



Beslutsunderlag Q

Styrelsen 2020-06-05

Diarienummer: 0040/20

Handläggare

Peter Berggren

Telefon: 031-368 54 56

E-post: peter.berggren@gshab.goteborg.se

Återrapportering av uppdrag i handlingsplan 2019 från ägardialog med Göteborg Stads Leasing AB avseende lösningar för att nå målet med fossilfria fordon 2023

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stadshus AB:

1. Göteborg Stads Leasing AB rapport avseende lösningar för att nå målet med fossilfria fordon 2023, som lämnas i enlighet med handlingsplan från ägardialog 2019, godkänns.

Sammanfattning

Ägardialogerna är det enskilt viktigaste instrumentet för aktiv ägarstyrning och utgör ett strategiskt forum för framtids- och utvecklingsfrågor i relationen mellan Stadshus och direktrapporterande dotterbolag. Dialogerna genomförs enligt en utarbetad metod och struktur med ett innehåll som anpassas till det specifika dotterbolagets utmaningar.

Respektive ägardialog avslutas med en summering av vad som framkommit och sammanställning över de aktiviteter som behöver genomföras för att öka den affärsmässiga samhällsnyttan med ägandet.

Resultatet av ägardialogen ställs samman i en handlingsplan som beskriver aktiviteter, ansvar och tidplan. Föreliggande ärende innehåller Göteborg Stads Leasing AB:s [nedan GSL] återrapportering av uppdrag i 2019 års handlingsplan.

Som ett resultat av 2019 års ägardialog mellan Göteborgs Stadshus AB [nedan Stadshus] och GSL, fick GSL i uppdrag att beakta innovativa, och nya, lösningar för att nå målet med fossilfria fordon 2023, i enlighet med:

”Kommunfullmäktige har beslutat att GSL, med berörda förvaltningar och bolag, ska verka för att staden ska ha en fossilfri fordonsflotta senast 2023.

Frågeställningen är komplex och kräver en mängd olika insatser för att nå målen.

För att uppnå ambitionerna krävs även ett innovativt förhållningssätt och lärande från olika offentliga aktörer, inom och utanför Sverige.

Inom, till exempel, delningstjänster sker för närvarande en stor mängd tester, kring hur det kan användas för att uppnå en fossilfri fordonsflotta.

En annan utmaning är att tillräckligt snabbt nå relevanta volymer, av fossilfria fordon i Göteborgsregionen, för att kunna säkerställa tillgång till nödvändig infrastruktur. Till exempel laddinfrastruktur för elbilar och tanktillgång för HVO100 fordon.

GSL får i uppdrag att genomföra en genomlysning, av olika offentliga aktörers tester med exempelvis delningstjänster och personalförmåner för att nå fossilfria transporter. Uppdraget ska ske i nära samverkan med relevanta förvaltningar och bolag.”

I korthet ger genomlysningen en god överblick de insatser som sker inom Göteborgs Stad, men belyser även ett antal nerslag i goda idéer / tankar från andra aktörer i Sverige och internationellt samt inom forskning.

Genomlysningen ger goda förutsättningar för GSL, och även andra bolag och förvaltningar, att inspireras av olika aktörer för att nå kort- och långsiktiga mål för ett fossilfritt transportsystem.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborgs Stadshus AB har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur ekologisk dimension

Göteborgs Stadshus AB har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur social dimension

Göteborgs Stadshus AB har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bilagor

1. Protokoll från styrelsemöte Göteborgs Stads Leasing AB, 21 april 2020 § 5.11
2. Slutlig rapport från Göteborgs Stads Leasing AB, 12 maj 2020

Ärendet

Återrapportering av aktivitet, från ägardialog och handlingsplan 2019, att beakta innovativa, och nya, lösningar för att nå målet med fossilfria fordon 2023.

Beskrivning av ärendet

Att uppnå det mål som Kommunfullmäktige har beslutat, att GSL, med berörda förvaltningar och bolag, ska verka för att staden ska ha en fossilfri fordonsflotta senast 2023, är komplext och kräver en mängd olika insatser för att nå målen.

För att uppnå ambitionerna krävs även ett innovativt förhållningssätt och lärande från olika offentliga aktörer, inom och utanför Sverige.

Den genomförda genomlysningen ger en god överblick de insatser som sker inom Göteborgs, Stad med målet att nå både GSLs mål, men även relaterat till Business Region Göteborgs uppdrag kring ett elektrifierat transportsystem, i sin helhet, senast 2030.

Utöver detta visar genomlysningen på många olika exempel, både nationellt och internationellt, hur andra aktörer agerar för att nå likartade mål.

Sammantaget ger genomlysningen GSL goda förutsättningar för att kontinuerligt utveckla sin egen verktygslåda för att nå satta mål. Förväntningen kan vara att en del av dessa idéer kommer att dyka upp inom Göteborgs Stad inom kort.

Utöver detta kan rapporten ge god inspiration till andra aktörer, inom och utom Göteborgs Stad, i sina egna uppdrag.

GSLs uppdrag kring en fossilfri fordonsflotta 2023 kommer närmast att diskuteras på ägardialogen 2020, men även kontinuerligt följas upp i ordinarie uppföljning.

Stadshus bedömning

Stadshus gör bedömningen att genomlysningen, att beakta innovativa, och nya, lösningar för att nå målet med fossilfria fordon 2023, väl uppfyller uppdraget från ägardialog och handlingsplan 2019.

Stadshus kommer att följa genomförandet i ordinarie uppföljning samt, vid behov, lyfta frågeställningen i framtida ägardialoger.

Eva Hessman

VD, Göteborgs Stadshus AB



Tid: Tisdagen den 21 april 2020 kl. 09.00

Plats: Gjutjärnsgatan 12, Göteborg

Närvarande:	Ann-Sofie Lagerstedt	1:e vice ordförande
	Kjell Blomqvist	2:e vice ordförande
	Lars-Gunnar Jönsson	ledamot
	Göran Larsson	ledamot
	Adam van Stam	suppleant
	Joakim Dahl	suppleant
	Kristina Carlsson	suppleant
	Martin Jonason	suppleant
	Mats Pervik	personalrepresentant Ledarna
	Arne Möller	personalrepresentant Vision
	Johan Sävhage	VD
	Jan Melin	controller, sekreterare

Ej närvarande:	Pierre Alpstranden	ordförande
	Ronald Blixt	ledamot
	Renas Mustafa	ledamot
	Flor Huamantumba	suppleant
	Martin Svensson Randsalu	suppleant
	Magdalena Lindstrand	suppleant

§ 1 Mötets öppnande

1:e vice ordförande Ann-Sofie Lagerstedt hälsade alla välkomna och förklarade styrelsemötet öppnat.

§ 2 Val av justerare

Kjell Blomqvist utsågs att jämte ordföranden justera dagens protokoll.

§ 3 Godkännande av dagordning

Dagordningen godkändes. Efter fråga från ordföranden konstaterades att ingen anmält jäv med anledning av ärendena på dagordningen.

§ 4 Föregående protokoll

Föregående mötesprotokoll nr 1 från den 3 mars 2020 lades med godkännande till handlingarna.



§ 5 Rapporter

§ 5.1 Muntlig rapport från presidiet

Information

2:e vice ordförande och VD lämnade en muntlig rapport till styrelsen avseende innehållet och vilka frågor som behandlats på presidiet den 14 april 2020.

Styrelsen antecknade informationen.

§ 5.2 Lägesrapport avseende verksamheten i bolaget

Information

Bolagets VD lämnade en rapport avseende verksamheten i bolaget. Han började med att informera om vad som händer i staden nu.

- Beträffande läget med Covid-19 så är VD med i en arbetsgrupp hos SLK som arbetar staden övergripande med att få tag i och distribuera material till förvaltningarna. Stadsdelsnämnden AFH har ett övergripande ansvar angående materialförsörjning.
- Arbetet med stadsdelsreformen fortsätter. Stadsdelsnämnderna och social resurs avvecklas och ersätts av fyra socialnämnder, en nämnd för äldreomsorg samt vård- och omsorgsnämnd inrättas och en nämnd för funktionsstöd inrättas. Omorganisationen skall vara klar den 1/1 2021.

Vidar informerade han om händelser inom bolagets affärsenheter:

- Service och utveckling
 - Utredning om kränkande särbehandling klar
 - Brist på fordonsmekaniker
 - I stort fungerar verksamheten bra, de problem som finns åtgärdas löpande
- Fordon och maskiner
 - På grund av stadsdelsreformen och pandemin är det relativt lugnt och enheten räknar med att färre bilar än beräknat kommer att bytas ut under året.
 - Fordonsupphandlingen kommer att gå ut i dagarna, denna upphandling kommer att vara mer flexibel än tidigare. Spårvägen har även aviserat att de vill ha hjälp med upphandlingar av specialfordon av oss.
 - Maskiner är fortsatt uppåt och en förfrågan har kommit från Framtidenkoncernen om service och underhåll samt leasing av deras maskinpark.
- Finans och administration
 - Årets inventering ute hos kund, skall vara klar 31 maj.
 - Miljörevision pågår för att få behålla miljöcertifieringen. Klar 27 maj.
 - Upphandlingen av nytt leasingsystem är nu publicerad. Anbudöppning kommer att ske den 20 maj.
- Stadens Bud
 - Beslut om att överföra huvudmannskapet för TAGE till Göteborgs Stads Leasing från Kretslopp och vatten i kommunstyrelsen.
 - Extra transporter med anledning av Coronapandemin.

Styrelsen antecknade informationen.

§ 5.3 Delårsbokslut per mars 2020

Beslut

Bolagets controller presenterade det ekonomiska utfallet för perioden januari till mars 2020 i enlighet med inför mötet utsända handlingar.

Styrelsen beslutade att fastställa delårsbokslutet för mars 2020 i enlighet med föreslaget och antecknade informationen.

12



§ 5.4 Prognos 2 för verksamhetsåret 2020

Bolagets controller föredrog ärendet i enlighet med inför mötet utsända handlingar.

Beslut

Styrelsen beslutade att fastställa bolagets förslag till prognos för verksamhetsåret 2020 i enlighet med föreslaget och antecknade informationen.

§ 5.5 Delårsrapport mars 2020

Bolagets VD föredrog ärendet i enlighet med inför mötet utsända handlingar. De nyckeltal som bolaget valt att ha med i rapporten gicks igenom.

Beslut

Styrelsen beslutade att fastställa bolagets förslag till delårsrapport för mars 2020 i enlighet med förslaget och antecknade informationen.

§ 5.6 Uppföljning av mål i affärsplan 2020-2023

VD föredrog ärendet i enlighet med inför mötet utsända handlingar.

Information

Styrelsen antecknade informationen.

§ 5.7 Försäkringsprogram 2020

VD föredrog ärendet i enlighet med inför mötet utsända handlingar.

Beslut

Styrelsen beslutade att godkänna försäkringsprogram för 2020 för Göteborgs Stads Leasing AB i enlighet med bilagda handlingar från Försäkrings AB Göta Lejon och antecknade informationen.

§ 5.8 Revidering av ägardirektiv

VD föredrog ärendet i enlighet med inför mötet utsända handlingar.

Information

Styrelsen antecknade informationen.

§ 5.9 KF:s beslut om snabb omställning fossilfria fordon och arbetsmaskiner

VD föredrog ärendet i enlighet med inför mötet utsända handlingar.

Information

Styrelsen antecknade informationen.

§ 5.10 Tillfälligt generellt ägardirektiv med anledning av Covid-19

VD föredrog ärendet i enlighet med inför mötet utsända handlingar. Bolaget behöver kalla till extra bolagsstämma då endast stämman kan besluta om ägardirektiv.

Beslut

Styrelsen beslutade att Göteborgs Stads Leasing kallar till extra bolagsstämma per capsulam den 28 april 2020 för att anta Tillfälligt generellt ägardirektiv för stadens helägda bolag med anledning av Covid19-krisen, fastställt av kommunfullmäktige den 16 april 2020. Beslutet i denna paragraf förklaras omedelbart justerat.



§ 5.11 Rapport från uppdragen i ägardialogen
VD föredrog ärendet i enlighet med inför mötet utsända handlingar.

Information

Styrelsen antecknade informationen.

§ 6 Övriga frågor

Efter fråga från ordföranden konstaterades att några ytterligare övriga frågor inte förelåg.

§ 7 Nästa styrelsemöte

Nästa styrelsemöte äger rum tisdagen den 23 juni 2020 i bolagets lokaler på Gjutjärnsgatan 12.

§ 8 Avslutning

Ordföranden avslutade sammanträdet.

Som ovan


Jan Melin
Protokollförare


Ann-Sofie Lagerstedt
Ordförande


Kjell Blomqvist
Justerare

Genomlysning för att nå fossilfria transporter

2020-05-12

Innehållsförteckning

Genomlysning för att nå fossilfria transporter	1
Uppdrag	4
Sammanfattning	4
Vägen framåt	5
1 Genomlysning	6
1.1 Nationellt	6
1.1.1 Resurseffektivitet och cirkulär ekonomi	6
1.2 Offentliga verksamheter	6
1.2.1 Förslag från handboken Utmaning 2020	6
1.2.2 Grön Resplan Linköping	8
1.2.3 Ny resepolicy Jönköping	8
1.2.4 Förslag från Luleå kommun	8
1.2.5 En fossilfri gränsregion	9
1.2.6 Transporter i Mellansverige	9
1.2.7 Hållbara transporter i Kronoberg	9
1.2.8 Hållbara och attraktiva stationssamhällen	10
1.2.9 Nya lösningar för framtidens arbetsplatsparkering	10
1.2.10 Klimatsamverkan Skåne	10
1.2.11 Skånetrafiken tar en Voi	12
1.2.12 "Hybridbilpool" och Smart Bildelning i Kungsbacka	12
1.2.13 REDI – resfria digitala möten i offentlig sektor	12
1.3 Privat verksamhet	13
1.3.1 KOMPIS	13
1.3.2 RESVANA – storskalig nudging	13
1.3.3 Sustainable Mobility Challenge	13
1.4 Forskning	14
1.4.1 Pågående forskning på Chalmers	14
1.4.2 Pågående forskning från IVL	15
1.5 Internationellt	17
1.5.1 Barcelona inför "superblocks"	17
1.5.2 Green mobility	17
1.5.3 Maas – en del av EU:s Green New Deal	17
1.5.4 Maas Global	17
1.5.5 Nottingham - skatt från arbetsplatsparkering till att bygga ut kollektivtrafiken	18
1.5.6 Holland tävlar	18

1.5.7	Nya cykelbanor i Paris underlättar för invånarna att pendla klimatsmart.....	18
1.5.8	Förslag från Singapore	18
2	Diskussion	19

Uppdrag

Göteborgs Stads Leasing AB har i uppdrag av Stadshus AB att senast den sista april redovisa följande:

Beakta innovativa och nya lösningar för att nå målet med fossilfria fordon 2023.

Kommunfullmäktige har beslutat att Göteborgs Stads Leasing (GSL) tillsammans med berörda förvaltningar och bolag ska verka för att staden ska ha en fossilfri fordonsflotta senast 2023.

Frågeställningen är komplex och kräver en mängd olika insatser för att nå målen. För att uppnå ambitionen krävs även ett innovativt förhållningssätt och lärande från olika offentliga aktörer, inom och utanför Sverige.

Inom tex delningstjänster sker för närvarande en stor mängd tester kring hur det kan användas för att uppnå en fossilfri fordonsflotta.

En annan utmaning är att tillräckligt snabbt nå relevanta volymer av fossilfria fordon i Göteborgsregionen för att säkerställa tillgång till nödvändig infrastruktur, tex laddinfrastruktur för elfordon samt tanktillgång för HVO100-fordon.

GSL får i uppdrag att genomföra en genomlysning av olika offentliga aktörers tester med exempelvis delningstjänster och personalförmåner för att nå fossilfria transporter.

Sammanfattning

Riksdagen beslöt 2017 att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 % mellan 2010 och 2030. Göteborgs Stad har antagit Transportutmaningen 2030 där företag och organisationer förbinder sig att senast år 2030 endast utföra och köpa fossilfria inrikestransporter. Ett steg på vägen är det beslut som kommunfullmäktige antog 2019 om en fossilfri fordonsflotta 2023 i Göteborgs Stad.

Det finns en mängd forskning och tester som pågår både nationellt och internationellt i området. Att beteende och attityder spelar stor roll i sammanhanget är forskare i området överens om. För att hitta den bästa vägen till en fossilfri framtid är det nödvändigt att samverka och att lära av varandra. Det räcker inte med att ställa om till hållbara drivmedel och el utan vi måste tänka om och tänka nytt genom en kombination av olika aktiviteter. En strikt och tydlig resepolicy tillsammans med ett starkt ledarskap är grunden för en framtida omställning till fossilfria transporter. Delningsekonomi och digitalisering, i form av appar är andra verktyg för att på ett överskådligt sätt kunna välja rätt transportsätt utifrån miljömässiga och ekonomiska aspekter.

En tydlighet i politiska mål och ambitioner är väsentligt för att omställningen ska ske. Det krävs en prioritering för att alla stadens verksamheter ska ha möjlighet att verka för målen. För att attrahera nya medarbetare som krävs i våra verksamheter är det viktigt att staden är en föregångare. Den generation som nu tar sig in på arbetsmarknaden sätter detta högt på agendan.

Genomlysningen har resulterat i ett antal punkter i rubriken, "vägen framåt", som påbörjats men också sådant att arbeta vidare med, exempelvis en betydligt mer strikt och tydlig resepolicy än vad som finns idag tillsammans med att använda digitalisering i högre utsträckning.

Vägen framåt

Göteborgs Stads Leasing - pågående

- Omställning till fossilfri fordonsflotta 2023.
- KF har tagit ett beslut om att Stadens verksamheter ska utse en Mobilitetssamordnare. GSLAB har tagit fram en rolbeskrivning för tjänsten (se bilaga 1), startat upp ett Mobilitetsnätverk och förbereder en adekvat utbildning för Mobilitetssamordnarna.
- Tillsammans med mobilitetssamordnarna, utveckla en strategi kring behovsprövning av fordonsavtal, liknande det som görs i Luleå kommun.
- GSLAB tillsammans med Trafiknämnden, har fått i uppdrag att innan utgången av 2020 ta fram förslag till styrande dokument att ersätta befintliga styrdokument på miljöfordonsområdet samt revidera dokument för trafiksäkerhet i enlighet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Göteborgs Stads Leasing - kommande

- Följa testerna med Mobility as a Service-appar. Under vinter 2020/våren 2021 starta en test med tex Smart resenär som projektet LIMA använder.
- Det finns en stor besparingspotential genom att dela våra resurser i form av ruttoptimering och stadengemensamma bilpooler. Ett förtydligande och ändring av ändamålsbeskrivning gällande Dataskyddsförordningen krävs för att kunna hämta ut mer information i de digitala körjournalerna som används idag. Här krävs en samverkan med fackliga organisationer på central nivå. Vidare bör en utredning om affärsmodell och eventuell internfakturering påbörjas för stadengemensamma bilpooler.

Det finns ett antal förslag som gäller planering på ett övergripande plan, där GSL inte är drivande men som ändå bör nämnas för att nå hållbar mobilitet. Dessa är;

Förvaltningar och bolag i Göteborgs Stad - pågående

- Införa striktare resepolicy i staden, som styr på vilket sätt man ska resa beroende på längden av resan **om** resan överhuvudtaget behöver genomföras.
- Göteborgs Stads Parkering AB ska reglera alla förvaltningars och bolags parkeringsplatser för anställda.

Förvaltningar och bolag i Göteborgs Stad - rekommendation

- Inför en grön resplan, som är ett samlat grepp med olika åtgärder för att effektivisera resandet och transportererna, likt Linköping.
- Förenkla för verksamheternas cyklister genom att upphandla cykelrelaterade produkter som lås, hjälm, cykelreparation mm. för de cyklar som inte leasas genom GSLAB.
- Stadsplanering med hållbar mobilitet i fokus, likt Barcelona.
- All upphandling som innefattar transporter ska ställa krav på fossilfria transporter.

Visionära förslag

- Sätta mål för ökat antal digitala möten.
- Erbjud stadens anställda eldrivna personalbilar (leasing), likt Kungsbacka kommun.
- Erbjud stadens anställda ersättning för användning av egen cykel i tjänst, likt Jönköpings kommun.

1 Genomlysning

Hur skapar vi framtidens fossilfria transporter?

Göteborgs Stads Leasing har genomfört en genomlysning av aktiviteter för att nå fossilfria transporter som finns på marknaden och vad andra kommuner och myndigheter genomfört. I denna rapport presenteras ett urval av de förändringar och projekt som arbetas med kring frågan om framtidens fossilfria transporter.

1.1 Nationellt

1.1.1 Resurseffektivitet och cirkulär ekonomi

Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien, IVAs projekt Resurseffektivitet och cirkulär ekonomi hade huvudfokus på hur Sverige inom fem områden kan hushålla med resurser ur ett samhällsperspektiv och skapa cirkulära affärsmodeller som stärker svensk konkurrenskraft och samtidigt bidra till en minskad klimatpåverkan. Ett av de områden som ingick i projektet var mobilitet.

Projektet som presenterades i april 2020 visade att hela transportsystemet måste bli mer resurseffektivt. Nya mobilitetslösningar behövs, med mer fokus på kollektivtrafiken och ökad fyllnads- och nyttjandegrad i hela transportkedjan, bland annat med hjälp av digitaliseringen. Likaså behöver beteenden och synen på transportsätt ändras med hjälp av kunskapsuppbyggnad för mer medvetna val. Samtidigt kan effektivare fordon, fossilfria drivmedel, överflyttning från väg till mer energieffektiva trafikslag som tåg och sjöfart samt liknande teknikbaserade lösningar, som alla är viktiga för att minska koldioxidutsläppen och minska climateffekten. Slutligen krävs ett ledarskap för att våga fatta beslut och att fullfölja dessa, samt regelverk som möjliggör investeringshorisonter som sträcker sig över mandatperioder och partigränser.

1.2 Offentliga verksamheter

1.2.1 Förslag från handboken *Utmaning 2020*

För att omställningen ska vara framgångsrik och tidseffektiv har Gröna Bilister gett ut handboken *Utmaning 2020* av Mattias Goldmann och Per Östborn. Handboken gavs ut redan 2011, men då de har samlat rekommendationer till hur offentliga organisationer effektivast uppnår hållbara transporter är den fortfarande högaktuell. Ur handboken har nedan förslag hämtats och förslagen utgår ifrån åtgärder som någon av Sveriges kommuner framgångsrikt genomfört.

- Kräv fossilfritt – Undantag från fossilfritt bör skriftligt motiveras och godkännas av förvaltningschef och fordonsansvarig.
- *Down-size* – Kommunala bilar transporterar sällan fem personer med mycket bagage – välj mindre bilar.

- De flesta kommuner kan effektivisera bilanvändandet med hjälp av kommunala bilpooler. De bilar som inte ingår i bilpooler och har en låg nyttjandegrad bör utvärderas om de verkligen behövs i verksamheten. Det onödiga bilanvändandet minimeras med en välformulerad resepolicy. Den bästa resan för miljö och ekonomi sker utan bil!
- Piska och morot – Ta ut en straffavgift från de förvaltningar och bolag som kör bilar som inte klarar kraven på fossilfritt. Ge bidrag för eventuell merkostnad till dem som väljer fossilfritt.
- Ställ kvalitetskrav på miljötekniken – undermålig kvalitet kan undergräva förtroendet för grön teknik. Batterier i elbilar och gasutrustning i gasbilar ska klara svensk vinter – begär garantier för prestanda ned till riktigt låga temperaturer.
- Föregrip utvecklingen – efterfråga fossilfria fordon som ännu inte finns på marknaden, t ex fordon som kan köras på förnybar bensin.
- Erbjud samåkningstjänster – för resor till och från arbetet.
- Videokonferensanläggningar ska finnas tillgängliga och användas, vilket kräver utbildning och stimulans för att användas.
- Ha alla slags fordon/mobilitetslösningar i en och samma fordonspool – anställda uppmantras att använda cyklar och kollektivtrafik om dessa bokas i samma system som bilarna.
- Förbjud egen bil i tjänst.
- Optimerar resrutter - för regelbundet återkommande resor med hjälp av datasimuleringar.
- Underlätta bilfria resor till och från arbetet – Erbjud cykelparkering under tak, tryckluftspump, duschmöjligheter, cykelkartor mm.
- Tydliga rutiner bör upprättas för inrapportering av fordonsflottans sammansättning, tankningsbeteende, koldioxidutsläpp, utbildning och andra kontraktsvillkor.
- Utse en fordonsansvarig som håller koll på fordonsflottan och rapporterar in nödvändig statistik för att beräkna gröna nyckeltal. Presentera gärna dessa nyckeltal på hemsidan med jämförelser över tid.
- Låt eventuell avgift för pendlingsparkering vid infarter fungera som biljett i kollektivtrafiken.
- Webbaserad reseplanering – skapa ett verktyg där man kan jämföra olika färd sätt vad gäller tidsåtgång, koldioxidutsläpp, kostnad osv.
- Drivmedelsmorot. Ge gasbilsköpare en check på lokalproducerad biogas och elbilsköpare gratis förnybar el på kommunala laddstationer under en begränsad period.
- Skrotbil mot kollektivtrafikkort – Erbjud kollektivtrafikkort eller medlemskort i bilpool under samma period som den som skrotar sin bil lovar att avstå från att skaffa ny.
- Webportal för samåkning – ge invånarna möjlighet att erbjuda samåkning och hitta samåkningspartner på nätet.

- Entreprenörer – ställ samma höga krav på säkerhet och miljö på alla externa entreprenörers fordon som gäller för kommunens fordon.
- Säkerställ att all nyetablering av skolor, vård, handel och annan service kan nås med kollektivtrafik.

1.2.2 Grön Resplan Linköping

Linköpings kommun arbetar med flera olika gröna resplaner för arbetsplatsområden, tillsammans med företag och fastighetsägare. En grön resplan är en handlingsplan för att öka andelen hållbara och effektiva pendlingsresor till arbetsplatser, med syftet att minska utsläpp av koldioxid. Linköping har infört ett flertal olika åtgärder för att underlätta och stimulera till ett mer hållbart pendlingsresande. Införda åtgärder är prova-på-kort för kollektivtrafiken, bomsystem vid bilparkeringen, cykelservice, fler och bättre cykelställ samt bättre möjligheter till distans/webbmöte.

Åtgärderna börjar få effekter, tex har resorna med hållbara färdmedel ökat med 8 %, vilket lett till ökad fysisk aktivitet och bättre hälsa hos medarbetarna. Även bilresorna har minskat med 8 %, vilket lett till ett minskat behov av parkeringsplatser och minskade utsläpp av koldioxid. Klimateffekten av det förändrade resandet är en minskning med cirka 1 300 ton koldioxid, cirka 13 % 2015 jämfört med 2011/2012 (inklusive effekten av teknikutveckling).

1.2.3 Ny resepolicy Jönköping

Jönköpings kommun inrättade en ny mötes- och resepolicy 2019 där första steget i trappan är att mötas på distans. Anställda i kommunen ska genomföra en obligatorisk webutbildning om resfria möten. Om man ändå måste göra en resa i tjänsten utgår ersättning vid användning av egen cykel i samma nivå som om man använder egen bil. Medarbetare rapporterar resan i lönehanteringssystemet. När ersättningen infördes fanns en viss skepsis till konceptet. Till glädje för både medarbetare och kommun fungerar detta snarare väldigt bra.

Anställda kan beställa förmåncykel sedan 2016 genom Ecochange. Det har resulterat i ett ökat pendlande med elcykel framför bil.

1.2.4 Förslag från Luleå kommun

Luleå kommun har skrivit fordonsriktlinjer från 2018 och innehåller bland annat roller och ansvar, utrustningskrav, uppföljning samt fordonsboksut. Det som sticker ut i deras riktlinjer är att en behovsprövning alltid görs vid fordonsinköp. Om transportbehovet för det tänkta fordonet är mindre än 1500 mil per år ska en bilpoolslösning alltid övervägas. Poolbilarna anpassas efter nyttjandegrad med huvudregeln att en poolbil ska vara bokad minst 40% av en arbetsdag (192 minuter/dag) i snitt. Om bokningarna understiger 192 minuter/dag bör antalet poolbilar minskas för att matcha efterfrågan. Likaså finns ett omvänt scenario – om bokningarna överstiger 60%, 288 min/dag bör antalet poolbilar utökas.

1.2.5 En fossilfri gränsregion

I projektet Infragreen 2014 skrev samtliga kommuner i gränsregionen Fyrbodal, Östfold och Follo under på att de ska vara fossilfria 2030. Få andra regioner i Europa har en sådan stark politisk förankring. I det nuvarande projektet Fossilfri gränsregion 2030, finns konkreta arbetssätt för att uppnå fossilfrihet. Kommunerna har en central roll i omställningen till fossilfrihet, inte minst som arbetsgivare och genom de påverkansmöjligheter som finns gällande inköp och upphandling. Tillsammans är kommunerna en gigantisk marknadsaktör som köper varor och tjänster för 500 miljarder kronor per år, varav transporter av både gods och människor är en betydande del. De insatser som utförs ska leda till en ökad användning av fordon som drivs av förnybara, klimatneutrala drivmedel, samt utbyggnad av infrastruktur för laddning och tankning.

Projektet startade med att skapa goda exempel och sätta mål och har succesivt övergått till att växla upp så att förändringar faktiskt genomförs och får genomslag. Omställningen har redan börjat och området byter successivt till fossilfria fordon, antalet laddstationer ökar varje månad och det finns konkreta planer för utbyggnad av nya tankställen för biogas. Projektet kommer också arbeta med omställningen till fossilfria arbetsmaskiner samt utökandet av elcyklar.

1.2.6 Transporter i Mellansverige

Projektet Fossilfritt 2030 – Fossilfria och effektiva transporter i östra Mellansverige - samlar och lyfter fram de kommuner som vill agera föredöme och därmed även påskynda och stötta näringslivets och privatpersoners omställning till mer hållbara transporter. Att minimera användningen av egen bil i tjänst kan vara ett smart sätt för organisationer att minska sin klimatpåverkan vid sidan om att arbeta för ökad andel resfria möten samt resor som utförs med gång-, cykel- eller kollektivtrafik.

1.2.7 Hållbara transporter i Kronoberg

Kronoberg är en glesbefolkad region och bilen har en dominerande ställning som färdmedel, vilket inte är förenligt med en hållbar utveckling. Nya attraktiva transportalternativ är en förutsättning för omställning till ett grönt Kronoberg, vilket också kan bidra till en dynamisk arbetsmarknad och ökad konkurrenskraft.

Idag finns i regionen en hög andel fossilt bränsle inom godstransporter samt en bristande samordning mellan transportörer och företag som leder till låg fyllnadsgrad i lastbilarna. Detta har lett till att andelen lätta lastbilar har ökat markant och därmed också utsläppen. Dessutom råder det bristande kunskap och insyn i hur beteende och konsumtions/inköpsmönster påverkar mängden godstransporter i samhället och vilka förbättringspotentialer som finns. En undersökning visar att länets kommuner under en treårsperiod lägger cirka 300 miljoner kronor på tjänsteresor för cirka 16 000 anställda. Dagligen sker drygt 30 000 arbetsresor till och från jobbet. Att utveckla hållbara resor på arbetsplatser och åtgärda problemområden är en god investering för jämställdhet, ekonomi, tillväxt, hälsa och miljö. Det är mot denna bakgrund projektet *hållbar mobilitet i gröna Kronoberg* fått sin drivkraft. Projektet som pågår till utgången av 2020 bygger på samverkan mellan Region Kronoberg, Energikontor sydost och länets åtta kommuner. Projektets mål är att öka andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång och antalet person- och godstransporter (km) med fossildrivna transportmedel ska minska samt öka kunskap kring hållbara tjänsteresor och arbetspendling hos nyckelpersoner.

1.2.8 Hållbara och attraktiva stationssamhällen

Många människor som bor i samhällen utanför större tätorter är i dag bilberoende och området kring pendeltågstationerna domineras ofta av parkeringar. Projektet *Hållbara och attraktiva stationssamhällen* som drevs 2015 - 2018 av IVL Svenska Miljöinstitutet, Chalmers och RISE, har utmanat idén om bilen som den enkla lösningen. Tillsammans med en stor grupp representanter från kommun, region och näringsliv studerade man tätorterna Lerum och Nödinge utanför Göteborg som utsågs till pilotområden.

Projektet tog sin utgångspunkt i två konkreta politiska mål; öka byggandet i kommunerna och minska utsläppen från transporter. Den mark som kommunerna vill bygga på ligger vanligtvis nära stationerna, men upptas ofta av bilen för parkeringar och vägar. En del av projektet handlade om hur man kan använda marken runt stationerna mer effektivt, samtidigt som den blir mer attraktiv. Tanken med minskad parkeringsyta ger skjuts åt andra lösningar än privatbil för resor och transporter. Projektet har därför utvecklat och testat lokala res- och transporttjänster (mobilitetstjänster) kopplade till ett gemensamt belöningsystem. SMART-appen, som belönar hållbart resande, användes i projektet med syftet att testa om belöningar kan få människor att ändra sina resvanor. Vidare utvecklades en affärsmodell för plattformen (appen) för lokala res- och transporttjänster. Test och användning av mobilitetstjänster och tillhörande plattform gav värdefull kunskap, men en lansering var inte aktuell på grund av bristande lönsamhet och intresse och för att kommun eller stat antagligen behöver ta en mer aktiv roll, enligt projektgruppen.

1.2.9 Nya lösningar för framtidens arbetsplatsparkering

När städerna förtätas ökar behovet av hållbara transportlösningar. I projektet ArbPark som pågick under 2017–2019 studerades två expansiva områden i Göteborg och vad som händer när områden förtätas och nya arbetsplatser tillkommer, men med oförändrad parkeringstillgång.

Under projektet studerades parametrar som parkeringsbeläggning, avgifter och parkeringsutbud, men även attityder och förändringsprocesser. Målet var att ta fram ny kunskap som utvecklar styrmedel, planerings- och analysverktyg för arbetsplatsparkering som del i den attraktiva och innovativa staden. Man har studerat olika aktörers möjligheter att möta de utmaningar som uppstår när allt fler besökare och anställda vill resa till växande arbetsplatskluster i tätande stadsmiljöer. För att hantera denna typ av förändringar rationellt har det blivit tydligt under projektets gång att aktörerna behöver gå mot en mer marknadsmässig syn på efterfrågan och nyttjandet av parkering.

1.2.10 Klimatsamverkan Skåne

Tio skånska kommuner har mellan 2016–2019 arbetat mot tre gemensamma mål:

- 100% fossilbränslefri el
- Minst 90% fossilbränslefri uppvärmning
- Minst 50% fossilbränslefritt drivmedel

Projektet bestod av flera delar bland annat årlig inventering och sammanställning av kommunernas energianvändning. Dessutom arbetade kommunerna med olika områden: fordonsflottan, tjänsteresorna, fastighetsägarna och uppvärmningen.

Det gemensamma målet är uppnått och flera av kommunerna har överträffat sina mål. Den förnybara andelen av uppvärmningen har exempelvis ökat från 76 till 90 procent och andelen fossilfria drivmedel har gått från 35 till 61 procent.

Följande åtgärder har gjorts för att fasa ut fossila bränslen:

Båstad har arbetat med att via det kommunala fastighetsbolaget ställt krav på 100 % förnybar uppvärmning, att skapa struktur och mobilisera kring utfasningen av fossila bränslen, ökat användandet av resfria möten genom förankring av riktlinjer och förbättrade rutiner för bokning och uppföljning av resor.

Eslövs plan för en effektiv och fossilbränslefri fordonsflotta innehåller bland annat en process och strategi för utbyte av fordon. Dessutom har en snabbversion av riktlinjer för fordon tagits fram för att lättare nå ut till berörda inom kommunen.

Helsingborg har arbetat med att undersöka marknaden och ställa krav på fossilfria transporter och bränslen, genomföra prova-på-kampanjer för cykel och kollektivtrafik samt undersöka förmånscykel. Man inför också ett av landets tuffaste klimatväxlingsprogram vilket innebär att resor med flyg och egen bil i tjänsten beläggs med en avgift som motsvarar 50 procent av kostnaden för resorna. Pengarna används till att bekosta för resor med kollektivtrafiken och bidrag till elcyklar. Genom det nya systemet skapas ett tydligt incitament för att välja klimatvänliga färdmedel när det är möjligt.

Hässleholm har tagit fram och infört riktlinjer för fossilfria drivmedel och arbetat med rutiner för upphandling, kommunikation av resepolicy och riktlinjer.

Höör har arbetat med upphandling av fossilfria drivmedel i kombination med en central fordonsorganisation, omställning från fossil olja till RME för uppvärmning, etablering av en cykelpool och ett gastankställe.

Kristianstad arbetar med dialog och krav på alla externa fastighetsägare för genomförande och uppföljning av 100 % fossilbränslefri organisation gemensamt i kommunkoncernen (inklusive de kommunala bolagen), intern klimatväxling som omfattar tjänsteresor och inköp av fossilfria drivmedel.

Lund har en plan för övergång till eldrift för arbetsmaskiner och arbetsfordon samt att ersätta fossil diesel och gas med de förnybara drivmedlen HVO och biogas.

Malmö arbetar med laddplatser för kommunala elbilar på kvartersmark och kommunala riktlinjer för publika laddplatser, avtal med externt fjärrvärmebolag om 100 % förnybar fjärrvärme, utan att resterande kunder får mer fossilt i sin fjärrvärme samt leverantörsträff för arbetsmaskiner och tunga fordon med fossilfria drivmedel. För att fasa ut fossila bränslen i tjänsteresor har ett långsiktigt arbete påbörjats med att informera om resande till Stockholm - kostnader och statistik.

Tomelilla har infört digitala körjournaler, vilket effektiviserar användningen av fordon, ställer krav i upphandlingen för olika typer av fordon, erbjuder alternativ till långa resor såsom webinarier och Skype.

Trelleborg har infört samordnad fordonshantering med utgångspunkt i central fordonsorganisation, innehållande mål, metod, organisationsskiss och fordonsinventering.

1.2.11 Skånetrafiken tar en Voi

Som kund hos Skånetrafiken ingår nu att gratis testa elsparkcykel, vilket kommer underlätta för människor att välja bort bilen och resa hållbart mellan hållplatserna, menar Skånetrafiken.

1.2.12 “Hybridbilpool” och Smart Bildelning i Kungsbacka

“Hybridbilpool”

Kungsbacka kommun har en bilpool som är en slags “hybrid”, med en blandning av kommunens egna fordon och bilpoolsföretagets fordon. Bilpoolen startades med Sunfleet för ca 2 år sedan. Sunfleet bröt dock avtalet med kommunen och Move About tog senare över projektet med samma förutsättningar. Både kommunens medarbetare och privatpersoner kan boka i bilpoolen. Medarbetare kan boka både kommunala bilar och Move Abouts bilar medan privatpersoner endast kan se och boka Move Abouts bilar. I dagsläget finns ca 15 kommunbilar i bilpoolen, men man har en ambition om cirka 50–60 bilar på sikt. Det är samma prissättning oavsett vem bilen tillhör. Fakturan från Move About hanteras av Serviceområde Fordon och interndeberas på respektive enhet inom kommunen.

Kungsbacka kommun betalar en månadskostnad per bil till Move About för bokningssystem och support. Kommunen köper telematiken från Move About. Det framhålls att det finns en oro hos Move About att endast kommunens bilar bokas och det har varit svårt att få någon kommersiell aktör att gå med på detta upplägg. Sunfleet bröt sitt avtal med kommunen då de beslutade att de inte kunde acceptera detta upplägg. Bilpoolsföretagen vill hyra ut även alla bilar i bilpoolen, inte bara tillhandahålla en plattform och support.

Smart bildelning av personalbil

I Kungsbacka kommun genomför man nu även ett pilotprojekt som kallas *Smart Bildelning av personalbil*. Under en testperiod på ett år leasar tio medarbetare personalbilar med bruttolöneavdrag. Under arbetstid används bilarna av kollegorna som en bilpoolsbil för resor i tjänsten. Kungsbacka är första kommun i landet att pröva denna modell. Detta har hittills varit framgångsrikt, medarbetaren får milersättning för de sträckor den används i bilpoolen. Detta har hittills varit positivt för alla parter; bilar finns tillgängliga för tjänsteärenden och medarbetaren som innehar personalbilen får låga fordonskostnader. Projektet är dock försenat, och kommer att pågå hela 2020 innan de kan utvärdera.

1.2.13 REDI – resfria digitala möten i offentlig sektor

I projektet REDI – resfria digitala möten i offentlig sektor – ges kommuner, kommunala bolag och regioner stöd i arbetet att öka andelen digitala möten i sina organisationer. Projektet finansieras av Energimyndigheten och drivs av Energikontoren Sverige mellan perioden juni 2018 – oktober 2020. Kärnan i projektet är en 10-stegsmodell som innehåller tio konkreta steg som hjälper organisationen att få till en förändrad möteskultur i grunden. Målet är att minst 50 organisationer tagit del av projektets metoder.

1.3 Privat verksamhet

1.3.1 KOMPIS

KOMPIS, kombinerad mobilitet som tjänst i Sverige, är initierat av Regeringens samverkansgrupp för nästa generations resor och transporter och syftar till att främja framväxten av kombinerad mobilitet i Sverige. Projektet verkar för riktade utlysningar för att stimulera uppkomsten av nya mobilitetstjänster och stimulera samverkan mellan alla aktörer inom MaaS, Mobility as a Service. De utlysningar som blivit beviljade medel är bland annat LIMA och UbiGo som ni kan läsa mer om nedan.

1.3.1.1 LIMA

LIMA är ett mobilitetsprojekt för alla som jobbar på och i närheten av Lindholmen i Göteborg. I en pilot som lanseras våren 2020, och samlar olika transportslag och parkering i en smart tjänst, är LIMA:s syfte att förenkla lokala och regionala resor, öka framkomligheten på Lindholmen och bidra till en mer hållbar stad. Projektdeltagarna kommer att kunna använda kollektivtrafik, hyrcyklar och taxi. Dessutom har de tillgång till delade el-bilar via en bilpool samt företagsbilar. Man kan även dela sin egen bil, allt i en och samma tjänst.

1.3.1.2 UbiGo

UbiGo erbjuder ett flexibelt abonnemang på resande, som löser vardagens alla resebehov och gör livet enklare för storstadshushåll. I abonnemanget finns kollektivtrafik, pool- och hyrbil, taxi och cykel efter behov. Allt nås i en app som även innehåller en lättanvänd multimodal reseplanerare. UbiGo lanserades i Stockholm 2019 men utvecklades 2013–2014 i Göteborg. Göteborgspiloten visade att kunderna ändrade sina resvanor. Andelen som var mycket nöjda med sin mobilitet ökade från 17 procent till 50 procent, oavsett om de tillhörde hushåll som hade "växlat in" sin bil eller inte.

1.3.2 RESVANA – storskalig nudging

Många vill börja resa mer klimatsmart men har svårt att ta första steget. Därför skapades den digitala plattformen RESVANA - som ger en vänlig och personlig knuff på vägen. Med smarta nudgar vid rätt tidpunkt skapar plattformen nya beteenden och vanor genom målgruppsanpassade budskap. RESVANA nyttjar nystarteffekten och använder potentialen för beteendeförändring som uppstår vid en nystart. Plattformen ger exempelvis nyinflyttade eller nyanställda individanpassad information utifrån deras unika förutsättningar. Budskapet skickas via SMS som i sin tur innehåller en unik länk med information och i flera led nudgas mottagaren till mer klimatsmarta resvanor. Hela processen mäts och analyseras slutligen för att på bästa sätt ska kunna utvärdera varje deltagares hållbarhetsinsats.

1.3.3 Sustainable Mobility Challenge

Sustainable Mobility Challenge är en global innovationstävling som Energimyndigheten arrangerar med målsättningen att hitta hållbara tjänster för vardagsresandet. Två av vinnarbidragen 2019 kan du läsa om nedan.

1.3.3.1 ÅF och Benify vill erbjuda hållbart resande som prenumeration

Det var på en branschträff som Energimyndigheten och RISE anordnade i februari 2019 som ÅF och Benify fann varandra. Sen gick det fort! De hade tänkt samma tankar och tre veckor senare lämnade de in ett tävlingsbidrag till Sustainable Mobility Challenge. När tävlingen avgjordes i maj 2019 visade det sig att samarbetet tog dem ända till prispallen.

Målet med den lösning som ÅF och Benify hade tagit fram tillsammans var att möjliggöra för arbetsgivare att erbjuda flexibla mobilitetsförmåner som medarbetarna kan bekosta genom löneavdrag. Arbetsgivaren kan också sponsra de mobilitetslösningar som man vill uppmuntra ur ett hållbarhetsperspektiv och därmed använda nudging för att påverka medarbetarnas beteende i önskad riktning.

1.3.3.2 Kyyti Group förändrar resenärers beteende steg för steg

Kyyti Group erbjuder en tjänst som gör det möjligt för resenärer att prova på ett mer hållbart resande on-demand. I takt med att vanor och resebeteenden förändras finns möjlighet att hoppa på en fullskalig mobilitetslösning.

Kyytis lösning kopplar ihop hållbara resealternativ såsom bilpool, låncyklar, samåkning och kollektivtrafik. Tjänsten vänder sig i första hand till arbetsgivare som ser ett värde i att erbjuda sina anställda ett hållbart sätt att ta sig till och från jobbet. Anställda kan byta ut enskilda resor när de passar dem, istället för att slentrianmässigt ta bilen varje dag. Förhoppningen är att när de anställda märker att det både är flexibelt och effektivt kommer fler och fler resor bytas ut. Plattformen, som erbjuds genom en app i mobilen är redan i bruk i flera länder och därför finns goda förutsättningar för en snabb marknadsintroduktion av Kyyti Groups lösning i Sverige.

1.4 Forskning

1.4.1 Pågående forskning på Chalmers

1.4.1.1 Systemmodellering för att analysera framtidens transportsystem

Systemmodeller används för att fånga, analysera och förstå transportsektorn och dess kopplingar till energisystemet och miljön i stort. Till exempel så kan dessa modeller analysera konsekvenserna av centrala trender som ökad delning, elektrifiering och automatisering av transporter på det övergripande energisystemet. Vidare studeras också potentiella politiska styrmedel och dess konsekvenser och eventuella bieffekter.

1.4.1.2 Personlig mobilitet

Denna forskning fokuserar på användarperspektivet rörande efterfrågan på mobilitet och olika mobilitetslösningar. Genom tvärvetenskapliga studier utvärderas olika mobilitetstjänster så som elbilar, delad mobilitet och introduktion av självkörande bilar. Faktorer som analyseras är förändringar i behovet av mobilitet, miljöpåverkan, ekonomisk bärkraft och acceptans hos användare. Metoderna sträcker sig från ekonometri, optimering och statistisk analys till enkäter, intervjuer och loggning av bilrörelsemönster.

1.4.1.3 Långväga resande

För många höginkomstländer är klimatpåverkan från det långväga resandet lika stor som från de dagliga korta resorna. Forskningen omfattar bland annat metoder för mätning av växthusgasutsläpp från befolkningens flygresor. Intresset är stort för att förstå hur ett framtida transportsystem för långväga resande, som är i linje med klimatmålen, skulle kunna se ut när det gäller till exempel tåg, biobränslen, digitala möten och alternativa semestervanor.

1.4.1.4 Big data inom mobilitet

Denna forskning har två huvudsakliga mål; dels att öka förståelsen för människans rörelsemönster genom inhämtning och analys av stora mängder data från digitala miljöer, dels tillgängliggöra kunskap och data i syfte att främja hållbara transporter utifrån miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter. Genom att samla kunskap från en rad olika områden som transporter, maskininlärning, artificiell intelligens, datavetenskap och komplexa system och nyttja nya framsteg inom 'Big data' och avancerad dataanalys, syftar forskningen till utveckling av högteknologiska innovativa mobilitetslösningar. Forskningen är viktig då man ser många tillämpningsområden tex inom folkhälsa, energi och stadsplanering.

1.4.2 Pågående forskning från IVL

1.4.2.1 Stadsförtätning och parkeringsytor

I ett projekt ska IVL Svenska Miljöinstitutet tillsammans med kommunala bostadsbolagskoncernen Framtiden AB identifiera lösningar för ett mer hållbart stadsbyggande. Projektet använder ett studieobjekt i Göteborg för att analysera metoder, möjligheter och potential till samutnyttjande av parkeringsbestånd för bilar och cyklar.

Forskningsprojektet syftar till att ta fram ny kunskap och rekommendationer som kan användas i både Göteborg och jämförbara städer.

Fokusområden i projektet:

- Effektiv markanvändning, låg resursanvändning och strukturer för hållbart resande.
- Lägre kostnader för att bygga bostäder.
- Utforma bostäder, parkeringsytor och mobilitetstjänster på ett sätt som bidrar till hållbart resande och minskade miljöeffekter.
- Studera affärsmodeller och möjligheter att nå utsatta mål i kommunala trafikstrategier, klimatstrategier och miljöprogram.

1.4.2.2 Hur påverkas regionen när kollektivtrafiken elektrifieras?

För att undersöka hur eldrift påverkar det redan etablerade system med biogas i kommunerna och vad som är mest hållbart ur ett regionalt perspektiv genomför IVL och Lunds universitet ett forskningsprojekt tillsammans med flera industri- och branschorganisationer.

Många kommuner har redan etablerade system med biobränslen, till exempel är det vanligt att kommuner samlar in matavfall för att producera biogas som sedan används som bränsle inom kollektivtrafiken. Forskningen vill undersöka vad det innebär när kommuner väljer att styra om mot eldrift istället och hur de olika satsningarna kommer påverka varandra.

Det behövs mer kunskap om konsekvenserna av dessa val, både sett ur ett miljöperspektiv men också vad det får för socioekonomiska konsekvenser. Resultaten kan vara intressanta ur ett nationellt perspektiv eftersom samma utveckling sker i hela landet.

1.4.2.3 Kilometerskatt för en effektiv vägtrafik

I detta projekt undersöker man nya styrmedel för den lätta vägtrafiken, där framförallt en avståndsbaserad skatt för personbilar jämförs med existerande, men man ser även över möjligheten till nya styrmedel.

En kilometerskatt kan utformas med flera parametrar. Exempelvis kan det vara billigare att köra på landsbygden än i tätort eller att skattens storlek varierar med bilens miljöklass. På lång sikt är attraktiva städer, frisk luft och ett hållbart energieffektivt transportsystem målet när det fossila kolet har fasats ut.

I projektet ska styrmedlens utformning studeras genom ekonometrisk modellering, där effekter på exempelvis energianvändning och bilinköp undersöks. Vidare tas en modell fram som kan användas för att räkna på avståndsbaserad vägsatt. Jämfört med de modeller som används idag är modellen unik genom att effekterna på själva användandet inkluderas. Dessutom ska olika styrmedels-sammansättningar utvärderas efter hur väl de bidrar till samt möter Sveriges klimat- och miljömål.

1.4.2.4 Shift ska skapa energieffektiva transportsystem

Projektet Shift utforskar möjligheterna att skapa ett energieffektivt nordiskt transportsystem. Resultaten ska hjälpa beslutsfattare till välgrundade beslut för effektivare godstransporter och smartare mobilitet.

Transportsektorns utsläpp av koldioxid är ett av de största hindren för att nå klimatmålen. Men det finns positiva tecken - tekniken går framåt samtidigt som nya affärsmodeller och sociala normer utvecklas. Fraktföretag är också intresserade av fördelarna med multimodala lösningar och ny teknik för att förbättra effektiviteten samt minska kostnader och utsläpp.

Långväga godstransporter och persontransporter i städerna står i fokus i Shift och scenariomodellering och ekonometriska analyser ligger till grund för resultaten. Forskningen ska kommuniceras i första hand till nordiska beslutsfattare och myndigheter med inflytande över energipolitik och transportomställning.

1.4.2.5 Kollakoll arbetar för bättre resmöjligheter på landsbygden

Projektet Kollakoll undersöker hur kollektivtrafiken på landsbygden ska bli bättre. För att möta vägtrafikens klimatutmaning behövs nya transportlösningar. De studier som hittills är gjorda bygger på stadens förutsättningar. Att i stället utgå från landsbygden, där de flesta är beroende av bil och en otillräcklig kollektivtrafik, kräver ett annat tankesätt.

Familjer på landsbygden har vanligen flera bilar för att klara av vardagen. Tillgängligheten för dem som inte själva kör bil, som barn och äldre, behöver bli bättre. De är utlämnade till kollektivtrafiken, färdtjänsten eller att bli skjutsade.

Kollakoll är det korta namnet på projektet *Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd*. Det ska utveckla och testa samverkan mellan kollektivtrafik och privata, kollaborativa tjänster, såsom

samåkning på landsbygden. Men det ska också undersöka vilka andra tjänster som efterfrågas, exempelvis att hyra eller låna grannens bil eller att samåka med skoltaxin fast man är pensionär. Kollakoll ska studera nya samverkansformer för resor på landsbygden, om det går att samordna privata och offentliga aktörer, och se vilka climateffekter de ger.

Projektet ska arbeta med följande grundläggande utmaningar:

- Öka möjligheten för landsbygdens befolkning att resa
- Skapa en mer kostnadseffektiv kollektivtrafik på landsbygden och öka dess marknadsandel
- Utveckla nya mobilitetslösningar på landsbygden
- Utveckla en affärsmodell för samverkan mellan offentlig kollektivtrafik och kollaborativ persontransport

1.5 Internationellt

1.5.1 Barcelona inför ”superblocks”

Barcelona inför en ny mobilitetsplan som har som mål att inrätta superkvarter där bilvägar omvandlas till allmänna platser för konst, kultur och fritidsaktiviteter. För att gynna kollektivtrafiken har de även flyttat pengar i budgeten för att bygga ut tunnelbanelinjer till stadens fattigare områden. Vidare har man tagit hänsyn till medborgarnas oro inför den växande turistindustrins inverkan på staden genom att säga upp avtal gällande stora hotellprojekt. De räknar med att reducera trafiken med 21%.

1.5.2 Green mobility

Bil utan fasta avgifter och VIP-parkering - så marknadsför sig det danska företaget Green mobility. Det bygger på samma modell som scooterföretagen fast med elbil. Du hittar närmsta bil via appen, kör dit du ska och betalar endast för den tid du använt bilen inklusive parkering, försäkring och ström. Green mobility kommer inom kort att etablera sig både Malmö och Göteborg.

1.5.3 Maas – en del av EU:s Green New Deal

The Green New Deal for Europe, den Europeiska kommissionens färdplan är en kommande plan som har som mål att ”återföreka ekonomin med vår planet”. Färdplanen innehåller flera nya och ambitiösa mål kring klimat, miljö och ekonomi där ett av dessa är fokuserat mot Mobility as a Service, MaaS. Kommissionen menar att de vill stödja utvecklingen och implementeringen av kombinerade mobilitetstjänster, bland annat genom innovationsbyrån Connecting Europe Facility. Färdplanen är än så länge lagd som ett förslag från kommissionen och behöver närmast röstas igenom av EUs medlemsländer. Värt att nämna är UITP, Europas kollektivtrafikmyndighet publikt sagt att de stöttar förslaget och är beredda att bidra fullt ut mot de nya målen.

1.5.4 Maas Global

Whim-applikation, är den första omfattande MaaS-tjänsten på marknaden. Whim kombinerar kollektivtrafik, låncyklar, taxibilar och hyrbilar till en applikation till ett fast månatlig pris. Whim lanserades i november 2017 och har hittills använts för över sex miljoner resor. Mobility as a Service-marknaden förväntas växa snabbt samtidigt som konsumenter och städer letar efter smarta lösningar för att underlätta vardagen och minska utsläppen.

1.5.5 Nottingham - skatt från arbetsplatsparkering till att bygga ut kollektivtrafiken

Järnvägsstationen i Nottingham har renoverats genom skatteinkomster från arbetsplatsparkering. Skatt på arbetsplatsparkering förekommer inte i Sverige, men finns bland annat i Storbritannien och Australien. Det är en skatt som tas ut på bilparkering vid arbetsplatser i en stad eller region. Skatten betalas av alla fastighetsägare som upplåter parkering till företags och organisationers anställda. Skatten tas bara ut om fastigheten har mer än ett visst antal parkeringsplatser för personal och betalas av den som äger ett kontorshus eller liknande fastigheter. Åtgärderna underlättar att lämna bilen hemma. I staden Nottingham är intäkterna från skatten öronmärkta till förbättringar av kollektivtrafiken. Skatt på arbetsplatsparkering kräver en lagstiftning som ger kommuner eller regioner sådan beskattningsrätt. I Storbritannien finns denna lagstiftning i samma regelverk som reglerar kommuners rätt att ta ut trängselskatt på vägnätet. I Sverige finns i dag ingen lag som ger kommuner rätt att beskatta parkeringsplatser.

Skatt på parkering kan även påverka var företag väljer att lokalisera sig och var nya kontor byggs. Lokaliseringar i bilberoende lägen blir relativt sett dyrare då där krävs många parkeringsplatser. Företag och organisationer som väljer att lokalisera sig vid stora kollektivtrafiknoder kan helt slippa skatten då de ofta inte alls tillhandahåller parkeringsplatser till anställda, vilket därför bygger på en mer konkurrenskraftig kollektivtrafik.

1.5.6 Holland tävlar

Nederländarnas initiativ "Low car diet" ger 2500 anställda som lämnar bilen hemma priser för de som "bantar" sitt koldioxidutsläpp mest. Förra årets deltagare minskade utsläppen med 63,1 ton CO₂.

1.5.7 Nya cykelbanor i Paris underlättar för invånarna att pendla klimatsmart

Genom initiativet Plan Vélo har Anne Hidalgo, Paris borgmästare, lovat att expandera cykelvägarna med 1000km fram till mars 2020. Målet är att underlätta pendling från utkanterna av staden in centrum.

1.5.8 Förslag från Singapore

Volvo Bussar och Nanyang Technological University (NTU) i Singapore har tecknat ett samarbetsavtal om forskning och utveckling av självkörande eldrivna bussar. Projektet ingår i Singapores satsning på att ta fram nya lösningar för morgondagens hållbara kollektivtrafik. Singapore och dess transportmyndighet är kända för sin satsning på kollektivtrafik och självkörande fordon. Målet är att skapa en hållbar stadsmiljö. Singapore har uttalat att självkörande bussar ska införas i flera områden i landet år 2022.

En av de självkörande elbussarna kommer att användas på Singapores nya, avancerade testanläggning för autonoma fordon, CETRAN (Centre of Excellence for Testing and Research of Autonomous Vehicles). Här kommer forskarna vid NTU att kunna testa nya funktioner och undersöka hur bussen interagerar med andra trafikanter i olika situationer inom ett avgränsat område. Den andra bussen kommer att användas för tester i busstoppsplats tillsammans med operatören SMRT. Ambitionen är att morgondagens självkörande bussar ska kunna tanka, ladda batterierna, köra till tvätt och parkera – helt automatiskt. Samarbetet mellan Volvo Bussar och NTU sträcker sig till att börja med över en tvåårsperiod med början under 2019.

Singapore testar också att sätta priset i kollektivtrafiken beroende på tiden på resan.

2 Diskussion

Inom transportområdet finns det många utmanande politiska mål på nationell nivå. I Sverige ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter minska med minst 70 procent mellan 2010 och 2030 enligt ett riksdagsbeslut 2017. Om vi ska lyckas räcker det inte med att ställa om till hållbara drivmedel och el – vi måste ställa om på flera plan. Den stora nöten att knäcka är den beteendeförändring som måste till i samhället. Sociala normer påverkar i högre grad än rationella beslut enligt forskarkåren.

I städerna kryllar det av nya transportmedel som lovar ökad flexibilitet och hållbarhet. Men i regel är de fristående från varandra, med egna appar, ekosystem och platsbehov som läggs till det redan befintliga trafiknätet. Samarbeten där olika transportslag kan paketeras i en och samma teknisk lösning och samtidigt attrahera den stora massan är framtiden. I en smart stad ska kollektivtrafiken vara själva ryggraden i en kombinerad mobilitet, som möjliggör för andra trafikslag att haka på. Vi måste samarbeta mer mellan det offentliga och privata, för att kunna bygga så bra tjänster som möjligt. Tjänster innebär i det här sammanhanget så kallade mobility as a service-lösningar, eller MaaS – att i en och samma app kunna boka sina resor oavsett transportslag. Man kan likna det som ett Netflix för mobilitet, där man betalar en månadsavgift, men alla har olika behov på olika dagar. Det kan vara en av lösningarna för att stadens medarbetare kan dela mobilitet på ett effektivare sätt, både för miljön och ekonomin.

Flera projekt och tester pågår, men dessvärre finns ingen samordning och färdiga resultat att hänvisa till. De instanser som kontaktats vid denna genomlysning är eniga om att lagstiftning, policys och affärsplaner är en utmaning när man inför MAAS, Mobility as a Service. Ett exempel på det är ett företag som kräver säkerhetsklassning och därför får inte en icke-certifierad app användas. Hur lagstiftning och policys kommer att förändras framöver går inte att säkert uttala sig om i dagsläget, mer än det faktum att det kommer att ske förändringar. Hur förändringarna sker återstår att se och det gäller att vara uppdaterad och följa med i utvecklingen för att snabbt kunna implementera nya kunskaper.

Ska vi inom kommunal verksamhet vara föregångare måste vi vara djärvare - att vara attraktiv arbetsgivare för de som är villiga att tänka nytt för att nå klimatmålen. Utbud och prissättning av parkeringsplatser har till exempel stor betydelse i val av färd sätt.

En tydlig resepolicy som tvingar stadens verksamheter att välja gång eller cykel som färdmedel om resan understiger angivet kilometertal bör införas. Bild 1 visar exempel på hur man kan bygga resepolicy beroende på vart resan utgår ifrån, exempelvis i zon 1 är det gång eller cykel som finns som alternativ. I zon 2 är det cykel eller kollektivtrafik och i zon 3 är det kollektivtrafik eller poolbil som är alternativen.



Bild 1.

Vidare bör den innehålla ett tydliggörande kring huruvida det är ekonomiskt försvarbart att ha en verksamhetsbil kontra använda poolbil. Utredning kring detta kan redan idag utföras med hjälp av digitala körjournaler som är installerade i stadens fordon.

Att överhuvudtaget behöva göra resan när det redan finns digitala verktyg för att genomföra både små och stora möten är inte nödvändigt i samma utsträckning längre. Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att det sociala samspelet inte helt kan ersättas med digitala lösningar, tvärtom finns en viktig del av vårt samhälle i det sociala mötet – då måste miljövänliga resor finnas att tillgå. Man skulle kunna utgå från trestegsprincipen, se bild 2, för att på ett överskådligt vis presentera vad vi måste göra för att nå det fossilfria målet.



Bild 2.

Staden bör underlätta för cyklister genom att ha lås, hjälmar, laddningsskåp för elcykelbatterier, nyckelskåp, cykelservice etc. på avtal. Nu måste varje verksamhet lägga resurser på att direktupphandla cykelrelaterade inköp, vilket ofta ses som krångligt och tidskrävande vilket skulle underlättas med central styrning.

Göteborgs Stads Parkering AB har under senaste åren arbetat hårt med att reglera parkeringen för anställda. Kommunfullmäktige beslutade 2016 att staden ska ha en samordnad parkering med ett gemensamt förhållningssätt för staden. Vi ska ha en marknadsanpassad, rättvis och likvärdig personalparkering i staden. Dock finns det fortfarande parkeringsplatser för anställda som inte är reglerade av Göteborgs Stads Parkering AB.

Göteborgs Stads Leasing AB

Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)

E-post: gsl@gsl.goteborg.se