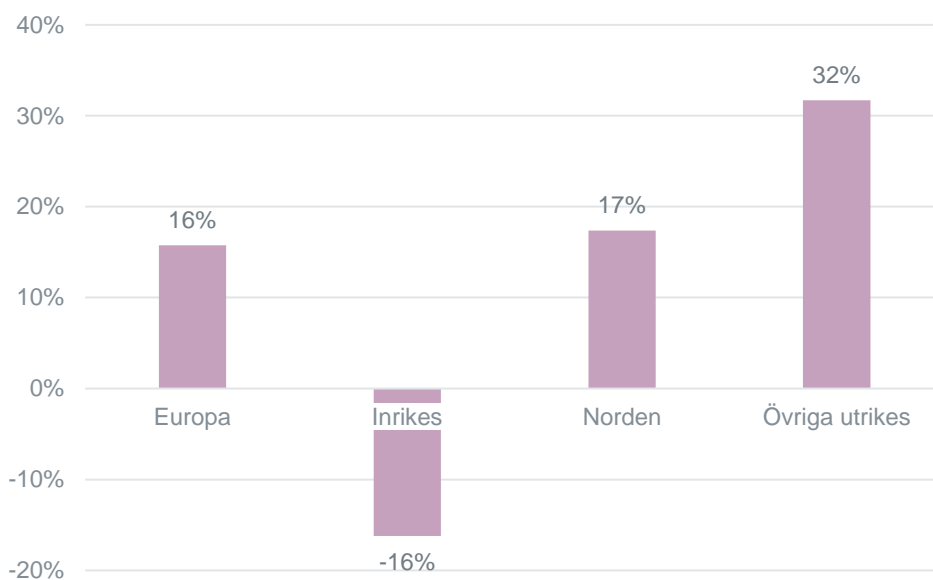
Resandet med flyg totalt sätt illustreras i figur 5 nedan. Statistiken påvisar en minskning i antal flygresor mellan år 2015 och 2016, och en marginell ökning på två procent mellan år 2016 och 2017. Vad skillnaden i antalet flygresor beror på mellan år 2015 och 2016 har inte vidare analyserats. Kan vara ett fel i redovisningen eftersom de kommer från två olika källor.

**Figur 5 Antal flygresor total per år 2015–2017**



Data för flygresande år 2016 och 2017 finns uppdelad på typ av resa. I figur 6 redovisas flygreseförändringen mellan åren uppdelat per typ av resa. Det framkommer att alla typer av resor med flyg har ökat utom inrikesresorna som har gått ner med 16 procent mellan år 2016 och 2017.

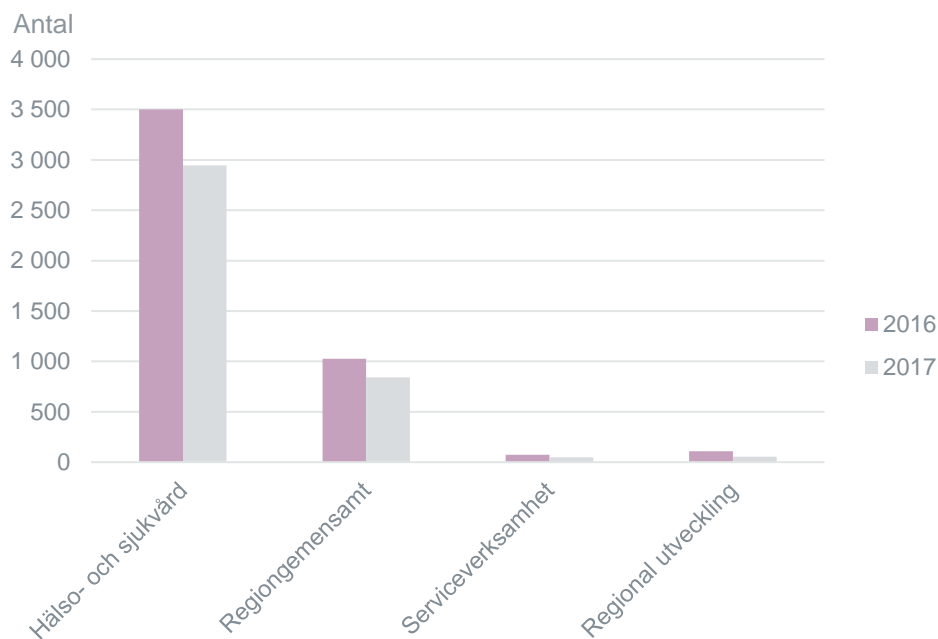
**Figur 6 Förändring i antal flygresor mellan 2016 och 2017, fördelat på typ av flygresor**



Bland förvaltningarna och bolagen är det Sahlgrenska sjukhuset som redovisar klart flest antal flygresor år 2016 och 2017. Detta gäller även om flygresorna redovisas efter inrikes, inom EU och utrikes resor.

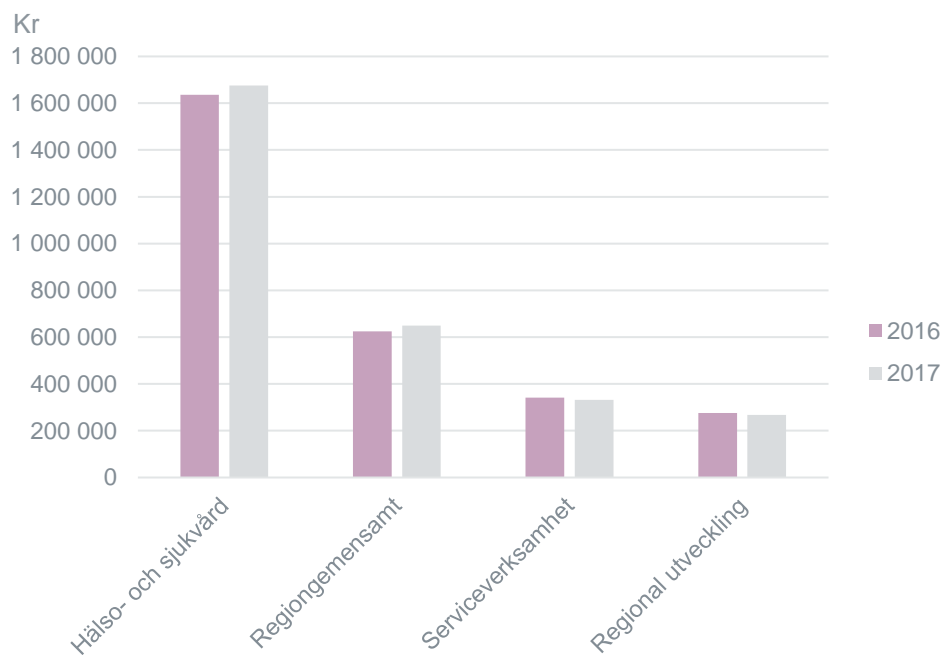
Om inrikesresorna redovisas per grupp av förvaltningar/bolag framkommer det i att nedgången i antalet inrikesresor finns i alla förvaltnings- och bolagsgrupper. Detta illustreras i figur 7. Störst bidrag till nedgången av antalet inrikesresor med flyg finns i gruppen Hälso- och sjukvård, där Sahlgrenska sjukhuset bland annat finns representerat.

**Figur 7 Antal inrikes flygresor år 2016 och 2017 per förvaltning/bolagsklassificering**

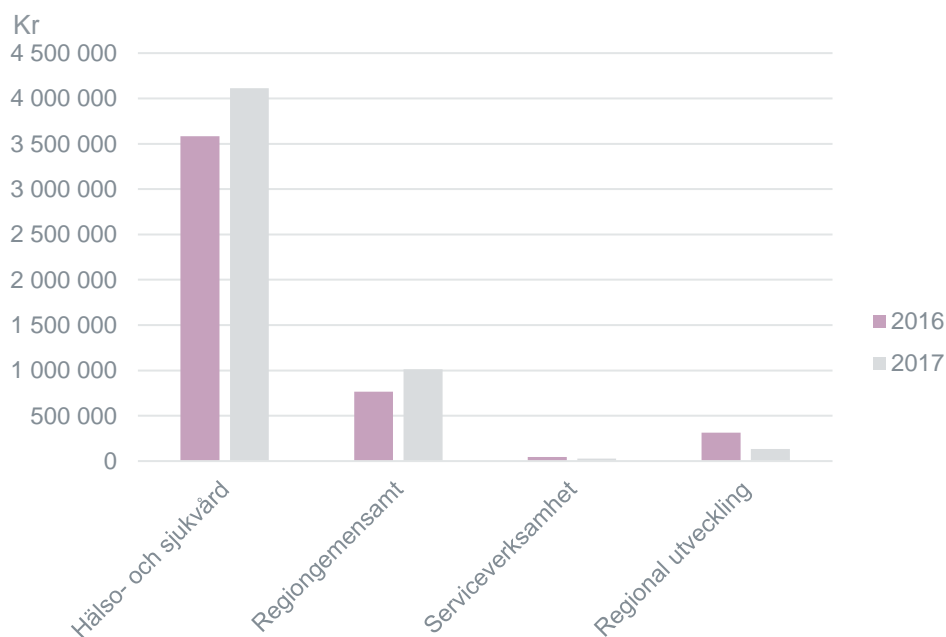


Statistiken för klimatväxlingsavgifterna återspeglar ganska tydligt statistiken över bil och flygresornas frekvens. Det är gruppen Hälsa- och sjukvård som betalar mest i avgifter. Det gäller oavsett om det är flyg- eller bilresor, se figur 8 och 9.

**Figur 8 Summan av inbetalade klimatväxlingsavgifter för resande med bil år 2016 och 2017 per förvaltning/bolagsklassificering**



**Figur 9 Summan av inbetalade klimatväxlingsavgifter för resande med flyg år 2016 och 2017 per förvaltning/bolagsklassificering**



Störst avgift för bilresorna år 2016 betalade förvaltningen Bestäld primärvård. År 2017 var det förvaltningen Koncernkontoret som redovisar störst inbetald avgift för bilresor, vilket samstämmer helt med rapporterade körda kilometer. När det gäller avgifterna för flygresorna är det Sahlgrenska sjukhuset som betalar mest. År 2017 ökade även summan av inbetalade avgifter total för alla förvaltningar.

Förenklat visar statistiken alltså ett oförändrat beteende vad gäller tjänsteresor med privat bil, men där förvaltningarnas flygresande har förändrats, med minskat inrikesflygande samtidigt som utrikesflygandet ökar. Sjukvårdssektorn står för mycket av resandet, och betalar av den anledningen en stor andel av inbetalade avgifter. I efterföljande enkätundersökning och intervjustudie belyses möjliga anledningar till detta, och i vilken grad som avgiften har påverkat beteendeförändringen.

## **2.2 ÅTTA FÖRVALTNINGARNAS BILD AV KLIMATVÄXLINGSPROGRAMMET**

En viktig del i utvärderingsarbetet och för att kunna besvara frågorna punktade i det inledande avsnittet, har varit att ta del av synpunkter och tankar angående klimatväxlingsprogrammet från dem som programmet riktas mot, dvs. VGR:s organisations tjänstepersoner. Av den anledningen genomfördes en enkätundersökning bland chefer inom åtta förvaltningar/bolag i regionen. De som valde att delta i enkätundersökningen (701 av totalt 1 164 chefer) fick svara på frågor vad gäller kännedom om programmet, avgiftsnivåer, deras bild av programmets effekt samt några frågor om klimatåtgärderna som genomförts finansierade av avgiften. Resultatet, som presenteras nedan, analyseras utifrån dessa områden. I bilaga 2 hittas samtliga enkätfrågor.

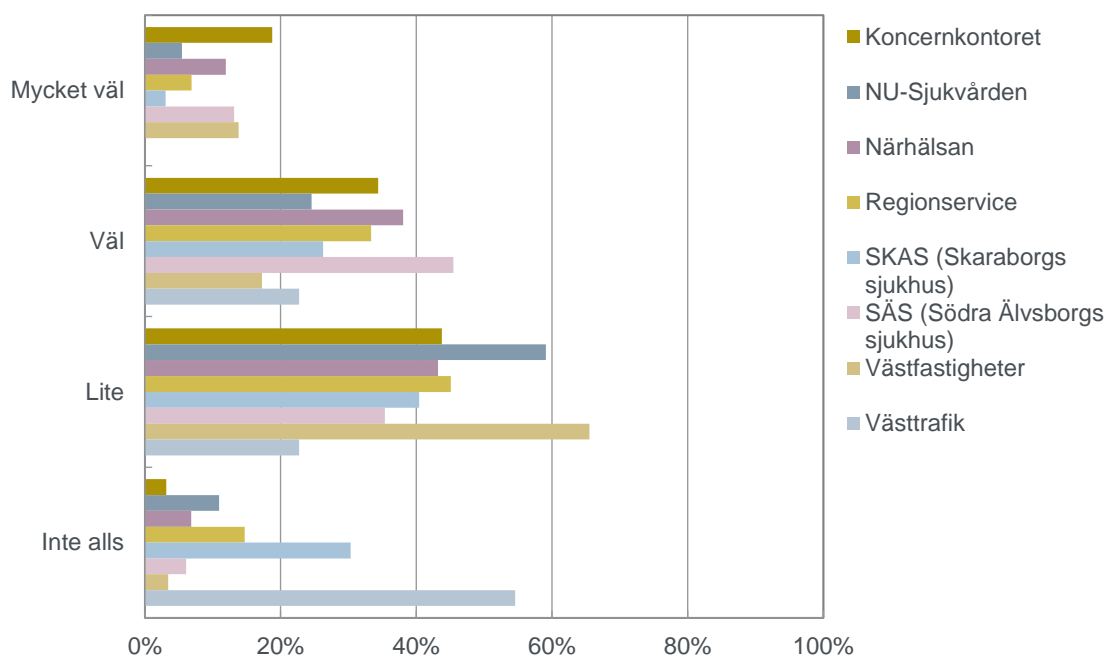


### 2.2.1. Kännedom om programmet

Enkäten inleddes med en fråga där respondenten fick bedöma förvaltningens eller bolagets resande med privat bil och flyg. Bland de åtta förvaltningar och bolag som omfattades av enkätundersökningen, bedöms omfattningen av tjänsteresor med privat bil eller flyg som störst hos Västfastigheter, SKAS samt Koncernkontoret. Av Västfastigheters chefer anser 24 procent att det är ett omfattande tjänsteresande med privat bil eller flyg inom deras förvaltning. Västtrafiks chefer anser däremot till största andelen, 95 procent, att det är få eller inga tjänsteresor med privat bil eller flyg.

Kännedomen om klimatväxlingsprogrammet, som illustreras i figur 10 nedan, är till viss del god där 42 procent av VGR:s chefer svarar att de känner till programmet väl eller mycket väl. 13 procent känner inte till programmet alls. Koncernkontoret och SÅS är de förvaltningar/bolag som har störst kännedom om programmet. Västtrafik samt SKAS har den största andelen svarande som anger att de inte alls känner till klimatväxlingsprogrammet.

Figur 10 Kännedom om klimatväxlingsprogrammet



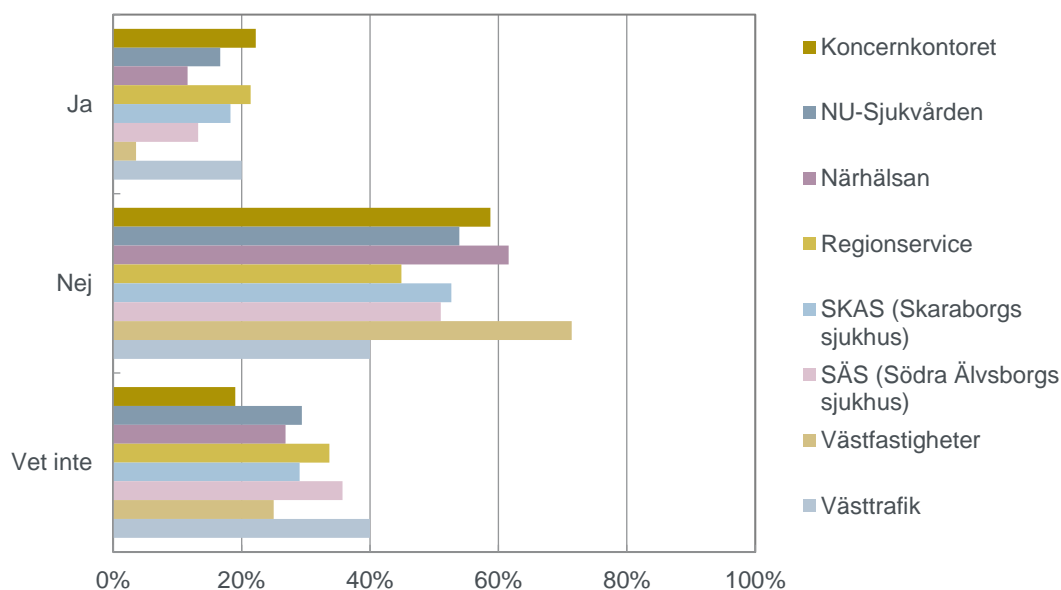
### 2.2.2 Avgiftens utformning och storlek

Totalt sett är det bara 16 procent som anser att en klimatväxlingsavgift är rätt styrmedel för att minska tjänsteresandet med privat bil och flyg. En stor andel kan inte ta ställning, 29 procent vet inte om det är rätt styrmedel. Det skulle kunna vara de som också anger att det inte har någon kännedom om klimatväxlingsprogrammet. Detta illustreras i figur 11 nedan.

Bland förvaltningarna och bolagen är det framförallt Västfastigheter som anser att det inte är rätt styrmedel, där 70 procent svarar nej och endast fyra procent ja på frågan om det är rätt styrmedel.

I intervjustudiens slutsatser ges en mer nyanserad bild av förvaltningarnas syn på programmet och avgiften. Bilden som framkommer där vad gäller en avgift som styrmedel, är att det är rätt, men inte ett tillräckligt, styrmedel. I enkätundersökningen fanns ingen möjlighet att göra denna distinktion, vilket gör att det inom kategorin nej-svarande troligen finns flera som inte tycker att det är fel styrmedel, men där de bedömer att en avgift inte är ett tillräckligt styrmedel.

**Figur 11 Avgift på bil och flyg som rätt styrmedel enligt de olika förvaltningarna/bolagen för att minska klimatbelastande tjänsteresor**

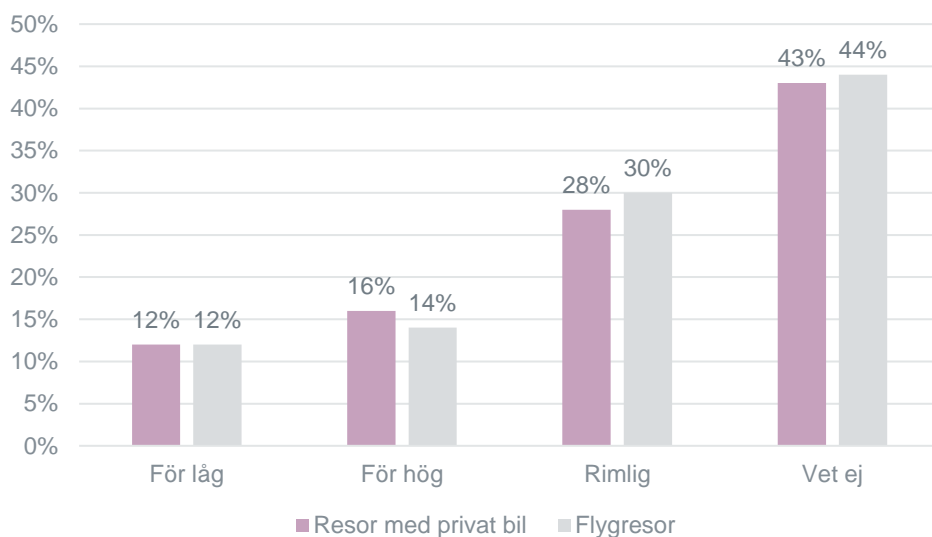


Av de respondenter som inte anser att klimatväxlingsavgiften är rätt styrmedel, och som har svarat i fritext, anser många att mer effektiva och tillgängliga alternativa transportmedel skulle vara ett bättre styrmedel. Även bättre möjligheten till alternativa mötesmetoder, till exempel Skypemöten, lyfts fram i fritextsvaren. Flera uttrycker också att det inte finns några alternativ till privat bil och flyg vid tjänsteresandet. En svarande uttrycker det som:

*” Vi som bor i glesbygd/landsbygd har ingen chans att effektivt utnyttja allmänna kommunikationer för tjänsteresor jämfört med om man bor i de större städerna. Jag som reser mycket i tjänsten, har "hög" chefsbefattning men ej förvaltningschef skulle vilja kunna löneväxla till miljöbil. Om jag utesluter bil och åker buss, spårvagn, tåg skulle mina arbetsdagar bli flera dagar i veckan 12 timmar alternativt hotellövernattningar [Sic]”*

När det gäller avgiftsnivån är det nästan samstämmiga resultat mellan förvaltningarna, där 43 respektive 44 procent av respondenterna inte kan ta ställning till nivån för flygresor och resor med privat bil totalt sätt. En anledning är troligen att de som svarat inte vet hur stor avgiften är. Runt 30 procent anser att den är rimlig. Endast runt 15 procent tycker att avgiften för flyg och resor med privat bil är för hög. Detta illustreras i figur 12.

**Figur 12 Avgiftsnivån för resor med privat bil och flyg**



En klar majoritet av förvaltningarna arbetar generellt med andra sätt för att minska resandet med flyg och privat bil, där Närhälsan och Koncernkontoret ligger i framkant. Det som nämns i fritextsvar är framförallt, interaktiva mötesformer, samåkning, miljövänliga bilar och till och med "Flygförbud".

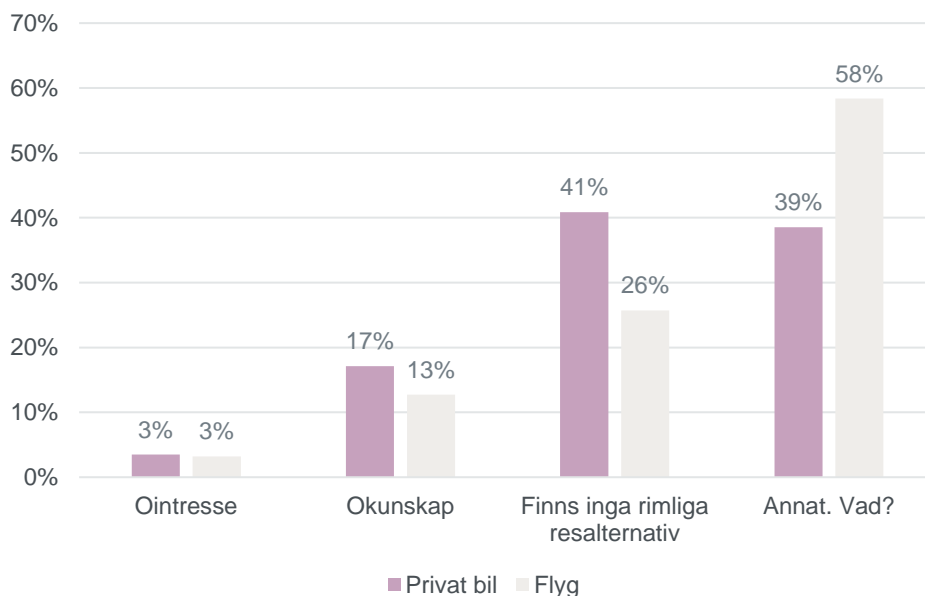
Vad gäller klimatväxlingsfakturan anger en stor andel, 78 procent, att de inte vet hur denna administreras. Bland de chefer som vet hur betalningen administreras anger de i nästan lika stor andel att den betalas centralt, elva procent, eller att den fördelas på enhets- och avdelningsnivå, tio procent.

### 2.2.3 Avgiftens effekt

Drygt 40 procent av respondenterna upplever att tjänsteresandet med privat bil har minskat till följd av klimatväxlingsprogrammet. Något färre, drygt 30 procent upplever att programmet har bidragit till minskat resande med flyg, framförallt inrikes. Upplevelsen av minskat inrikesresande med flyg stämmer överens med VGR:s statistik.

Den övergripande upplevelsen från förvaltningarna är således att programmet har haft begränsad effekt. Anledningarna till detta är i stort samstämmigt för resor med bil och flyg, och illustreras i figur 13 nedan. 20 procent av respondenterna menar att anledningen till ett oförändrat tjänsteresande med bil är ointresse samt okunskap. För flyg är motsvarande resultat 16 procent. För både bil och flyg lyfts bristen på rimliga resalternativ som en viktig anledning till programmets begränsade effekt, något som även framgår i fritextssvaren. För flyg indikerar fritextsvaren att det inte finns några alternativ samt att flyg inte är ett alternativ för resor inom deras förvaltning/bolag. När det gäller resandet med privat bil i tjänsten är resultatet i stort samstämmigt men inte lika tydligt.

**Figur 13 Anledningar till att klimatväxlingsprogrammet inte har bidragit till minskat tjänsteresande med privat bil och flyg.**



## 2.2 EN FÖRDJUPAD BILD AV PROGRAMMETS GENOMFÖRANDE OCH EFFEKT

Som komplement till enkätundersökningen, som ger en bred bild av programmets utformande och effekt, genomfördes även fördjupande intervjuer med HR eller ekonomichefer för sju förvaltningar eller bolag. Nedan presenteras resultaten från dessa intervjuer, under fyra strukturerande rubriker.

### 2.2.1 Kännedomen om programmet

Samtliga intervjupersoner har en övergripande kännedom om klimatväxlingsprogrammet och beskriver det främst som ett ekonomiskt styrmedel för att minska resandet med privat bil och flyg. Skriftlig information om programmet upplevs lätt att få tag på, och flera av förvaltningarna/bolagen har en tydligt utsedd ansvarig person som mer eller mindre strukturerat har informerat ledningspersoner om programmet. Ingen intervjuperson lyfter fram att mer information efterfrågas kring programmets administration.

Kännedomen är god om de åtgärder som finansierats genom programmet och som genomförts i den *egna* verksamheten, men däremot genomgående låg kring andra åtgärder inom regionen. En av intervjupersonerna uttryckte detta på följande sätt:

*"Vi känner ju till grunderna, varför det finns och så. Men vi vet inte så mycket vad pengarna används till, vi vet vissa delar men inte allt. Vi har ju köpt elcyklar, det är det enda vi vet."*

Informationsspridningen från regionen till förvaltningarna/bolagen förefaller alltså i den del som rör programmet generellt ha fungerat väl, medan den del som rör åtgärderna förefaller ha fått mindre genomslag.

Vad gäller informationsspridningen inom förvaltningarna/bolagen tycks fokus huvudsakligen ha legat på att informera de delar av organisationerna som konkret har att "hantera" programmet, primärt HR (resebokning), miljö och ekonomi. Bredare informationsinsatser till medarbetare verkar inte ha genomförts, annat än enstaka nyhetsnotiser om åtgärder kopplade till verksamheten som finansierats genom programmet.

En intervjuperson lyfte särskilt fram att fakturorna delvis fungerat som en spridningskanal genom att kräva konkret handling, och på så sätt skapat efterfrågan på information i olika delar av verksamheten. Denna kanal öppnar sig dock endast om klimatväxlingsfakturan de facto fördelas ut på respektive enhet, något som varierar mellan förvaltningarna/bolagen. Oavsett hur man valt att hantera fakturan tycks det vara ett medvetet beslut. Två intervjupersoner från förvaltningar/bolag som valt att hantera fakturan på lite olika sätt säger följande:

*"[Fakturan] fördelas ut per verksamhet, nästan per enhet. Det är ju det som är meningen. Det kommer väl en central till [förvaltningen], men då följer underlag med på detaljerad nivå."*

*"För flyget har [fakturan] fördelats ut på klinikinivå, däremot kände vi att milavgiften blir lite svår. Den drabbar ju glesbygdsklinikerna särskilt hårt, så den tog vi centralt. Men nu ska vi börja fördela ut den också."*

## 2.2.2 Programmets styrkor

Samtliga intervjupersoner ser positivt på den grundläggande utformningen av klimatväxlingsprogrammet. Avgifterna ses som ett rimligt styrmedel, framför allt skapar de konkreta ekonomiska konsekvenserna av klimatpåverkande resor en tydlig signal som flera intervjupersoner anser bidrar till en ökad medvetenhet om resandebeteende och klimatpåverkan. Som exempel konstaterar två intervjupersoner att:

*"[...] det är ett måste med ekonomiskt styrmedel. Tror det är det svårt annars, det måste kosta för att bli verkligt för verksamheterna."*

*"Vi ser ju att resandet med bil minskar, jag vet inte om det beror på avgiften men vi har tidigare inte pratat om resorna på ett så tydligt sätt. Nu har medvetenheten ökat, säkert också för att det generellt pratas med om miljön och klimatet."*

Jämfört med resultatet från enkätundersökningen, där endast 16 procent uppger att de anser att en avgift är rätt styrmedel, kan alltså intervjuerna uppfattas ge en något annorlunda och nyanserad bild. Som kommer att framgå i avsnittet nedan är det dock tydligt att intervjupersonerna genomgående anser att avgifterna inte har någon större styrande effekt, och därmed inte ensamma utgör ett tillräckligt styrmedel för att förändra resandebeteenden. Denna möjlighet, att ge ett svar med den förenklade andemeningen "Ja, men inte tillräckligt", hade inte respondenterna i enkätundersökningen. För att kunna ge uttryck för denna reservation fanns bara alternativet för respondenten att svara "Nej" på frågan.

Sweco bedömer efter att ha vägt samman intervjupersonernas resonemang och enkätundersökningens fritextsvar att enkätresultatet, där 55 procent svarade "Nej" på frågan om en avgift är rätt styrmedel, inte ska tolkas som att 55 procent tycker att en avgift är *fel* styrmedel. Snarare bör resultatet tolkas som att en avgift inte är *tillräckligt*.

Vidare lyftes att programmet är ett bra sätt att finansiera gemensamma åtgärder. Att programmet är regionövergripande ses också som en styrka, en intervjuperson uttrycker följande:

*"Jag ser den största styrkan i att det skapar ett gemensamt tänk i regionen. Vi tar gemensamt kontroll över något vi kan påverka, så storleken är en styrka."*

### 2.2.3 Programmets svagheter

Samtidigt som det faktum att programmet är regionövergripande kan ses som en styrka lyfter flera intervjupersoner också fram det som en svaghet. Att få följsamhet i regionövergripande projekt anses svårt överhuvudtaget, även i projekt som rör kärnverksamhet. Regionen beskrivs som stor och trög, och olika implementering av programmet i olika förvaltningar/bolag, som en följd av väldigt olika förutsättningar, framhålls som en utmaning. Att arbetet med programmet de facto bedrivs väldigt olika framkommer tydligt i intervjuerna, där två ytterligheter kan ges som exempel:

*"Vi började med att göra en kartläggning över vilka som reser mest och har haft en dialog om var vi får ut bäst effekt, och mycket fokus på lösningar. Och vi följer upp noga per enhet eller klinik hur resandet ser ut och utvecklar sig, och har då en diskussion med miljöskunniga om hur vi kan hitta lösningar."*

*"Nej, [vi har] inte [gjort] mycket egentligen. Vi har ansökt om cyklarna, det är väl det."*

En ytterligare svaghet som särskilt tas upp är hanteringen av de klimatförbättrande åtgärderna som finansieras genom klimatväxlingsavgiften. Flera intervjupersoner efterlyser en förändring för att skapa förutsättningar för mer långsiktiga satsningar, med större helhetssyn. Att pengarna från klimatväxlingsavgiften nu måste förbrukas inom innevarande år anses leda till kortsiktiga, fragmenterade satsningar. Ett par intervjupersoner konstaterar också att upplägget tycks skapa tidsnöd i handläggningen av åtgärder, ibland med resultatet att genomförandet av åtgärder inte blir optimalt, ibland med resultatet att pengar "brinner inne" och åtgärderna inte alls kan genomföras.

*"[...] där blev det bråttom, [...] det finns ju ingen riktig organisation kring det där. Nu kan man inte lämna cyklarna på olika ställen och sådär, och där spelar tiden in såklart. Man skulle behöva mer långsiktiga åtgärder, antingen direkt eller att man utformar åtgärderna som en flerstegsraket. Då kan man få helhetssyn och lösningar med större effekt."*

*"Nu hör man som häromdagen att vår cykelparkering inte kommer genomföras för att man inte hann och pengarna brann inne, det blir*

*konstigt. Då har vi informerat om att det ska byggas en cykelparkering där man kan ställa elcyklar som man kanske köpt privat, sen händer inget. Det känns dåligt organiserat. Man måste säkra genomförandet av åtgärderna.”*

Hur en förändrad hantering av de klimatförbättrande åtgärderna skulle kunna se ut har intervjupersonerna tämligen olika syn på, både mer centralisering och mer decentralisering lyfts fram som möjliga vägar framåt.

När det gäller klimatväxlingsprogrammets effekt betonar flera intervjupersoner framför allt en ökad medvetenhet, som tidigare nämnts. Det råder dock huvudsakligen en samsyn kring att klimatväxlingsavgifterna saknar styrande effekt, och därmed inte är tillräckliga för att förändra resandebeteenden. En intervjuperson säger att:

*”Nej, [avgiften räcker] inte som den enda delen, det ger inte den effekten. Det är en signal, men det måste följa med en verklig möjlighet att ändra sitt beteende. Det fokuserar inte på kärnan i utmaningen, för att förändra beteendet behövs mer än en avgift. Man måste förenkla alternativen, jobba med kollektivtrafik och allt annat.”*

Ett första skäl som anges till att den styrande effekten uteblir är att avgiftsnivåerna är för låga och, när det gäller flygresor, även felsatta. Att det är låga avgifter på inrikesflyg, där det i många fall kan finnas realistiska alternativ, pekas ut som särskilt problematiskt. Det utomeuropeiska flyget, å sin sida, saknar realistiska alternativ och den högre avgiften blir då enbart kompensatorisk, inte styrande. En intervjuperson konstaterar:

*”Det är alldeles för låga nivåer. Flygavgiften är svårast, där borde det vara 1000 kronor per biljett oavsett resmål. Då slår det hårdare mot de billigaste biljetterna inrikes, och då överväger man nog alternativ.”*

Just bristen på alternativa resmöjligheter, även vad gäller privat bil, är ett andra skäl som anges till att den styrande effekten uteblir. I verksamheter utanför större tätorter är kollektivtrafiken sällan tillräckligt utbyggd eller tillförlitlig, samtidigt som det kan vara svårt att tillhandahålla leasingbilar i tillräcklig utsträckning. Flera intervjupersoner framhåller detta:

*”[...] det [är] ju svårt för oss som utspridd organisation, ofta är det svårt att hitta alternativ. Det handlar om avstånd, och tid. Det blir en avvägning mellan miljö kontra tid.”*

*”[...] svagheten är ju att det ofta inte finns något alternativ, om du ska åka till USA till exempel. Samma sak för bilar egentligen, det krävs att vi förflyttar oss upp i Dalsland och runt om i Bohuslän, där kan vi inte cykla runt eller åka kollektivt.”*

*”Det handlar för mycket om piska och för lite om morot. Det är klart att hade man gjort det oerhört dyrt så kanske den styrande effekten blev större, men man måste titta på hur det går att förenkla resandet utan egen bil, att skapa bättre förutsättningar för medarbetarna att välja kollektivtrafik, till exempel.”*

Bristen på alternativ innebär också att målkonflikter uppstår. Exempelvis kan ett politiskt beslutat mål om fler fysiska hembesök för vård av vissa grupper i praktiken kräva ökat resande med privat bil, på grund av otillräcklig kollektivtrafik. Ett annat exempel är målkonflikten mellan att delta i kompetensutveckling i länder utanför Europa, och att minska flygresorna.

Ett tredje skäl till att avgifternas styrande effekt uteblir, som en intervjuperson med god insyn i programmet tog upp, är förskjutningen i tid mellan bokning eller genomförande av en resa och när kostnaden kommer.

*"[...] det hade nog haft mer effekt om kostnaden kom direkt, att den visades när man bokade en flygresa till exempel. Nu kommer den efter."*

#### **2.2.4 Andra styrmedel**

Av intervjuerna framgår att flera av förvaltningarna/bolagen bedriver ett eget arbete och har egna mål kopplat till förändrade resmönster, med olika ambitionsnivå. Som gemensam nämnare utgör regionens resepolicy och mötespolicy viktiga utgångspunkter för arbetet. Framför allt framhålls Skype och teknisk utrustning för att underlätta icke-fysiska möten som en viktig del för att minska resandet. Ett särskilt gott exempel som kan lyftas är Folkandvården där ett pilotprojekt med digitala konsultationer genomförs, som inte bara minskar medarbetarnas resande, utan även kundernas.

Samtliga intervjupersoner ser resepolicy och mötespolicy som viktiga styrmedel utöver klimatväxlingsprogrammet.

### **2.3 SAMMANFATTANDE SLUTSATSER**

Sweco har genomfört en statistisk analys, en enkätundersökning samt en intervjustudie för att söka svar på följande frågor:

- Hur har resandemönstret förändrats sen 2016, då VGR:s klimatväxlingsprogram infördes?
- I vilken utsträckning har programmet lett till ett minskat resande med bil och flyg i berörda förvaltningar och bolag? Vilken effekt har programmet haft?
- Uppfattar förvaltningar och bolag att programmet har lett till ett minskat klimatbelastande resande?
- Uppfattar förvaltningar och bolag avgiften per körd mil bil och per flygresa, som rätt styrmedel för att förändra resandebeteendet i organisationen?

Följande kan konstateras:

- Resandemönstret har på totalen förändrats mycket litet. Antal körda mil i privat bil har ökat något vilket även antalet flygresor totalt sett har gjort. Antalet inrikes flygresor har dock minskat. Det är dock svårt att säga om denna förändring är en effekt av programmet.



- Kännedomen om programmet är relativt god, där endast 13 procent uppger att de inte känner till programmet alls. Dock är det en minoritet av förvaltningarna som anser att avgiften har lett till ett minskat resande med bil och flyg. En anledning till detta uppges vara bristen på rimliga resalternativ i förvaltningarnas verksamhet, vilket inte minst gäller sjukvårdssektorn.
- Sjukvården, som står för en stor andel av resandet och inbetalade avgifter, möter ofta målkonflikter där nyttan att till exempel kompetensutveckla kirurger ska vägas mot klimatnyttan av att avstå en resa. Avgiften påverkar sällan deras beslut, där bästa möjliga vård och att vara en attraktiv arbetsgivare väger tyngre än en klimatväxlingsfaktura.
- Bilden från enkätundersökningen är att en avgift inte är rätt styrmedel för att förändra beteenden kring tjänsteresor. I intervjustudien nyanseras bilden, där det framkommer att avgiften fungerar som en signal bland många, men är i sig självt inte tillräckligt för att förändra beteendet bland förvaltningarnas tjänstepersoner och politiker. För det krävs bra resalternativ och troligen också en högre avgiftsnivå.
- Informationsspridningen om programmet nedåt i respektive förvaltningsorganisation har till synes varit begränsad. Vem som betalar klimatväxlingsfakturan, som i sig är en informationsbärare, var det få chefer som kände till. Fakturan verkar generellt betalas på förvaltnings- eller bolagsnivå. Detta talar ytterligare för att avgiften har en begränsat styrande effekt.
- Bland programmets styrkor lyfts att det ökar medvetandet om resandebeteende och klimatpåverkan och att det gör detta regionövergripande. Att det är ett gemensamt program för regionen lyfts dock även som en svaghet, då det upplevs som svårt att implementera programmet i en stor organisation med förvaltningar som har väldigt olika förutsättningar och behov.

## 3 UTVÄRDERING - BESLUTADE OCH GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER

Avgifterna som samlats in genom resor redovisade i föregående avsnitt sätts in på ett centralt klimatväxlingskonto, där det ackumulerade beloppet under ett år används till åtgärder med syftet att minska regionens klimatpåverkan. Detta avsnitt avser att redogöra för hur åtgärderna beslutats, genomförts och mottagits. Sammanställningen nedan bygger på intervjuer med nyckelpersoner inom klimatväxlingsprogrammet och åtgärdsgruppen samt dokumentstudier och enkätsvar.

### 3.1 BESLUT OM ÅTGÄRDER

Åtgärderna finansieras med klimatväxlingsmedel. För att ta fram åtgärder lämpliga för beslut och genomförande finns en åtgärdsgrupp baserat på frivilligt åtagande med representanter från ett flertal förvaltningarna. I skrivande stund är organisationen av gruppen inte helt tydliggjord då tidigare sammankallande avslutat sin tjänst. Därav har inget möte ännu hållit under 2018, inte heller har uppföljning eller återkoppling av 2017 års åtgärder nått gruppens medlemmar.

I grunden för åtgärdslistan ligger miljöplanen och de insatser som där beslutats. Härtill är förslag och synpunkter från verksamheterna välkomna. Efter en informationskampanj av åtgärdsgruppen har ett mindre antal förslag inkommit genom åren. Åtgärdsgruppen tar fram förslag på en lista med prioriterade åtgärder. Även om klimatnyttan är en röd tråd i arbetet är det inte något som gruppen beaktar i fråga om uträkningar och estimeringar kring olika åtgärders bidrag i fråga om klimatnytta. Gruppen är inte beslutsfattande utan listan med åtgärdsförslag lämnas för beslut till miljönämnden. Miljönämnden grundar sitt beslut på miljöplanen, den föreslagna listan samt föregående års insatser och huruvida dessa behöver mer tid för genomförande.

Åtgärdslistan baseras som sagt på miljöplanens prioriterade områden och på inkomna förslag. Det görs ingen efterfrågeundersökning av de förslag som listas. Åtgärdsgruppen uttrycker önskemål om att fler förslag på åtgärder ska komma från verksamheterna. Det kan göra dem lättare att genomföra med gott resultat. Verksamheterna kan på så sätt också få äga genomförandet, vilket kan bidra till engagemang och delaktighet vilket i sin tur kan leda till större effekt.

Det uttrycks även i intervjuer att klimatåtgärderna bör vara mer riktade mot alla enheter och delar av VGR:s verksamheter. Nu satsas det i huvudsak på de stora sjukhusen. Förvisso är de åtgärder som genomförs uppskattade, men det upplevs att de inte till för alla. Ett exempel är Folk tandvården som hyr lokaler och därmed inte har möjlighet att dra nytta av till exempel laddstolpar och säkra cykelparkeringar.

Åtgärder inom ramen för klimatväxlingsprogrammet har genomförts sedan 2016. Nedan listas de beslutade åtgärderna för 2016 till 2018. Fokus för analysen kommer dock vara åtgärder beslutade och genomförda 2016 och 2017.

Tabell 1 Åtgärder inom klimatväxlingsprogrammet

2016	2017	2018
Genomföra en informationskampanj i VGR:s verksamheter om hållbart resande	Minskad klimatpåverkan från livsmedel <sup>4</sup>	Minskad klimatpåverkan från livsmedel <sup>5</sup>
Påbörja uppbyggnad av infrastruktur för ladd/elfordon	Skapa förutsättningar för hållbart resande <sup>6</sup>	Insatser för hållbart resande <sup>7</sup>
Intensifiera insatserna med att minska verksamhetselen	Intensifiera insatserna för att minska verksamhetselen <sup>8</sup>	Insatser för att minska verksamhetselen <sup>9</sup>
Öka andelen förnybara drivmedel för ambulans- och sjuktransporter		
Möjliggöra och finansiera inköp av elcyklar <sup>10</sup>		

### 3.2 INSAMLADE MEDEL – PROGNOSEN OCH UTFALL

Under helåret 2016 samlades 7,4 miljoner in. Prognosen för året var 5,7 miljoner. Resandet hade under det gångna året inte minskat i den utsträckning som förväntats. Prognosen för 2017 var att minska insamlade medel med 5 procent, dvs. att få in omkring 7 miljoner kronor. Utfallet blev dock annorlunda och 2017 samlades 8,4 miljoner in inom ramen för klimatväxlingsprogrammet. Orsaken var ett ökat antal utrikes flygresor, som gjorde att flygresandet totalt sett ökade även om inrikes flygresor minskade något. Resandet med bil var oförändrat jämfört med året innan<sup>11</sup>. Prognosen för 2018 är återigen en minskning med 5 procent, dvs 8 miljoner.

<sup>4</sup> i) utbildning och kommunikation kring vegetariskt och livsmedlens klimatpåverkan, ii) deltagande i testprojekt om klimatsmarta proteiner

<sup>5</sup> i) Färdigställande och kommunikation av webutbildning för livsmedels klimatpåverkan och vegetarisk matlagning, ii) utveckling och genomförande av fysisk utbildning om vegetarisk matlagning

<sup>6</sup> i) kommunikations-/utbildningsinsatser, ii) utbyggnad av säkra cykelparkeringar, iii) inköp av utrustning för distansmöten, iv) Utredning av förutsättningar för telemedicin, v) inköp av elassisterade cyklar, vi) finansiering av vintercyklister i egen verksamhet, vii) åtgärder för förbättrad statistik för verksamhetsbilar

<sup>7</sup> i) Resurser för koordinering av hållbart resande inom VGR, ii) kommunikations-/dialoginsatser, iii) förenklad användning av kollektivtrafik i tjänsteresor, iv) insatser för ökad elbilsanvändning, v) utbyggnad av säkra cykelparkeringar, vi) inköp av utrustning för distansmöten, vi) inköp av elassisterade cyklar, vii) finansiering av vintercyklister i egen verksamhet, viii) åtgärder för förbättrad statistik om resvanor, ix) finansiering av biogastillägg enligt grön-gas-principen

<sup>8</sup> i) öka takten i arbetet med att minska verksamhetselen i både interna och externa lokaler, ii) genomföra pilotprojekt med energismarta avdelningar, iii) bygga upp ett internt nätverk för frågan, iv) utreda den faktiska solespotentialen

<sup>9</sup> i) sammanställa och kommunicera kunskap och goda exempel från pilotprojektet Energismarta avdelningar, ii) ta fram ett kunskapsunderlag för Energismarta avdelningar som kan användas för att lokalt genomföra energiförbättringsåtgärder enligt samma metod som användes vid pilotprojektet i samtliga verksamheter, iii) studera ytterligare avdelningar för att förbättra kunskapsunderlaget

<sup>10</sup> Kartlägga behov och möjligheter för verksamheter att ha elcyklar

<sup>11</sup> Se figur 5

Inom ramen för klimatväxlingsprogrammet går 600 000 kronor till administration. Detta finansierar bland annat en halvtidstjänst. Denna tjänst är i skrivande stund vakant varför åtgärdsgruppen inte träffats sedan september 2017. Detta utgör en försvårande faktor för åtgärdsgruppen att utföra sitt arbete på ett tillfredsställande sätt.

De medel som inte används inom innevarande verksamhetsår går förlorade för klimatväxlingssatsningen. Åtgärdsplanen ligger för enskilt verksamhetsår och medel kan inte flyttas. Verksamheterna faktureras tre gånger om året för att öka möjligheten att kontrollera storleken på inkomna medel. Dock är det svårt att med säkerhet prognostisera hur mycket medel åtgärdssatsningarna kommer ha att röra sig med. Det är en tydlig utmaning att utforma åtgärderna som går att genomföra på mindre än ett år. Åtgärdsgruppen uppger att de måste ligga steget före, bl.a. genom förstudies för att veta vad som krävs för att genomföra en åtgärd samt vilka förvaltningar som ska vara inblandade – något som inte alltid är genomförbart.

### 3.3 ÅTGÄRDERNAS GENOMFÖRANDE OCH UTFALL

År 2016 bestod åtgärderna av i) en informationskampanj, ii) uppbyggnad av laddinfrastruktur, iii) en satsning för att minska verksamhetselen, iv) att öka andelen förnybara i ambulanser samt v) en satsning på elcyklar.<sup>12</sup>

- i) **Informationskampanjen** syftade till att informera verksamheterna inom VGR om den pågående satsningen, den nya resepolicy som lanserats samt uppmuntra till hållbart resande. Kampanjen genomfördes genom att åtgärdsgruppen besökte verksamheterna och presenterade satsningen.
- ii) Den påbörjade **uppbyggnaden av laddstolpar** omfattade totalt 75 laddstolpar, vilket är en förutsättning för att kunna ha elfordon. Dock omfattade inte det första steget att till fullo utveckla en eldriven fordonsflotta, och få elfordon fanns inom verksamheten att ladda i de 75 laddstolparna. I detta första steg omfattas endast laddning av verksamhetsbilar (även om en vision finns om att på sikt göra det publikt). Det framkommer i intervjuer att det stack i ögonen på till exempel sjukhuspersonal som inte tillåtit ladda sina egna bilar eller nyttja tomma parkeringsplatser avsedda för elbilar trots att dessa inte funnits. Anledningen till detta är dock av skattemässiga skäl då nyttjandet av laddplatser är en förmån.
- iii) Satsningen för att **minska verksamhetselen** var i detta skede ingen publik åtgärd utan en konsultanalys av verksamheternas sparpotential. Härtill genomfördes en informationsspridningskampanj till fyra förvaltningar för att informera om hållbart resande, klimatväxling och energibesparing. Intresset på avdelningarna var i detta skede enligt utsago måttligt.

---

<sup>12</sup> Se tabell 2

- iv) Åtgärden att **öka andelen förnybara drivmedel i ambulanser och sjuktransporter** ströks då åtgärden blev överflödig. Det satsades redan mycket på detta även utan tillskjutna klimatväxlingsmedel
- v) Intresset för **elcyklar** var till en början ljust. När informationskampanjen genomförts ökade dock intresset.

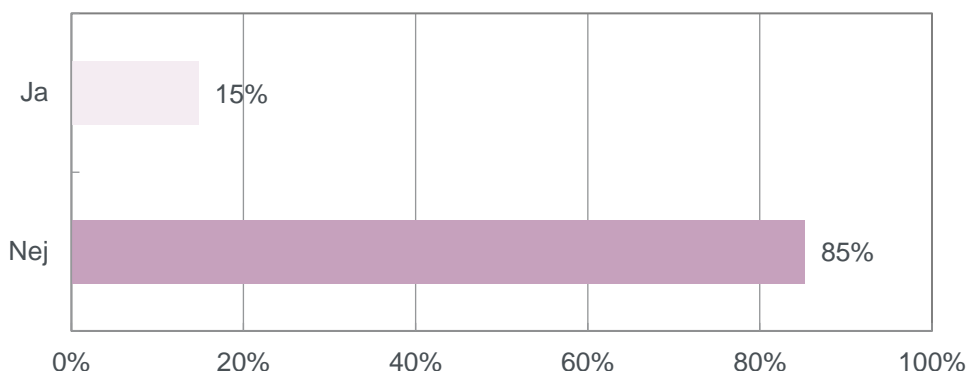
År 2017 bestod åtgärderna i i) minskad klimatpåverkan från livsmedel, ii) skapa förutsättningar för hållbart resande samt iii) intensifierade insatser för att minska verksamhetselen. Utöver detta har Västfastigheter på börjat en utredning om solespotentialen för olika fastigheter i regionen.

- i) **Livsmedelsatsningen** bestod i framtagande av webb-utbildning om vegetarisk matlagning. Dock tog upphandlingen hela året i anspråk. Utbildningen genomförs därför 2018.
- ii) Satsningen kring **hållbart resande** bestod av flera delar.
  - a. Intresset för **elcyklar** har ökat i takt med att kunskapen och vetskapen om dem sprids. Klimatväxlingsgruppen besökte till exempel Närhälsans ledningsgrupp och informerade om satsningen vilket resulterade i ett stort uppsving. Bland annat vårdcentraler uppges uppskatta möjligheten att ta sig runt med elcykel.
  - b. Satsningen på **vintercyklister** innebar framtagande av informationsmaterial kring möjligheten att söka samt bidrag till vintercykelutrustning. Denna satsning uppges vara populär med många inkomna ansökningar. Denna åtgärd skiljer sig såtillvida att den riktar sig till anställda utanför arbetstid. Tanken är att vintercykling förutom att vara hälsofrämjande också innebär att privatbilen inte används i tjänsten då anställda cyklar till arbetet och därmed lämnar bilen hemma.
  - c. En satsning rörde **statistik för verksamhetsbilar** för att mäta körsträcka och användning. Upphandlingen av systemet för detta överklagades och processen drog ut på tiden vilket gjorde att denna åtgärd togs vidare till 2018.
  - d. **Säkra cykelparkeringar** är en satsning som genomförs av Västfastigheter. Efterfrågan var stor men önskemål om cykelrum nära entréer visade sig svåröreligt med Västfastigheters gestaltningsprogram. Denna åtgärd har visat på nya typer av utmaningar i fråga om organisatoriska och förvaltningstekniska orsaker liksom kommunikationsmässiga utmaningar mellan intressenter och förvaltningar, vilket framkommer i intervjuer.
- iii) Satsningen för att **minska verksamhetselen** gick in i en ny fas med fler besök hos förvaltningar, nu även med information om hållbart resande. Inom ramen för denna satsning lanserades Energismarta avdelningar där ett urval avdelningar utmanades att minska verksamhetselen och öka medvetenheten om energislukare. Detta skedde i samarbete med en energikonsult som kontinuerligt besökte avdelningarna, utbildade personal och mätte förbrukningen. Även

beteendevetare var kopplade till projektet. Urvalet bestod av avdelningar med olika verksamheter för att så många anställda som möjligt inom VGR skulle kunna relatera till resultaten. Antagandet var att verksamhetsdelen skulle kunna minska med 10% utan några större åtgärder. Mätning skedde, men resultatet var ej tillgänglig vid denna rapportens framställande. Engagemanget var avgörande för resultatet och här visade sig chefens inställning och driv vara avgörande. Ett konkret exempel på förändrat beteende och bättre rutiner är en avdelning som aktivt jobbar med och följer upp om till exempel apparater stängs av och lyset släcks. Ronder genomförs kontinuerligt och även vaktbolaget som nattetid patrullerar lokalerna noterar var och vad de släcker. Avvikelse rapporteras till avdelningschef som i sin tur agerar och engagerar medarbetare i förbättringsarbetet.

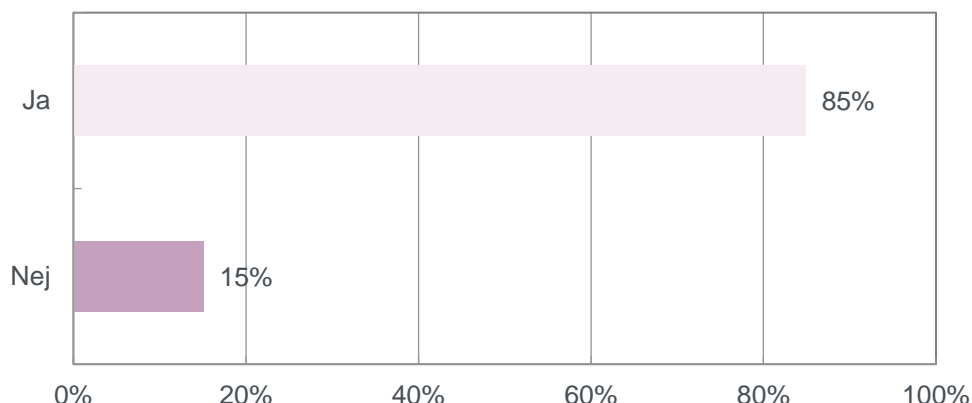
Det konstateras i samtliga datamaterial att kunskapen och acceptansen ute hos verksamheterna är avgörande för lyckat genomförande av åtgärder, på samma sätt som dessa faktorer är avgörande för att hela klimatväxlingssatsningen kan genomföras med gott resultat. Som presenterats ovan visar sig dock att det ännu råder viss okunskap om klimatväxlingssatsningen. Som exempel kan ges att förvaltningar frågar om fakturorna som rör klimatväxlingsmedel. Figur 14 nedan visar resultatet av enkätundersökningens fråga om det är känt vilka åtgärder klimatväxlingsavgiften gått till.

**Figur 14 Känner du till vilka åtgärder som klimatväxlingsavgiften har gått till.**



Det är tydligt att de åtgärder som genomförs inom ramen för klimatväxlingssatsningen är okända för de allra flesta inom VGR:s olika verksamheter. Av de respondenter (89 st) som känner till vilka åtgärder som klimatväxlingsavgiften går till anser en klar majoritet att det är relevanta åtgärder. Detta åskådliggörs i figur 15 nedan. Det är de förvaltningar och bolag som har angett att de reser relativt mycket i tjänsten med privat bil och flyg, som i störst utsträckning anger att de känner till vad avgiften går till samt att det är relevanta åtgärder. Dock är det även i dessa förvaltningar och bolag en majoritet som anger att de inte känner till vad avgiften går till. Bland cheferna på Koncernkontoret är det 22 procent som känner till vad klimatväxlingsavgiften går till, hos Västfastigheter är det 33 procent.

Figur 15 Är det relevanta åtgärder som klimatväxlingsavgiften går till enligt dig?



### 3.4 KLIMATKOMPENSATIONSMODELLEN I REGION SKÅNE<sup>13</sup>

Region Skåne har sedan 2012 ett löpande program för klimatväxling (klimatväxlingsmodell för Region Skåne) Enligt deras modell används klimatkompensationspengar årligen för klimatåtgärder inom organisationen för att bidra till att öka följsamheten i regionens resepolicy. Rent praktiskt innebär detta att de medel som kommer in genom klimatväxlingsmodellen årligen fördelas ut för åtgärder utifrån en handlingsplan för effektiva tjänsteresor, vilken uppdateras årligen.

Effektiva tjänsteresor har sin utgångspunkt i en tanke om att rätt färdmedel ska finnas tillgänglig för den resa man vill göra, där typ av resa avgör färdmedel. Region Skåne har därför bland annat infört ett bokningssystem för resor där det går att boka bil, jokkort eller cykel genom systemet. Bilbokningen är även anpassad utifrån behoven för den specifika resan, där lämpligt fordonstyp (storlek, drivmedel etc.) väljs automatiskt. Det finns även en vision om att kunna inkludera kollektivtrafik i samma system, och att en resebokning då skulle inkludera förslag på färdmedel för hela resan (exempelvis cykel till tåg och sen byte till poolbil).

Insamlade medel fördelas på ett mindre antal aktiviteter. Huvuddelen finansierar inköp av jokkort som finns bokningsbara för samtliga medarbetare i verksamheterna. Andra insatser kan vara ex kring poolbilar, distansmöten eller inköp av elcyklar. Fördelningen av medel omfattar åtgärder som tagits fram som resultat av genomförd resevaneundersökning inom organisationen.

Uppföljning sker i samband med uppföljningen av Region Skånes miljömål (Region Skånes Miljöprogram) och resultatet från uppföljningen återkopplas även till framtagande av ny handlingsplan och insatser av åtgärder. Modellen korrigeras således återkommande baserat på vad som framkommer utav uppföljningen.

<sup>13</sup> Mailkorrespondens med Mattias Åström, enhetschef Koncernkontoret Region Skåne, 2018-06-04

### 3.5 SAMMANFATTANDE SLUTSATSER

Utifrån analysen i föregående avsnitt om arbetsgången att ta fram lämpliga klimatåtgärder, insamlade medel samt genomförandet av klimatåtgärder under perioden 2016–2017, kan följande sammanfattande slutsatser dras:

- Åtgärdsgruppen tar fram en förslagslista som programansvarig bereder för beslut hos miljönämnden. Denna baseras på miljöplanen och på inkomna förslag. Klimatnytta beaktas men kvantifieras inte för varje specifik åtgärd. Efterfrågan beaktas inte vid beslut om åtgärder.
- Tillgängliga medel har under programmets framdrift ökat istället för minskat, från 7,4 miljoner till 8,4 miljoner. Prognoser för nästkommande år har sedan 2015 förutspått femprocentiga minskningar av insamlade medel, något som inte realiserats.
- Budgetering och prognostisering av medel för kommande verksamhetsår upplevs som utmanade då utfallet är svårbedömt. Medel som inte används till åtgärder innevarande år brinner inne, något som ifrågasätts av förvaltningar som står för medlen. Tydligare kommunikation kring hur medlen används och vad som sker med icke-upparbetade medel efterfrågas.
- Den nuvarande organisationen kring åtgärdsgruppen tycks för deltagare vara otidlig. Lång tid mellan möten och osäkerhet kring organisationen riskerar att minska engagemanget hos åtgärdsgruppens deltagare.
- En utmaning för åtgärdsgruppen är att finna åtgärder som kan initieras och genomföras under ett verksamhetsår. Detta ställer krav på snabba processer och en känsla hos medarbetare att ständigt behöva ligga steget före.
- Genomförande av åtgärder är ofta beroende av andra förvaltningar, vilket kan upplevas som en utmaning då åtgärder behöver genomföras förhållandevis skyndsamt. Såväl kommunikation som förvaltningstekniska och organisatoriska aspekter kan försvåra arbetet.
- Verksamheter i mer glesbebyggda områden liksom mindre verksamheter upplever en snedfördelad återbäring av klimatväxlingsmedlen, att de inte kan ta del åtgärderna då det upplever att dessa i huvudsak riktar sig till de större sjukhusen och till verksamheter i tätorter.
- De åtgärder som genomförs med klimatväxlingsmedel är förhållandevis okända bland VGR:s chefer där endast 15 procent av tillfrågade känner till vilka åtgärder som genomförs. Av dessa är tycker en klar majoritet (85 procent) att de åtgärder som genomförs är relevanta



## 4 AVSLUTANDE DISKUSSION OCH REKOMMENDATIONER

Syftet med denna utvärdering har varit att undersöka om resandebeteendet hos förvaltningarna och bolagen inom VGR har förändrats som effekt av de införda avgifterna för bil- och flygresande. Vidare har syftet varit att undersöka genomförande och utfall av de klimatåtgärder som har beslutats eller slutförts under programmets två första år, finansierade av klimatväxlingsavgiften.

### 4.1 SLUTSATSER

De faktiska effekterna av avgifterna är svåra att påvisa. Våra analyser tyder på att programmet troligen har haft viss, men begränsad, effekt på tjänsteresor med privat bil och flyg. Avgiften har eventuell träffat rätt vad gäller inrikes flygresor, där en tydlig minskning i antal resor kan ses i statistiken samtidigt som intervjustudien indikerar att det just för inrikesflyg finns alternativa färdmedel (även om avgiften också anses vara för låg). Detta får dock anses var spekulativt då det i denna utvärdering inte har varit möjligt att fastställa avgiftens roll i minskningen, och där det finns en stor mängd andra faktorer som kan förklara förändringen.

I övrigt förefaller programmet och avgiften inte ha haft en styrande effekt vad gäller tjänstepersonernas resandebeteende. Viktiga anledningar till det är att information om avgiften endast i begränsad omfattning har nått ner till förvaltningarnas och bolagens lägsta nivåer, att få chefer vet vem som betalar klimatväxlingsfakturan, att många inte ser några alternativ till flyg eller bil och att avgiften är allt för låg för att verka avskräckande. På den faktiska enkätfrågan om avgiften har påverkat förvaltningens resande svarar majoriteten respondenter nej.

Även om programmet i sig inte verkar ha haft en avgörande effekt på förvaltningarnas resvanor, fyller styrmedlet troligen en viktig funktion som en regionöverskridande påminnelse om att tänka en extra gång när resan ska bokas. Intervjuerna tyder på att programmet har haft en medvetandegörande effekt, åtminstone hos förvaltningarnas och bolagens chefer. Frågan är om detta ökade medvetande även har sipprat ned till medarbetarna. Utifrån vad utvärderingen har visat är detta troligen inte fallet då några bredare informationskampanjer som inkluderar medarbetarna inte verkar ha genomförts och där faktureringen, som också har syftet att agera som informationsbärare, vanligtvis administreras på central nivå. Programmets utformning innebär helt enkelt att det administrativt och ekonomiskt hamnar långt från den enskilda medarbeten.

Även vilka åtgärder som väljs och genomförandet av dessa kan troligen göras annorlunda och mer effektivt. Att de måste genomföras samma år som medlen samlas in, och där det ofta krävs samverkan mellan olika instanser, skapar stress och där det finns risk för att medlen inte används på bästa sätt. Intervjustudien ger också sken av viss uppgivenhet i hur själva genomförandet av åtgärder har hanterats, där vissa upplever att medlen läggs på åtgärder som inte alla kan ta del av. Det efterfrågas överlag mer långsiktighet i klimatåtgärdsarbetet.

## 4.2 REKOMMENDATIONER

Swecos övergripande rekommendation att satsningen bör fortsätta. Trots brister är bilden att programmet fyller en viktig funktion i regionens arbete med minskade klimatbelastande resor, och för att ge programmet en rättvis chans att hinna sätta sig i alla delar av regionens förvaltningar och bolag behövs mer tid. Mer tid behövs även för att kunna göra sådana korrigeringar som kan växla upp arbetet och där avgiften får större genomslag och styrande effekt. Med det sagt lämnas nedan Swecos rekommendationer för det fortsatta arbetet:

- **Rekommendation:** Höj avgiften för inrikes flygresor till minst samma nivå som för internationella flygresor. **Motiv:** Det finns alternativ till det förra men inte till det senare. De nuvarande avgifterna är satta efter utsläpp, inte efter potentialen till ändrat beteende. Inrikesresor är en post som har stor klimatpåverkan och där rimliga alternativ finns att tillgå såväl i fråga om pris och tid som klimatpåverkan. Således borde ett fokus vara att minska dessa resor. Att byta flyg mot tåg har också ett viktigt signalvärde.
- **Rekommendation:** Skapa större incitament för individen att agera. **Motiv:** Programmet är utformat så att den administrativa och ekonomiska bördan hamnar på en hög organisatorisk nivå, långt från den enskilda tjänstepersonen. Detta blir skevt då programmets effekter uppstår genom den enskilde medarbetarens ageranden. Därför bör medarbetaren medvetandegöras om vilken klimatpåverkan det egna valet resulterar i. Detta kan ske genom registrering och presentation av den enskilde medarbetarens utsläpp på till exempel en lönespecifikation eller annat forum.
- **Rekommendation:** Skapa större incitament för chefer att agera draglok. **Motiv:** Cheferna har en viktig roll i att kommunicera vikten av hållbart resande och klimatsmarta val i det dagliga arbetet, eftersom de är den yrkeskategori som reser mest. Därmed är chefens val av resa av stor vikt, dels för klimatnyttan men också för den kommunikativa effekten: beteendeförändring på chefsnivå tenderar att positivt påverka medarbetare.
- **Rekommendation:** Utforma programmet så att även långsiktiga klimatåtgärder kan genomföras. **Motiv:** I programmets nuvarande utformning ska upparbetning av medel och genomförande av åtgärder ske inom ett verksamhetsår. Det framkommer att det kan vara svårt att genomföra på grund av planering, inblandning av flera förvaltningar, upphandling med mera. Som en konsekvens av detta används inte alltid alla tillgänglig medel. Det vore önskvärt om åtgärder och medel kunde rulla över flera verksamhetsår för att garantera medlens nytta och möjliggöra mer omfattande och tidskrävande åtgärder.
- **Rekommendation:** Överväg att genomföra och nyttja efterfrågeundersökningar för att identifiera lämpliga klimatåtgärder. **Motiv:** De åtgärder som föreslås bör inte bara baseras på miljöplanens prioriterade områden, vilket är fallet idag. Det kan med fördel göras efterfrågeundersökningar hos mottagande förvaltningar för att garantera att åtgärderna faller väl ut (se till exempel resonemanget i avsnitt 3.4 om Regions Skånes ansats). Ett annat alternativ är att utlysa medel som

verksamheter kan söka för att genomföra klimatåtgärder. Varje verksamhet är expert på sitt område och har därmed en specifik insyn i vilka klimatåtgärder som bäst lämpar sig. Denna kunskap bör omhändertas.

- **Rekommendation:** Koppla val av åtgärderna hårdare till regionens resepolicy, med fokus på just alternativa färdmedel. **Motiv:** Region Skånes modell innebär att de medel som kommer in genom klimatväxlingsmodellen används för åtgärder för effektiva tjänsteresor, med en tanke om att rätt färdmedel ska finnas tillgänglig för den resa man vill göra. Att använda medlen på detta sätt, där åtgärderna spetsas till och riktas mot just resandet och möjliga färdmedel, gör att programmets syfte blir tydligare och åtgärdernas nytta enklare att marknadsföra och mäta.
- **Rekommendation:** Överväg införandet av en "travel manager". **Motiv:** Klimatväxlingsåtgärderna är nära kopplade till miljöplanen och resepolicy. Det framkommer att det saknas en part som har det övergripande ansvaret för att samordna, koordinera och kommunicera de olika policys som berörs för resandet i regionen,". Det har inom VGR diskuterats att tillsätta en sådan roll vid implementerandet av resepolicy men utan att så skedde.
- **Rekommendation:** Inför ett estimat för att kunna mäta klimatnyttan. **Motiv:** Åtgärder som föreslås kopplas inte till ett estimat om uppnådd klimatnytta vid genomförande. Ett sådant estimat är inte alltid med lätthet genomförbart, dock rekommenderas att det ändå implementeras, då det kraftigt underlättar uppföljning och där påvisande av effekter blir avsevärt mycket enklare att genomföra. Det blir också ett tydligt kommunikationsmedel till såväl anställda som förväntas bidra till programmets framgång som till regioninvånare för budskap om VGR:s driv inom klimatarbetet.
- **Rekommendation:** Överväg att utforma programmet för att möjliggöra effektmätning. **Motiv:** Effekter mäts inte i dagsläget. Logiken är att stimulera och öka takten på befintliga åtgärder inom miljöplanen. Detta mäts i fråga om måluppfyllelse. Effektmätning är dock att rekommendera för att på sikt kunna visa konkreta resultat, för att kunna utvärdera åtgärderna och för att kunna justera arbetet till bästa möjliga miljömässiga slutresultat.
- **Rekommendation:** Fokusera på elcykelpooler snarare än individuella elcyklar. **Motiv:** Elcyklar är eftertraktade, men det skulle kunna organiseras i cykelpooler istället. Det kan öka användningen och tillgängligheten för fler medarbetare i fler verksamheter. Att kunna ta cykeln från a till b och sedan vidare till c där cykeln kan lämnas, istället för att behöva ta sig tillbaka till a, kan öka användningen och tillgängligheten.

# BILAGA 1 – INTERVJUFRÅGOR

## Kännedom om och arbetet med KVP

1. Klimatväxlingsprogrammet, där en avgift läggs på tjänsteresor med privat bil eller flyg inom regionens förvaltningar och bolag, har varit igång sen 2016. Vad är din bild av programmet (syfte, utformning)?
2. Vilka är styrkorna och svagheter med programmet enligt dig?
3. Hur ser du på programmets implementering inom regionen? Har tillräckligt med information om programmet syfte och mål spridits till VGR:s förvaltningar och bolag?
4. Hur har ni arbetat med och kommunicerat klimatväxlingsprogrammet inom er förvaltning? Möts programmet med skepsis eller positiva reaktioner från tjänstepersonerna?
5. Hur har ni administrerat betalningen av klimatväxlingsfakturan? Betalas den centralt eller fördelas den ut på enhets- eller avdelningsnivån?

## Programmets utformning och avgift

6. Är en avgift rätt styrmedel enligt dig, för att få till ett förändrat resandemönster bland regionens tjänstepersoner och politiker? Finns det andra effektivare styrmedel för att minska tjänsteresor med privat bil och flyg enligt dig?
7. Hur ser du på avgiftsnivåerna? Är dom rimliga, för låga och därmed effektlösa, eller för höga och ekonomiskt tärande? (3 kr/mil för bil och 250/500/1000 enkelresa för flyg)? Om nivåerna och fördelning inte är optimal, hur skulle du vilja justera detta?

## Programmets effekt

8. Anser du att klimatväxlingsprogrammet har förändrat resandebeteendet och bidragit till minskat resande med flyg och /eller bil i din förvaltning/bolag? Om ja, på vilket sätt och i vilken utsträckning? Om nej, vad beror det på och hur borde programmet justeras för då önskad effekt?

## Andra styrmedel

9. Hur arbetar ni med VGR:s rese- och mötespolicy och riktlinjer för tjänsteresor och möten/konferenser samt rutiner och anvisning (centrala och lokala) för det dagliga arbetet?
  - a. Har implementeringen av och arbetet med dessa haft effekt?
  - b. Anser du att detta är nödvändiga kompletterande styrmedel?

10. Utöver detta, har ni inom er förvaltning genomfört några andra åtgärder för att förändra resandemönstret hos era anställda (till exempel krav på att stämma av med chef innan resebokning eller liknande)
11. Har förvaltningarna egna miljömål eller andra mål vad gäller resor och möten som kan påverka?

#### Åtgärder

12. Känner du till vilka åtgärder som har betalats av klimatväxlingsavgiften? Är det relevanta åtgärder enligt dig eller hade du hellre sätt att pengarna användes på annat sätt? Har de genomförts på ett strukturerat och genomtänkt sätt med ett tydligt mål?
13. Vad är din uppfattning om resultaten och effekterna av genomförda och beslutade åtgärder/projekt. Bidrar de till det de är tänkta till (t.ex. gör fler cykelställ att fler cyklar)? Har de enligt dig bidragit till en minskad klimatpåverkan?

#### Övrigt

14. Övriga inspel?

# BILAGA 2 - ENKÄTFRÅGOR

## Inledning

15. Hur bedömer du mängden tjänsteresor med privat bil eller flyg i din enhet/avdelning/förvaltning?

- a. Få eller inga tjänsteresor med privat bil eller flyg.
- b. Ett genomsnittligt tjänsteresande med privat bil eller flyg.
- c. Ett omfattande tjänsteresande med privat bil eller flyg.

16. Hur väl känner du till VGR:s klimatväxlingsprogram?

- a. Mycket väl
- b. Väl
- c. Lite
- d. Inte alls

## Avgiften

17. Är en avgift på privat bil och flyg rätt styrmedel enligt dig för att minska tjänsteresandet med dessa transportmedel?

- a. Ja
- b. Nej
- c. Vet ej

18. Vad skulle enligt dig vara ett mer effektivt styrmedel för att minska tjänsteresandet med privat bil och flyg, än en klimatväxlingsavgift? (Fritextfråga)

- a.

19. Vad anser du om avgiftsnivån för resor med privat bil i tjänsten?

Avgiften är 3 kr/mil för bilresor

- a. För låg
- b. För hög
- c. Rimlig

d. Vet ej

20. Vad anser du om avgiftsnivån för flygresor?

Avgifterna är 250 kr inrikes, 500 kr inom Europa och 1000 kr för resor utanför Europa

a. För låg

b. För hög

c. Rimlig

d. Vet ej

21. Arbetar er förvaltning på annat sätt för att minska resandet med flyg och privat bil generellt.

a. Ja, Hur? (Fritextsvar) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

b. Nej

22. Hur har ni administrerat betalningen av klimatväxlingsfakturan?

a. Betalas centralt av förvaltningen/bolaget

b. Fördelas ut på enhets- eller avdelningsnivå (eller liknande nivå)

c. Annat vis. Hur? (Fritextsvar) \_\_\_\_\_

d. Vet ej

#### Effekt

23. Upplever du att klimatväxlingsprogrammet har bidragit till ett minskat tjänsteresande med privat bil i din enhet/avdelning/förvaltning?

a. Ja i stor utsträckning

b. Ja till viss del

c. Nej

24. Om nej, vad är anledningen till detta enligt dig?

a. Ointresse

b. Okunskap

c. Finns inga rimliga resalternativ

d. Annat, vad? (Fritextsvar) \_\_\_\_\_

25. Upplever du att klimatväxlingsprogrammet har bidragit till ett minskat tjänsteresande med flyg i din förvaltning/bolag?

- a. Ja, både inrikes- och utrikesflyg
- b. Ja, framför allt inrikesflyg
- c. Ja, framför allt utrikesflyg
- d. Nej

26. Om nej, vad är anledningen till detta enligt dig?

- a. Ointresse
- b. Okunskap
- c. Finns inga rimliga resalternativ
- d. Annat. Vad? (Fritextsvar) \_\_\_\_\_

#### Klimatåtgärder

1. Känner du till vilka åtgärder som klimatväxlingsavgiften har gått till?

- a. Ja
- b. Nej

2. Om ja, är det relevanta åtgärder enligt dig?

- a. Ja
- b. Nej

3. Om nej, till vad hade du hellre sett att pengarna användes till?  
(Fritextfråga)

---

---



## BILAGA 3 – VALD KLASSINDELNING

Nr	Klassindelning1	Klassindelning2	Förvaltning1
13	Hälso- och sjukvård	Hälso- och sjukvård	Alingsås lasarett
18	Hälso- och sjukvård	Hälso- och sjukvård	Angereds Närsjukhus
19	Hälso- och sjukvård	Hälso- och sjukvård	Beställd primärvård
7	Hälso- och sjukvård	Hälso- och sjukvård	Frölunda Specialistsjukhus
22	Hälso- och sjukvård	Hälso- och sjukvård	Habilitering & Hälsa
24	Hälso- och sjukvård	Hälso- och sjukvård	Kungälv sjukhus
12	Hälso- och sjukvård	Hälso- och sjukvård	NU-sjukvården
10	Hälso- och sjukvård	Hälso- och sjukvård	Sahlgrenska Universitetssjukhuset
23	Hälso- och sjukvård	Hälso- och sjukvård	Skaraborgs Sjukhus
9	Hälso- och sjukvård	Hälso- och sjukvård	Södra Älvsborgs Sjukhus
42	Hälso- och sjukvård	Hälso- och sjukvård	Vårdvalsverksamhet
11	Hälso- och sjukvård	Hälso- och sjukvård	Folktandvården Västra Götaland
37	Hälso- och sjukvård	Regiongemensamt	Göteborgs HSN
30	Hälso- och sjukvård	Regiongemensamt	Hälso- och sjukvård
35	Hälso- och sjukvård	Regiongemensamt	Norra HSN
38	Hälso- och sjukvård	Regiongemensamt	Södra HSN
36	Hälso- och sjukvård	Regiongemensamt	Västra HSN
39	Hälso- och sjukvård	Regiongemensamt	Östra HSN
41	Regional utveckling	Regiongemensamt	Folkhälsokommittén
33	Regional utveckling	Regiongemensamt	Kollektivtrafknämnden
27	Regional utveckling	Regiongemensamt	Kulturnämnd
5	Regional utveckling	Regiongemensamt	Miljönämnd
6	Regional utveckling	Regiongemensamt	Regionutvecklingsnämnd
34	Regional utveckling	Regiongemensamt	Rättighetskommittén
21	Regiongemensamt	Regiongemensamt	Nytt företag (Tid 110/702, 310/705,315/707,315/708 ingår)
40	Regiongemensamt	Regiongemensamt	IS/IT brancher
31	Regiongemensamt	Regiongemensamt	Patientnämnder
28	Regiongemensamt	Regiongemensamt	Regionfullmäktige
16	Regiongemensamt	Regiongemensamt	Regionstyrelsen
29	Regiongemensamt	Regiongemensamt	Revisionskollegiet
15	Regiongemensamt	Regiongemensamt	VGR IT
25	Regiongemensamt	Serviceverksamhet	Hjälpmiddelscentralen
2	Regiongemensamt	Serviceverksamhet	Hälsan och Stressmedicin
17	Regiongemensamt	Serviceverksamhet	Regionservice
14	Regiongemensamt	Serviceverksamhet	Västfastigheter
3	Regional utveckling	Regional utveckling	Göteborgs botaniska trädgård
26	Regional utveckling	Regional utveckling	Film i Väst AB
32	Regional utveckling	Regional utveckling	Folkhögskolestyrelsen
4	Regional utveckling	Regional utveckling	Kultur i Väst
20	Regional utveckling	Regional utveckling	Naturbruksstyrelsen
1	Regional utveckling	Regional utveckling	Västarvet

[Informationstext]

Beställare	Västra Götalandsregionen
Uppdrag	Utvärdering av Västra Götalandsregionens klimatväxlingsprogram
Konsult	Sweco Society AB
Upprättad av	Joakim Iveroth
Granskad av	Tobias Fridholm

