



HANDLINGSPROGRAMMET HÅLLBARA TRANSPORTER

Stockholm den 16 juni 2016

Göran Hallin, Jonas Hugosson, Pär Lindquist, Thomas Westerberg

Innehållsförteckning

1	HANDLINGSPROGRAMMET HÅLLBARA TRANSPORTER 2013-2016.....	3
	PROGRAMBESKRIVNING	3
	PROGRAMMETS ORGANISATION.....	6
	FINANSIERING	6
	RIGGNING AV INSATSERNA.....	6
	BEREDNING OCH BESLUT AV ANSÖKNINGAR.....	7
2	PORTFÖLJANALYS	8
	RESURSFÖRDELNING INOM HANDLINGSPROGRAMMET	8
	MEDFINANSIERINGEN FÖR INSATSERNA	12
3	ANALYS.....	18
	HANDLINGSPROGRAMMETS RELEVANS	18
	HANDLINGSPROGRAMMETS INRIKTNING.....	18
	PROGRAMMETS GENOMFÖRANDE.....	20
	MÅL, INDIKATORER OCH UPPFÖLJNING.....	20
	PROGRAMMETS RESULTAT.....	21
	SUMMERADE REFLEKTIONER	22
4	ANALYS AV STRATEGISKA PROJEKT	24



1 Handlingsprogrammet

Hållbara transporter 2013-2016

Programbeskrivning

Transportsektorn står för en tredjedel av det totala nationella utsläppet av växthusgaser vilket gör den till en viktig aktör i arbetet med Sveriges klimatmål och minskandet av växthusgaser. Det nationella målet är att fordonsflottan ska vara fossiloberoende år 2030 medan Västra Götalandsregionens mål är att hela den västsvenska ekonomin ska vara oberoende av fossil energi till samma år. För att klara dessa ambitiösa åtaganden krävs det att fordonsindustrin ställer om vilket har visat sig vara svårt. Än så länge består energianvändningen inom fordonsindustrin nästan uteslutande av fossila energikällor då bland annat alternativa källor inte varit tekniskt och ekonomiskt konkurrenskraftiga. I takt med ekonomisk utveckling har energianvändningen också ökat, framförallt inom transportsektorn. Målet är därför att minska utsläppen tillsammans med ökad tillväxt. Enligt beräkningar kan dagens utsläpp inom transportsektorn hållas konstanta med liggande styrmedel. Om de uppsatta målen ska nås måste kraftfulla åtgärder sättas in så trenden kan brytas och utsläppen reduceras.

Västra Götalandsregion är viktig för det nationella arbetet med förnyelsebar energi inom transportsektorn. 50 procent av allt importerat gods går via Västra Götaland och trafiken beräknas därför öka mer än i andra län. Regionen väntas även expandera, vilket kommer ge upphov till ökat resande. Västra Götalandsregionen står därför inför stora utmaningar vad gäller utvecklingen inom transportindustrin.

Mot bakgrund av detta har ett handlingsprogram tagits fram för hållbara transporter 2013-2016. Programmet är ett samverkansprogram för regional tillväxt och utveckling inom fordon och transporter. Det tjänar även som delstrategi för att uppfylla målen i Vision Västra Götaland – Det goda livet, samt målen inom tillväxtstrategin *Västra Götaland 2020 - strategi för tillväxt och utveckling i Västra Götaland 2014-2020 (VG2020)*. Syftet med handlingsprogrammet är att driva fram både kortsiktiga och långsiktiga lösningar för en omställning till ett hållbart transportsystem såväl ekonomiskt, ekologiskt samt socialt. Programmet syftar till att driva och finansiera samverkan mellan berörda aktörer för såväl privat och offentlig regi.

Handlingsprogrammets mål och målstruktur

Det är framförallt tre målområden som handlingsprogrammet syftar till att arbeta med. Dessa är: energieffektivisering (1), övergång till förnyelsebar energi (2) samt samhällsplanering och överflyttning av transporter till mer miljösamma alternativ (3). Det är framför allt klimatfrågan som står i fokus men även hälsa (luftföroreningar och buller) samt landskapet (biologisk mångfald) är centrala i arbetet. Programmet ska således integrera ekologiska, sociala och ekonomiska dimensioner.

Programmet ska öka samverkan mellan olika aktörer, såväl privata som offentliga och samordna arbetet mellan de tre utpekade målområdena. Målgruppen är redan etablerade nätverk och partnerskap men även nya aktörskonstellationer som behövs för att utveckla innovativa initiativ och för att anta de långsiktiga utmaningarna. Programmets främsta verktyg för att nå målen är att utveckla kompetens- och samverkansplattformar, företagsstöd, upphandling, test och demonstration samt internationalisering.

Åtgärdsområde 1: Energieffektivisering

Med energieffektivisering menas att få ut mer arbete per insatt energienhet. Mer effektiva förbränningsmotorer, lättare fordon, mer ändamålsanpassade fordonskoncept samt drivsystem med el- och elhybridteknik bidrar till en mer energieffektiv transportteknik. Programmet håller öppet för dessa och andra utvecklingsvägar. Energieffektiviteten i fordon utgör en stor andel av transporterarnas totala energieffektivitet. Målet är att transportsy-



stemet i hög grad ska elektrifieras medan förbränningsmotorer måste bli effektivare. Flera viktiga moment i planering för och implementering av den nödvändiga tekniken behöver ske i samverkan mellan offentliga och privata aktörer. Under detta målområde behandlas även säkerhet där målet är ökad fordonssäkerhet och inom transportsystemet som helhet.

Långsiktiga mål för energieffektivisering i transportsystemet är:

- Ställa om till mer energieffektiv teknik i transportsystemen
- Öka energieffektiviteten i fordon och förbränningsmotorer så att förnybara drivmedel används effektivt
- Öka säkerheten på fordon och i transportsystemet som helhet

Handlingsprogrammet ska under 2013-2016 bidra till att uppnå målen i Västra Götaland genom att:

- ta fram underlag för hur samverkan för elektromobilitet och ökad andel fordon med helelektriska eller delelektriska drivsystem kan genomföras
- planera och förbereda för att möjliggöra hög andel elektrifierad kollektivtrafik i tätortsområden till år 2025,
- förbereda för och stötta att energieffektiva fordon ökar genom fordonsupphandling tillsammans med kommunerna,
- initiera och stötta samverkan i test och demonstration
- ge stöd till tester och demonstration av aktiv säkerhet
- kommunicera hur Västra Götalandsregionen stöttar energieffektiv teknik för att locka fler aktörer att delta

Därutöver ska Västra Götalandsregionen medverka till att projekt som syftar till att öka energieffektiviteten vid användning av biogas och att samarbetsprojekt inom EU utvecklar energieffektiva fordon och socialt attraktiva lösningar.

Åtgärdsområde 2: Övergång till förnyelsebara drivmedel

Biodrivmedel och andra förnyelsebara medel är en begränsad resurs och kommer inte kunna ersätta fossila bränslen med existerande fordonslösningar, då biomassan inte räcker till. Biomassan måste därför öka medan förbränningsmotorerna måste bli mer effektiva. Åtgärdsområde 1 är således en förutsättning för att möjliggöra åtgärdsområde 2.

Långsiktiga mål för övergång till förnyelsebara drivmedel:

- Förnybara drivmedel produceras hållbart och konkurrerar inte med livsmedel
- Produktionen av förnybara drivmedel ökar och används energieffektivt
- Kollektivtrafiken ställer om till förnybara drivmedel, med målet 90 procent fossilfri energi till 2020 och 95 procent år 2025

För att uppnå målen ska Västra Götalandsregionen genom programmet under 2013-2016 ta fram underlag för hur samverkan för en långsiktigt hållbar omställning av drivmedel kan ske för att fortsätta att utveckla nästa regionala program till år 2020. Västra Götalandsregionen ska ta samordningsansvar för plattformsarbetet inom biogasområdet, stödja utveckling av flytande biogas för godstransporter och verka för att andelen fordon som drivs med förnybara drivmedel ökar inom kollektivtrafiken och egna verksamheter. Regionen ska även stödja aktörs- och utvecklingsplattformar för förnybara bränslen, för att vara nationellt ledande i utvecklingen, och delta i samarbetsprojekt inom EU för att utveckla området alternativa bränslen. Regionen ska dessutom kommunicera hur de stöttar förnybara drivmedel för att locka fler aktörer att delta i arbetet.



Åtgärdsområde 3: Samhällsplanering och överflyttning av transporter till mer miljösmapta alternativ

Åtgärdsområde 1 och 2 syftar till att effektivisera och ställa om befintlig transport med användning av förnyel-sebar energi. Åtgärdsområde 3 syftar istället till att ändra beteenden och transportvanor. Här premieras kollektivtrafik framför privatbilism. Möjligheterna att cykla och promenera ska utvecklas. På så sätt ska man uppnå ett transportsnålt och transporteffektivt samhälle. En viktig del i den utvecklingen är även att konsumtion och produktion förs närmare varandra vilket minskar transporterna. Godstransporter ska flyttas till transportslag med lägre fossil energiförbrukning, t.ex. premieras järnvägstransporter framför flyg. Samhällsplanering genom-förs med ledorden "transport och tillgänglighet", med målet att uppnå ett transporteffektivt lokalsamhälle. Långsiktiga mål för samhällsplanering och överflyttning av transporter är som följer:

- Transporteffektiviteten ökar i infrastrukturen och transporterna minskar genom ökad samordning mellan samhällsplanering och planering av transportsystemet
- Person- och godstransporter genomförs logistiskt effektivt, samt att onödigt transportarbete undviks
- Överflyttning sker från ett transportslag till ett, ur miljö- och energisynpunkt, bättre transportslag
- Kollektivtrafiken blir mer attraktiv och transporteffektiv samt att kollektivtrafikens andel av det moto-riserade resandet ökar
- Hälsostatusen i Västra Götaland ökar genom mer gång- och cykeltrafik

För att uppnå målen ska Västra Götalandsregionen under 2013-2016:

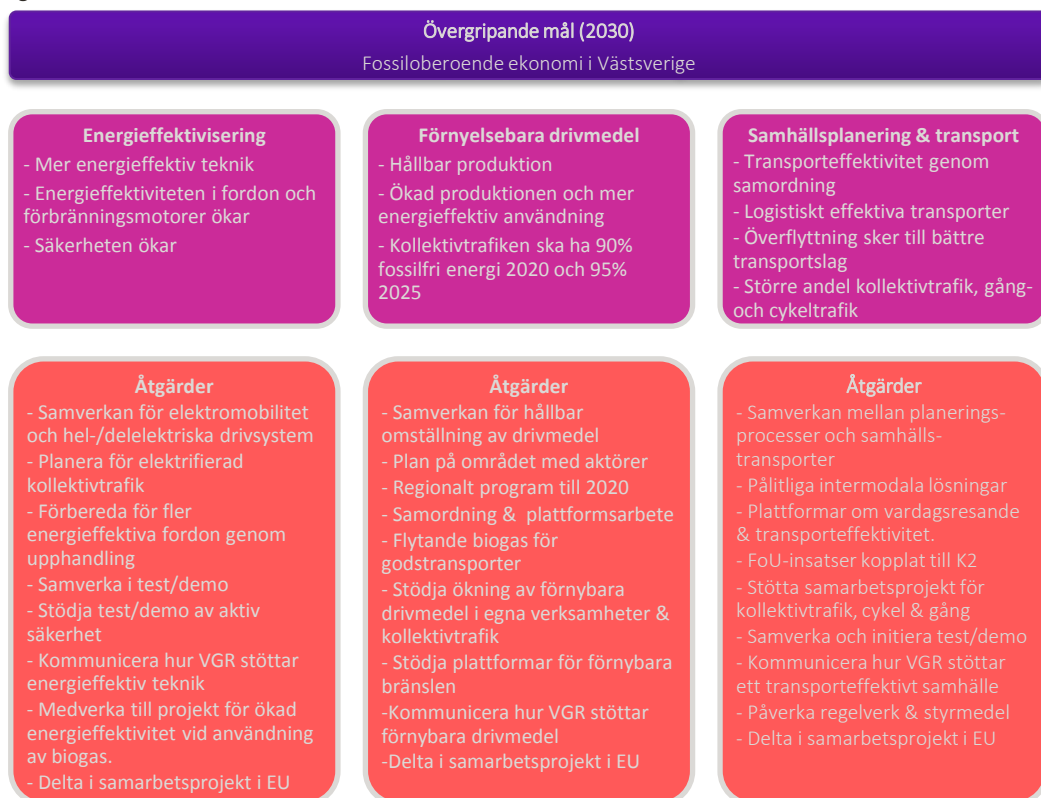
- Ta fram underlag som belyser hur samverkan mellan planeringsprocesser för samhälle och för trans-porter kan utvecklas
- Medverka till att attraktiva och pålitliga intermodala lösningar utvecklas för hela resan
- Stödja plattformar och miljöer för att fokusera frågor om vardagsresande och transporteffektivitet
- Genomföra insatser för FoU och innovation inom kollektivtrafikområdet kopplat till K2¹
- Stötta samarbetsprojekt med kommuner där kollektivtrafikaspekten och cykel finns med i den fysiska planeringen
- Bedriva insatser med syftet få att fler att gå och cykla.

Vidare ska regionen initiera och stötta test och demonstration i samverkan med andra aktörer samt kommuni-cera hur regionen stöttar utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle, för att locka fler aktörer att delta i arbetet. Regionen ska även arbeta med påverkansfrågor för nationella och internationella regelverk samt för styrmedel som stödjer transport- och energieffektivitet, samt medverka i EU-samarbetsprojekt inom samhälls-planering och/eller transporteffektivitet.

¹ Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafikforskning, Lund



Figur 1. Målstruktur



Programmets organisation

Handlingsprogrammet för hållbara transporter är ett samarbete inom Västra Götalandsregionen mellan regionutvecklingsnämnden, kollektivtrafiknämnden och miljönämnden. Nämnderna beviljar finansiering av respektive insats utifrån deras grunduppdrag. Ansökningar om finansiering bereds i en grupp där tjänstemän från de tre nämnderna är representerade.

Finansiering

Under perioden 2013-2016 har beslut om totalt 259 MSEK fattats inom ramen för handlingsprogrammet. Under programperioden har miljönämnden fattat beslut för 10,4 MSEK, kollektivtrafiknämnden för 7,7 MSEK och regionutvecklingsnämnden för 44,8 MSEK. Utöver finansieringen från de båda nämnderna, finansierar VGR programmet med ytterligare 2,6 MSEK. Västra Götalandsregionens totala finansiering av åtgärder inom programmet uppgår således till 25 % av programmets finansiering.

Rigging av insatserna

Det finns inget i handlingsprogrammet som tydliggör arbetsformen/-processen för riggingen av insatserna. Vid en första anblick tycks därför VGR inta en reaktiv roll där VGR inväntar ansökningar som handläggare sedan bereder mot någon av de tre nämnderna. En närmare granskning visar dock att riggingen av insatser tvärtom framförallt tycks drivas utifrån ett proaktivt förhållningsätt. Av de projektledare som tillfrågats och som bedrivit insatser inom handlingsprogrammet anger 67 % att de fått kännedom om programmet genom dialog med



VGRs handläggare. Något som ytterligare förstärker bilden av det proaktiva arbetssättet är att endast 17 % av projektledarna i Kontigos enkät anser att de fick information om programmet genom hemsidan. I projektportföljen återfinns vidare inga avslag, något som också kan ses som en indikation på att ansökningarna är väl avstämda mellan sökanden och VGR innan de tas upp till beslut i nämnderna..

Den arbetsgrupp av tjänstemän som finns knuten till de olika nämnderna bedöms ha en central roll i programgenomförandet. De externa kontakterna tas visserligen i huvudsak utifrån ett nämndperspektiv. Dvs. att tjänstemannen har kontakt med projektintressenter utifrån sin roll som tjänsteman för en viss nämnd, snarare än som tjänsteman inom ett program. I intervjuer med sakkunniga inom programmet nämns att den stora betydelsen av det nämndövergripande arbetet på tjänstemannanivå, är den interna dialogen inom VGR kring insatserna. En viktig fråga som tjänstemannagruppen diskuterar är fördelningen av ansökningar mellan nämnderna. Vem från VGR ska ta nästa kontakt med projektsökanden? Mot vilken nämnd görs beredningen av ärendet? Arbetsformen är flexibel vilket skapar öppenhet i diskussionen. Men den informella organiseringen av arbetet ger också utmaningar då det exempelvis saknas en fastställd arbetsplan avseende hur arbetet i gruppen av tjänstemän bör bedrivas. Det finns i det nämndövergripande arbetet inga säkerhetslinor som garanterar att diskussioner inom gruppen dokumenteras för vidare uppföljning och beredning av ärendet.

Beredning och beslut av ansökningar

Ansökningarna bereds utifrån nämndernas egen handlägningsprocess. Det finns således ingen specifik beredning för ansökningarna som är relaterat till programmet. Beredningen av ansökningar följer istället de rutiner som gäller för miljönämnden, kollektivtrafiknämnden respektive regionalutvecklingsnämnden. Nämnderna är också fria att själv avgöra på vilket sätt som ansökningar kopplat till programmet skall ske. Det finns alltså inget som hindrar att en av nämnderna kopplar en utlysning för att få in ansökningar till programmet, medan den andra nämnden inte väljer ett sådant förfarande.

Skillnaden mellan ansökningar som bereds inom handlingsprogrammet relativt ansökningar som bereds utanför handlingsprogrammet är sorteringen av ansökningarna mellan nämnderna. Programansvariga tjänstemän från nämnderna träffas för att diskutera inkomna ärenden och föra ärendet vidare mot den nämnd där ärendet har sin hemvist. Ordförandeskapet mellan handläggarna sker på rullande basis.

I beredningen finns även ett så kallat ärendeforum, som är en förvaltningsövergripande och programövergripande grupp för slutberedning innan beslut i respektive nämnd. Ärendeforumet är en konstruktion som stödjer hanteringen av ärenden inom och mellan handlingsprogrammen men är inte i sig en produkt av programmen. Dvs, ärendeforum hade funnits även om inte handlingsprogrammen funnits.



2 Portföljanalys

Totalt har 78 insatser finansierats under perioden 2013 – 2016. 58 av dessa 78 har avslutats vid utgången av mars 2016. 20 insatser pågår ännu. Totalt uppgick stödet från Västra Götalandsregionen till investeringar inom handlingsprogrammet *Hållbara transporter* till 65,6 MSEK. Tillsammans med medel från näringslivet, akademi/forskningsinstitut och andra offentliga aktörer uppgår programmets totala finansiering till 259 MSEK.

Tabell 1 visar den samlade portföljen för Handlingsprogrammet Hållbara transporter 2013-2016.

Tabell 1. Antal stöd och förväntad total finansiering

Åtgärdsområde	Pågående		Avslutade		Samtliga	
	Antal	Totalt stöd	Antal	Totalt stöd	Antal	Totalt stöd
1. Energieffektiv transportteknik	4	7,6	20	29,5	24	37,2
2. Förnybara drivmedel	8	19,6	14	26,0	22	45,5
3. Samhällsplanering och överflyttning	8	128,6	24	47,3	32	175,9
Programmet i sin helhet	20	155,8	58	102,8	78	258,6

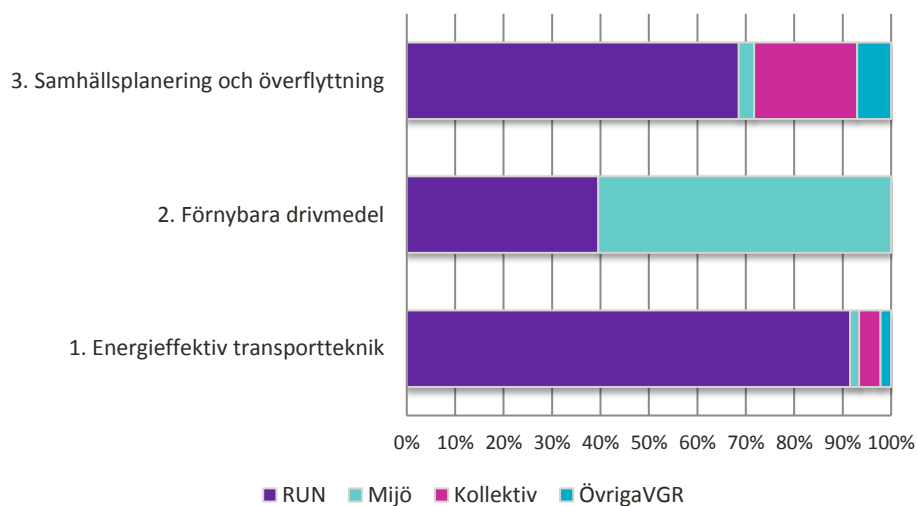
Av VGRs samlade finansiering av handlingsprogrammet förväntas mest medel allokeras till åtgärdsområde 3 – ”Samhällsplanering och överflyttning”. 50 % av VGRs förväntade finansiering inom programmets har beviljats medel mot åtgärdsområdet, 28 % av VGRs förväntade medel allokeras mot åtgärdsområde 1 ”Energieffektiv transportteknik” och 23 % av medlen förväntas gå till åtgärdsområde 2 ”Förnybara drivmedel”.

Resursfördelning inom handlingsprogrammet

I handlingsprogrammet Hållbara transporter finns ingen uttalad uppdelning kring vilken nämnd som ansvarar för vilket åtgärdsområde. Sett till fördelningen av medel framgår dock att miljönämnden framförallt allokerat medel mot åtgärder gällande förnybara drivmedel. Kollektivtrafiknämnden har störst volym medel allokerat till åtgärdsområdet ”Samhällsplanering och överflyttning”. I åtgärdsområdet ”Förnybara drivmedel” återfinns endast medel från regionutvecklingsnämnden och miljönämnden. Figur 2 illustrerar nämndernas förväntade finansiering per åtgärdsområde.

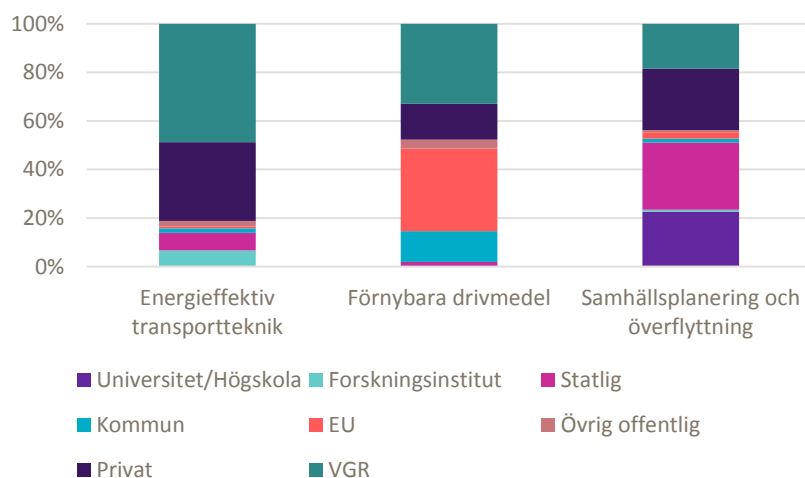


Figur 2. Nämndernas andel av VGRs totala finansiering av handlingsprogrammet



I åtgärdsområdet "Energieffektiv transportteknik" utgör VGR 49 % av handlingsprogrammets totala finansiering. Privat medfinansiering utgör 32 % av åtgärdsområdets samlade finansiering medan övrig aktörer finansierar åtgärdsområdet med mellan 1 % och 7 %. Inom åtgärdsområdet "Förnybara drivmedel" finansierar VGR och EU en tredjedel vardera medan privata aktörer bidrar med 15 % och kommunen med 13 % av områdets finansiering. Övriga aktörer bidrar med mellan 1 % och 4 % av finansieringen utav "Förnybara drivmedel". Vad det avser "Samhällsplanering och överflyttning" står statliga myndigheter (28 %), privata aktörer (25 %) och universitet/högskola (23 %) för de största finansiella bidragen. VGR förväntade finansiering av åtgärdsområdet utgör 18 % av den samlade finansieringen. Övriga aktörer finansierar åtgärdsområdet med 1 % till 3 % av områdets totala finansiering.

Figur 3. VGRs och andra aktörers andel av åtgärdernas finansiering



I tabellen nedan sammanfattas fördelningen av insatser och resurser inom handlingsprogrammet fördelat på projektbeslut, åtgärdsområden och det summerade stödet från regionutvecklingsnämnden, miljönämnden, övriga VGR samt totalt summerat stöd från alla aktörer per åtgärdsområde.

Tabell 2. Västra Götalandsregionens fördelning efter åtgärdsområde och nämnd, Källa: sammanställning efter Västra Götalandsregionen

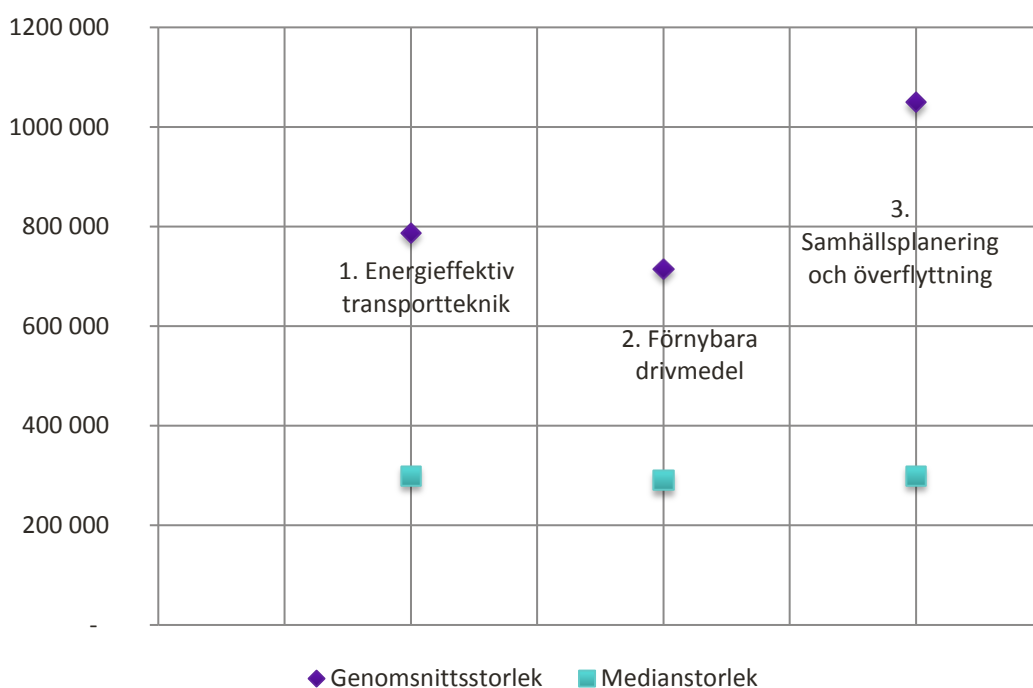
Åtgärdsområde	Alla insatser (MSEK)			
	Antal	Stöd från VGR (aktuella nämnder) (MSEK)	Övrigt VGR (MSEK)	Totalt stöd (MSEK)
Energieffektiv transportteknik	24	18,1	0,4	37,2
Förnybara drivmedel	22	15,0	0,0	45,5
Samhällsplanering och överflyttning	32	32,5	2,3	175,9
Programmet i sin helhet	78	65,6	2,7	258,6

Spridningen mellan åtgärdsområdena sett till genomsnittstorlek varierar mellan 0,7 MSEK i området "Förnybara drivmedel" och 1 MSEK inom området "Samhällsplanering och överflyttning". Medianstorleken är dock mer samlat. För samtliga åtgärdsområden är medianen 0,3 MSEK.



Figur 4 respektive tabell 3 presenterar insatsernas genomsnittliga storlek och medianstorlek per åtgärdsområde.

Figur 4. Insatsernas genomsnittliga storlek och medianstorlek per åtgärdsområde



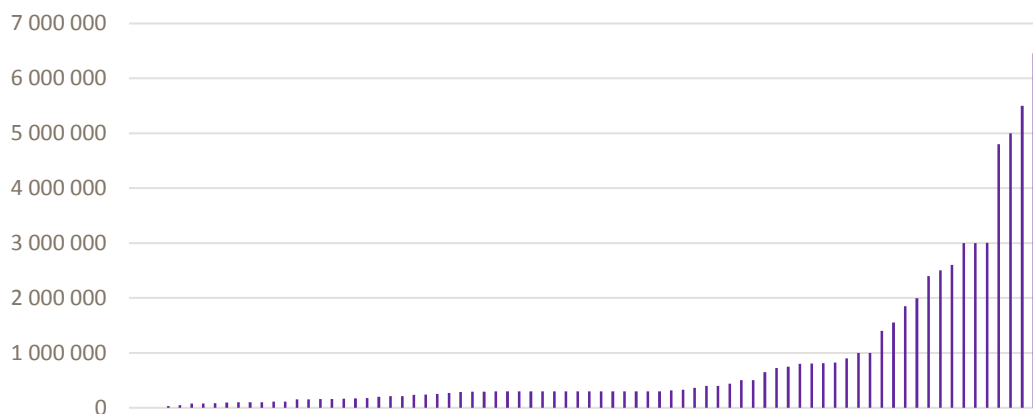
Tabell 3. Genomsnittlig insatsstorlek (Västra götalandregionens finansiering) efter åtgärdsområde

Åtgärdsområde	Genomsnittsstorlek (MSEK)	Medianstorlek (MSEK)	Total VGR finansiering (MSEK)	Antal insatser
Energieffektiv transportteknik	0,8	0,3	18,1	24
Förnybara drivmedel	0,7	0,3	15,0	22
Samhällsplanering och överflyttning	1,0	0,3	32,5	32
Saknas	-	-	-	-

Spridningen på insatsernas storlek illustreras också i figuren nedan som visar VGR:s finansiering för samtliga insatser. Varje stapel relaterar till en stapel, där insatser med störst finansieringen återfinns i diagrammets högra del och insatser med lägst finansiering återfinns i den vänstra delen.



Figur 5. Storleksfördelning (VGR-finansiering) för samtliga insatser inom handlingsprogrammet

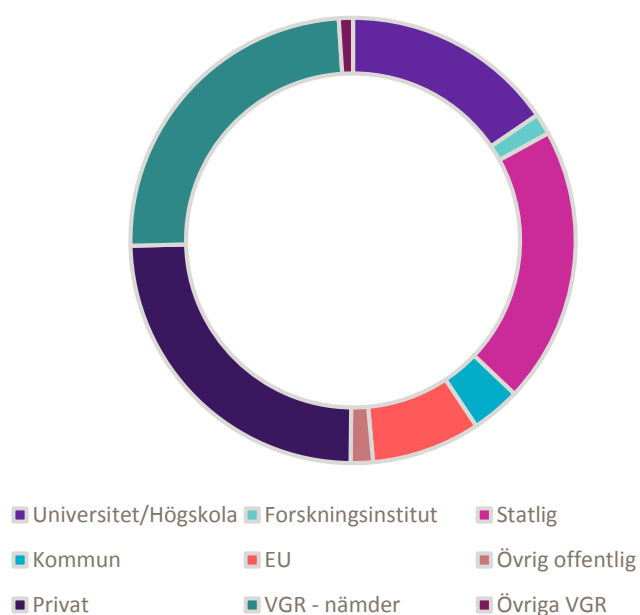


I figur 5 ses en förhållandevis stor spridning mellan insatserna. Den i särklass största insatsen är ElectricCity, vars finansiering från VGR ligger närmare 7 MSEK.

Medfinansieringen för insatserna

Västra Götalandsregionens finansiering av handlingsprogrammets uppgår till 63 MSEK av programmets totala finansiering på 258 MSEK. Miljönämnden, regionutvecklingsnämnden och kollektivtrafiknämnden utgör 96 % av VGRs andel. Bland aktörer utanför VGR som medfinansierar handlingsprogrammet utgör staten och privat näringsliv de största aktörerna följt av kommuner, EU, universitet/högskola, forskningsinstitut samt övrig offentlig verksamhet.

Figur 6. Fördelning av finansiering efter aktörsgrupp



Portföljens fördelning utifrån handlingsprogrammets delmål och målgrupper

Den avslutande delen av portföljbeskrivningen fokuserar på portföljens fördelning utifrån de olika målen.

För hållbara transporter kan insatserna kategoriseras efter följande mål:

- Energieffektiv teknik
- Energieffektiva fordon och förbränningsmotorer
- Ökad säkerhet
- Hållbar produktion
- Ökad produktion/energieffektiv användning
- 90% fossilfri energi i kollektivtrafiken 2020 och 95% 2025
- Transporteffektivitet genom samordning
- Logistiskt effektiva transporter
- Överflyttning till bättre transportslag
- Mer kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik

Insatserna är förhållandevis utspridda mellan dessa mål, även om flera enbart har någon eller ett par insatser som faller inom kategorin. De mål som flest insatser faller inom är "Energieffektiva fordon och förbränningsmotorer", och det är även det mål dit mest medel från VGR går till. De mål som har ett flertal insatser är målet om "mer kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik" samt målet om "ökning av fossilfri energi inom kollektivtrafiken". Då många av målen är överlappande har det i flera fall inte varit möjligt att dela in insatsen efter enskilda mål. Detta avser i synnerhet de allra största insatserna som sträcker sig över flera mål. Att en stor andel av finansieringen inte går att knyta till ett huvudsakligt mål innebär dock inte att insatsen ej beaktar målen i programmet. Snarare beaktar insatsen flera mål. I ett antal fall är dock insatsen så otydligt formulerad att det är svårt att härleda insatsen till något av handlingsprogrammets mål.

Tabell 4. Portföljen fördelad på insatsernas huvudsakliga mål

Insatsens huvudsakliga mål	Antal insatser, totalt	Total budget (MSEK)	Stöd från VGR (MSEK)
1.1 Energieffektiv teknik (åtgärd 1)	5	8,6	3,6
1.2 Energieffektiva fordon och förbränningsmotorer (åtgärd 1)	13	57,4	20,8
3.1 Ökad säkerhet (åtgärd 1)	4	13,2	2,5
2.1 Hållbar produktion (åtgärd 2)	1	0,4	0,3
1.3 Ökad produktion/energieffektiv användning (åtgärd 2)	3	1,4	1,1
2.2 90% fossilfrienergi i kollektivtrafiken 2020 och 95% 2025 (åtgärd 2)	8	31,2	6,7



1.4 Transporteffektivitet genom samordning (åtgärd 3)	2	0,7	0,4
1.5 Logistiskt effektiva transporter (åtgärd 3)	1	0,6	0,2
3.2 Överflyttning till bättre transportslag (åtgärd 3)	1	11,8	1,0
3.3 Mer kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik (åtgärd 3)	10	5,1	3,5
Insatser som inte kan delas in efter huvudsakligt mål	20	124,1	26,7

Målgrupperna är enligt programmet etablerade nätverk och partnerskap, men även nya aktörskonstellationer som behövs för att utveckla innovativa initiativ och för att anta de långsiktiga utmaningarna. Således öppnas upp för en bredd av aktörer. Sett till beskrivningen av målgrupper i insatserna är de också sammantaget breda i sin karaktär. De flesta insatser inom programmet riktar sig till fler än en målgrupp. Flest insatser riktar sig till privata företag följt av enskilda individer. Till den senare kategorin faller exempelvis allmänheten och politiker/beslutsfattare. Förhållandevis få har universitet/högskola och forskningsinstitut som målgrupp. I sammanhanget kan det vara relevant att nämna att många av de som driver insatserna är forskningsinstitut.

Tabell 5. Insatsernas huvudsakliga målgrupper

Målgrupper	Antal insatser
Kommuner/Regioner/Myndighet	33
Privata företag	50
Universitet, högskolor och forskningsinstitut	24
Kommunala/regionala bolag	28
Enskilda individer	42
Jordbruks- fiskeföretag	-



Insatserna fördelade efter innovationsfas

För att få en överblick över hur handlingsprogrammets insatser fördelar sig gällande vart de befinner sig i en tänkt innovationsfas, ombads de svarande projektledarna ange insatsernas huvudsakliga inriktning. Då insatserna uppvisar en stor bredd avseende inriktning och syfte har vi vart tvungna att använda förhållandevis breda kategoriseringar. Vår tanke är att kategorierna i tabell 6 kan ses om att befinna sig på en skala från tidig, explorativ fas till en marknadsfas.

Tabell 6. Insatsernas sammansättning i förhållande till en översiktlig innovationskedja

Insats	Andel av finansiering
Kunskapsuppbyggnad kring ett område eller inriktning (t.ex. breda förstudier eller kartläggningar av ett fenomen, marknad)	23%
Kunskapsuppbyggnad i tidigt skede för att kunna ta fram en/flera prototyper eller koncept (t.ex. förstudier, forskning)	57%
Test- eller vidareutveckling av en/flera befintliga prototyper eller koncept	15%
Test- eller vidareutvecklingen av en/flera färdiga prototyper eller koncept i större skala (t.ex. testbädd, demonstratorer)	0%
Föra ut en/flera färdiga varor eller tjänster på marknad.	5%
	100%

Givet att man accepterar denna uppdelning ligger en övervägande del av portföljens tyngdpunkt mot det tidiga skedet i innovationskedjan, såsom förstudier eller forskning i syfte att ta fram prototyper eller koncept. En betydligt lägre andel av insatserna återfinns i de senare skedena. Här är viktigt att notera att inte alla insatser har kunna besvara frågan då de inte ansett sig befinna sig i någon av dessa kategorier. Det handlar t.ex. om insatser som angett som huvudsakligt syfte att delta i uppbyggnad av kluster, nätverk eller plattformar, eller för att främja samverkan mellan forskningsaktörer generellt.

Horisontella kriterierna

Integreringen av de horisontella principerna jämställdhet, miljö, mångfald och internationalisering varierar. Kontigo har bedömt i vilken utsträckning insatserna har integrerat ett eller flera av de horisontella målen. Bedömningen har gjorts på basis av hur de horisontella målen behandlas i insatsernas ansökningar. En insats bedöms ha integrerat ett mål "i hög utsträckning" om det t.ex. finns särskilda mål som pekar ut någon av de horisontella principerna, om det i insatsen inkluderas aktiviteter som tydligt tar hänsyn till dessa principer eller om detta framgår av den målgrupp som pekas ut i insatsen. Om det är mindre tydligt men ändå framgår att insatsen avser arbeta med något av de horisontella målen i någon form bedöms insatsen ha integrerat detta "i viss utsträckning". Om det bedöms som mycket otydligt hur insatsen ska adressera horisontella kriterier kategoriseras det som "inte alls".

Medan de allra flest på ett tydligt sätt eller i viss mån integrerat miljö i insatserna, är det mycket få som tydligt eller i viss mån integrerat internationalisering genom en plan eller aktiviteter. De flesta insatser har i viss mån integrerat jämställdhet och integration medan en betydligt färre har en tydlig plan gällande dessa principer.



Tabell 7. Projektportföljens integrering av horisontella mål/principer

	Antal insatser			Förväntad finansiering från VGR (MSEK)			Andel av total VGR finansiering		
	Tydligt	I viss mån	Inte alls	Tydligt	I viss mån	Inte alls	Tydligt	I viss mån	Inte alls
Jämställdhet	17	45	15	26,5	33,2	7,8	39,2	49,2	11,6
Miljö	43	23	11	37,7	22,7	7,0	55,9	33,7	10,4
Integration	15	47	15	23,1	3,7	7,8	34,2	54,2	11,6
Internationalisering	3	5	69	7,6	3,4	56,5	11,2	5,0	83,8

Handlingsprogrammets relation mot VG2020

De flesta insatser i handlingsprogrammet har en tydlig koppling i sin ansökan till ett eller flera teman i VG2020. Flest insatser, sammanlagt knappt hälften av VGRs resurser, är riktade mot temat *En region som tar globalt ansvar*. Det andra temat som flera insatser, och en stor andel av finansieringen från VGR har riktats mot är *En ledande kunskapsregion*. Några insatser kopplar an till flera av VG2020:s områden.

Tabell 8. Projektportföljens sammansättning i förhållande till VG2020

Prioriteringar	Antal insatser	Förväntad finansiering från VGR (MSEK)	Andel av medel, VGR (%)
En ledande kunskapsregion	15	24,9	35,7
En region för alla	5	1,5	2,1
En region som tar globalt ansvar	30	33,1	47,4
En region som syns och engagerar	1	0,5	0,7
Koppling till flera områden	14	3,9	5,6
Ingen tydlig koppling	11	5,9	8,5

Att 11 insatser till ett värde av 5,9 MSEK (av VGRs förväntade finansiering) inte har någon tydlig koppling till VG2020s prioriteringar, beror i huvudsak på att relationen mellan insatsen och VG2020 är otydligt beskrivet i projekt/verksamhetsbeskrivningen. Orsaken i sig är inte anmärkningsvärd då VG2020 lanserades först år 2014. Dock är handlingsprogrammets åtgärdsområden liksom prioriteringarna i VG2020 så pass breda att det borde vara möjligt att i än högre utsträckning harmonisera insatserna i handlingsprogrammet mot det utvecklingsarbetet som definieras av VG2020 från år 2014.



Ej projektfinansierande resurser

Enligt VGRs lista över insatser utgör en majoritet av de insatser som VGR finansierar projektrelaterad verksamhet. Endast 12 % återfinns i kategorin "övrigt" och inkluderar rambeslut där finansiering av ElectriCity på 7 MSEK och Teknikplattform Älvskyttlar på 0,9 MSEK är de enda posterna.

Gränsdragningen mellan vilken övrig verksamhet som därutöver bör räknas in som insatser i programmet och vilka insatser som hamnar utanför programmet är oklart. I samtal med programhandläggarna framkommer att de inom ramen för arbetet med handlingsprogrammet deltar i många programrelaterade möten såväl internt inom VGR som med externa parter. Denna samverkan och samordning av externa aktörer för en framdrift av insatser inom handlingsprogrammet kan givetvis också ses som insatser relaterade till programgenomförandet.

Handlingsprogrammet och de transportpolitiska målen

De nationella transportpolitiska målen består av 3 delar. Dels det övergripande målet att "(...) att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet", dels funktionsmålet "Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga svara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns transportbehov" samt hänsynsmålet "Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås".

Sett till handlingsprogrammet för hållbara transporter finns åtgärder som tydligt bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen. Framförallt gäller det insatser inom hänsynsmålet och de målsättningar som riktar sig mot miljö kvalitetsaspekter och en fossiloberoende fordonsflotta. Handlingsprogrammet har också bäring på funktionsmålet arbete med att förbättra övergången mot fler resande inom kollektivtrafiken. Det finns också en tydlig koppling mellan det nationellt övergripande målet om en långsiktigt hållbar trafikförsörjning och handlingsprogrammets övergripande arbete mot "*en fossiloberoende västsvensk ekonomi*".



3 Analys

Handlingsprogrammets relevans

Programmålet en *”fossiloberoende ekonomi i Västsverige”* relaterar väl till de åtgärdsområden som programmet uppvisar. Målen för handlingsprogrammets olika nivåer förefaller således hänga samman logiskt. Det finns också en balans i åtgärdsområdena sett till de olika nämndernas inriktningar. Målen är generellt sett att betrakta som riktningssmål även om det inom åtgärdsområdena för förnyelsebara energimedel förekommer nivåsmål.

Det finns en nära relation mellan handlingsprogrammet för hållbara transporter och de ambitioner som ges i VG2020 och *Vision - Det goda livet*. Så även mellan handlingsprogrammet och Trafikförsörjningsprogrammet och Miljö- och Klimatstrategin i Västra Götaland. Klimatstrategin i sig är formulerad som ett mål och då detta mål även utgör handlingsprogrammets övergripande mål finns en nära relation mellan genomförandet av handlingsprogrammet och Västra Götalandsregionens klimatstrategiska arbete och handlingsprogrammet. En bedömning är att den precisering kring prioriteringar som rör klimat- och energi i VG2020 inte fullt ut skulle kunna göras utan handlingsprogrammet.

Utvärderingens bedömning är således att det finns en logisk koppling mellan det övergripande målet och delmålen för respektive åtgärdsområde. På samma sätt anses aktiviteterna (åtgärdena) inom de respektive åtgärdsområdena relevanta för att nå delmålen. Åtgärdena bedöms även tillräckligt täckande för att passa de projektidéer som kommer från aktörer i regionen. En iakttagelse som kommer från de projektledare som intervjuats, är dock att flertalet av dem inte relaterar finansieringen av deras insats till en specifik åtgärd inom ett åtgärdsområde. En förklaring till detta är sannolikt att handlingsprogrammet främst används för att styra inkomna insatser mot rätt nämnd. Detta implicerar att handlingsprogrammet kanske främst har kraft internt inom VGR än externt ut mot aktörer. Detta ska dock inte tolkas som att handlingsprogrammet för hållbara transporter är okänt i regionen. Tvärtom har det liksom andra handlingsprogram haft en viktig roll i att samla och samordna VGR internt och samordna VGR med externa parter.

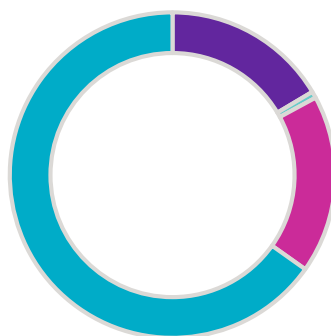
I målformuleringarna saknas både en analys av och en integrering av horisontella principer. Miljöaspekten är i det här avseendet en utgångspunkt för arbetet. Varken jämställdhet, integration eller internationalisering ges dock något explicit utrymme i målformuleringarna.

Handlingsprogrammets inriktning

Störst andel medel inom handlingsprogrammet har avsatts till åtgärdsområdet *Samhällsplanering och överflyttning*. Fördelningen av medel mot åtgärdsområdet understryker det stadsbyggande perspektiv som finns i programmet. Valet på allokering mot åtgärdsområdet faller sig naturligt och korresponderar i hög utsträckning mot den analys som programmet baseras på. Behovet av samhällsplanering och överflyttning till mer hållbara och samhällsplaner attraktiva transportlösningar är nödvändigt för att minska utsläppen och uppnå en väsentligt högre effektivitet i existerande transportsystem och i de framtida transportsystem som måste byggas. Insatserna inom handlingsprogrammet är väl i linje med flera av de ambitioner som presenteras i de nationella transportpolitiska målen.



Figur 7. Andel total finansiering per åtgärdsområde



- 1. Energieffektiv transportteknik
- 1. Energieffektiv transportteknik och 3. Samhällsplanering och överflyttning
- 2. Förnybara drivmedel
- 3. Samhällsplanering och överflyttning

Ser vi till de fem insatser i handlingsprogrammet med störst finansiering från VGR återfinns tre av dessa inom just åtgärdsområdet "Samhällsplanering och överflyttning". De två andra insatserna återfinns inom åtgärdsområdet "Energieffektiv transportteknik". Dessa fem insatser står för 38 procent av VGRs förväntade finansiering av handlingsprogrammet.

Tabell 9. De fem insatser i handlingsprogrammet med störst finansiering från VGR.

Insats	Finansiering från Västra Götalandsregionen (MSEK)	Total finansiering (MSEK)	Åtgärdsområde
Test site Sweden - west	6,5	10,8	Samhällsplanering och överflyttning
Vehicle ICT Arena – VGR VICTA	5,5	11,5	Energieffektiv transportteknik
ElectriCity (Västtrafik)	5,0	5,0	Samhällsplanering och överflyttning
CLOSER 2015-2018	4,8	38,8	Samhällsplanering och överflyttning
Innovationsplattform för ElectriCity - Genomförande-projekt	3,0	6,4	Energieffektiv transportteknik



Programmets genomförande

Handlingsprogrammet för hållbara transporter är framtaget av miljönämnden, regionutvecklingsnämnden och kollektivtrafiknämnden. Att samtliga nämnder tar ansvar för de åtgärder som finansieras inom programmet är en styrka då det skapar en bredare legitimitet för programmets åtgärder inom VGR som organisation. Att tre nämnder står bakom handlingsprogrammet implicerar också en tydlighet för aktörer i regionen kring VGRs vilja att arbeta med frågor relaterat till hållbara transporter.

Även om alla tre nämnder står bakom handlingsprogrammet och finansierar insatser inom programmet finns det ingen gemensam plan för hur nämnderna och tjänstemän kopplade till nämnderna ska organiseras i arbetet med handlingsprogrammet. Det finns också en stor obalans mellan hur mycket medel som vardera nämnd tar beslut om inom programmet. Motorn för handlingsprogrammet är den tjänstemannagrupp som diskuterar och sorterar ärenden mot rätt nämnd och tillika bereder ärenden inom programmet mot de tre nämnderna. Tjänstemannagruppen svarar också för dialog med externa aktörer relevanta för programmet och insatserna. Nämndernas tjänstemän träffas för att fastslå i vilken nämnd som beslut om en insats bör tas. Dessa möten liksom hela den dialog som sker mellan tjänstemännen under beredningen/processen av projektansökan sker via informella former. Då det handlar om en handläggare per nämnd är informationen som utbyts i beredningen i hög utsträckning personberoende, något som indikerar en viss sårbarhet kring programmets organisering.

Avsaknaden av formella rutiner kring arbetet mellan nämnderna och hur avstämningar mellan programansvariga för de fyra handlingsprogrammen organiseras, skapar otydlighet i styrningen av insatser. Den formella beredningen av insatser hanteras visserligen för samtliga program inom VGRs ärendeforum. Förekomsten av ärendeforum kan motivera att det inte finns någon mer formaliserad arbetsplan för hur handläggarna skall kommunicera programmets ärenden mellan varandra. Samtidigt skapar ärendeforum, i kombination med avsaknaden av formella former för samordning av ärenden inom handlingsprogrammet, frågor kring vilken roll handlingsprogrammet egentligen har.

Att handlingsprogrammets genomförande på tjänstemannasidan i huvudsak baseras på en person, skapar även sårbarhet i kontakterna med externa aktörer inklusive projektägare/-ledare. Bland de intervjuade projektledarna ges VGRs handläggare inom handlingsprogrammet för hållbara transporter, liksom övriga handlingsprogram mycket goda omdömen. Samtidigt lyfts bland projektaktörer också risken med att få handläggare är knutna till programmet. Något lägre omdömen ges för detta handlingsprogram – liksom för andra handlingsprogram – frågor som gäller återrapporteringskrav.

Det faktum att projektledare koncentrerar sig på den verksamhet de fått finansierad, snarare än vilka åtgärder i handlingsprogrammet som verksamheten bidrar till, indikerar att åtgärdsområden och åtgärder har låg praktisk betydelse för de externa aktörerna/projektägarna. Handlingsprogrammet tycks därför framförallt ha en intern betydelse för VGRs fördelning av insatser mot olika åtgärder och mellan nämnderna.

Även om analysen av programgenomförandets organisation och styrning pekar på ett visst mått av otydlighet, framställer de intervjuade organiseringen av åtgärder i ett handlingsprogram som viktig. En slutsats är därför att handlingsprogrammet inneburit en samlande kraft för Västra Götalandsregionen i termer av positionering och kraftsamling i frågor rörande hållbara transporter, samtidigt som det finns ett fortsatt behov av att tydliggöra arbetsformerna mellan tjänstemän och nämnder i programmets genomförande.

Mål, indikatorer och uppföljning

På en övergripande nivå upplevs handlingsprogrammets mål- och insatslogik som förhållandevis tydlig. Det går att koppla de valda åtgärdsområdena och de delmål som satts upp till de utmaningar som målas upp i bakgrundsbeskrivningen av programmet. Kontigo upplever också att programmet tar sitt avstamp i ett gediget förarbete och analys av förutsättningar.

När det gäller de mål och prioriterade områden som pekas ut i handlingsprogrammet menar vi att dessa inte, såsom de är formulerade, fullt ut fungerar som verktyg för uppföljning och styrning. Det som kan utvecklas är



att fler mål behöver nivåsättas samt i ett par fall operationaliseras. I flera fall måste även - som vi ser det - en nollbasvärde göras för att det ska vara möjligt att uttala sig om målpåfyllelse.

Vi ser även att det, då vi rör oss från programnivå till insatsnivå, är svårt att på ett tydligt sätt koppla de mål och de indikatorer som insatserna mäter mot programmets målsättningar. Här menar vi att det finns ett stort värde i en ökad stringens i vilka indikatorer som används för insatser inom handlingsprogrammet. Då handlingsprogrammen beskrivs som verktyg för att realisera VG2020 så ser vi gärna att man i ett eventuellt framtida handlingsprogram tydliggör målstrukturen mellan insatserna, handlingsprogrammen och de regionala utvecklingsstrategierna, samt att man då även eftersträvar att harmonisera de indikatorer som insatserna följs upp efter. Då målen i all väsentlighet är att betrakta som riktningmål så är dess bidrag till det övergripande målet, som mäts först år 2030, omöjligt att uppskatta.

Gällande löpande uppföljning är vårt intryck att det endast i begränsad omfattning skett någon strukturerad uppföljning av utfallen av insatserna utifrån indikatorerna i läges- och slutrapporterna, och inte heller att dessa – på ett tydligt sätt – använts som verktyg för styrning och prioriteringar. Kontigo menar att det ur ett styrnings- och rigningsperspektiv finns ett värde i att löpande följa upp utfallen för indikatorerna inom insatserna (alla helst då insatserna är ålagda att rapportera in dessa) samlat för handlingsprogrammet. Syftet med detta skulle då vara att tidigt se om det finns behov av omprioriteringar av resurser mellan respektive insatsområde eller delmål, och om det finns behov av att agera mer proaktivt för att få igång fler insatser för att nå ett specifikt mål.

Programmets resultat

När det gäller handlingsprogrammets resultat anser Kontigo att detta tydligast kan redovisas som två typer av resultat. För det första menar vi att det finns resultat kring handlingsprogrammets påverkan på Västra Götalandsregionen, och i viss mån andra aktörer, som organisation. För det andra finns ett resultat i termer av utfall från de insatser som bedrivits inom ramen för handlingsprogrammet.

Handlingsprogrammets påverkan på VGR och andra organisationer

Handlingsprogrammet för Hållbara transporter bedöms framförallt ha stärkt samordning och koordineringen inom VGR avseende frågor rörande programmet. Programmet har dock i all väsentlighet varit viktigt för att positionera VGRs hållning kring hållbara transporter hos såväl regionala som nationella aktörer.

Kontigo bedömer att handlingsprogrammet framförallt stärkt VGRs positionering inom området. Både politiskt och bland tjänstemännen. Dock bedömer Kontigo att samarbetet och samsynen kring handlingsprogrammets frågor framförallt fört tjänstemännen närmare varandra. Genom handlingsprogrammet har naturliga utbyten av information formats mellan handläggare vid de tre nämnderna, vilket anses ha stärkt såväl den samlade kunskapen som samsynen kring frågan inom VGR. Genom att samla åtgärderna inom ett handlingsprogram har det gått att paketera behovet av åtgärder på ett tydligare sätt. Fördelen har dels varit att det funnits en utgångspunkt för VGRs handläggare i dialogen med potentiella projektsökanden. Det har även underlättat kategoriseringen av projekt inom VGR.

Insatsernas resultat och programmets målpåfyllelse

En heltäckande utvärdering av insatsernas resultat och programmets målpåfyllelse begränsas av två faktorer. För det första återfinns ett antal insatser som ännu är pågående och kan komma att påverka slutresultatet för programmet. För det andra finns en mängd mål och indikatorer på insatsnivå som inte låter sig aggregeras till programnivå på ett överblickbart sätt.



Med kännedom om dessa båda begränsande faktorer kan vi konstatera att, av de 78 insatser som beviljats medel inom handlingsprogrammet, har 24 insatser slutrapporterat indikatorer. Därutöver finns slutrapporter från insatser där redovisning saknas för en eller flera indikatorer. Bland de 24 insatserna som har lämnat fullständig återrapportering har 14 insatser presterat bättre än förväntat på samtliga indikatorer. 10 insatser har presterat bättre eller lika bra som förväntat på vissa indikatorer men inte uppnått förväntade resultat vad det avser andra indikatorer i insatsen. Överlag anser Kontigo att insatsernas måluppfyllelse kan anses vara relativt goda.

I den enkät som skickats till projektledare konstaterar 6 av 8 svarande att målsättningen helt uppnåtts och 1 svarande att målsättningen delvis uppnåtts. Endast 1 projektledare anser att målen för insatsen inte uppnåtts.

Utfallet av insatser utifrån de projektledare som svarat på frågan summeras i nedanstående tabell.

Tabell 9. Insatsernas resultat. n= 51; Källa: enkät till projektledare

Antal nya prototyper	19
Antal nya tjänster	13
Antal nya varor eller tjänster som nått ut på marknaden	13
Antal patent, licenser eller varumärkesskydd	6

Sett till åtgärds målen i programmet finns både riktning mål och nivå mål. Målen och indikatorerna i insatserna anses dock var för sig för trubbiga för att med säkerhet kunna konstatera ifall insatser inom åtgärdsområdena är tillräckliga för att uppnå målet med programmet. Kontigo konstaterar dock att insatser har bedrivits inom samtliga områden. Mot bakgrund av detta anser Kontigo att det finns goda möjligheter att insatserna i programmet kommer att bidra till måluppfyllelse inom åtgärdena.

De insatser som genererats inom handlingsprogrammet har genererat positiva resultat i enlighet med programmet målsättning. Däremot bedömer Kontigo att flertalet insatser också fortsättningsvis kommer vara beroende av finansiering från VGR och andra aktörer för att fortsatt kunna bedriva verksamhet.

Summerade reflektioner

Handlingsprogrammet för Hållbara transporter har stärkt förutsättningar för VGR och Västra Götaland att gemensamt samlas och positionera sig runt åtgärder viktiga för området. Handlingsprogrammet har bidragit till en ökad samordning mellan regionutvecklingsnämnden, miljönämnden och kollektivtrafiknämnden – i synnerhet på tjänstemannasidan.

Den plattform som handlingsprogrammet bidragit med har ökat antalet aktörer som engagerat sig i nätverk och samverkansprocesser kring åtgärder inom programmet. I likhet med andra handlingsprogram är en genomgående bedömning att aktörer som finansierats via programmet i relativt låg utsträckning ser sina projekt/verksamheter som en del av ett handlingsprogram. Snarare är det finansieringen från VGR som står i fokus – inte primärt vart inom VGR som medlen kommer ifrån.

En anledning till att relativt få projektledare ser sina insatser som en del av ett program, kan i viss utsträckning bero på att handlingsprogrammet lever en rätt anonym tillvaro. Kommunikationen runt programmet är låg. Inte enbart rörande handlingsprogrammet för Hållbara transporter, utan generellt för samtliga handlingsprogram. Det saknas en samlad kommunikativ plattform för programmen men även gemensamma rutiner för beredning och beslut.

I likhet med andra handlingsprogram så bedöms beredningen vara en riskfaktor då den byggs runt ett fåtal handläggare utan formella rutiner för möten och beredning. Personberoendet för programgenomförandet bedöms också i sammanhanget vara stort. Kontigo bedömer för handlingsprogrammet för Hållbara transporter,



liksom för övriga handlingsprogram, att formaliserade programgrupper inom respektive handlingsprogram och programövergripande forum skulle vara ett sätt att säkerställa den långsiktiga kontinuiteten samt att än mer öka förståelsen och utbytet mellan samtliga handlingsprogram.



4 Analys av strategiska projekt

Projektkoordinering av ElectriCity

Det övergripande syftet med projektet har varit att koordinera de olika delprojekten inom ElectriCity. Själva ElectriCity-projektet grundar sig i en avsiktsförklaring mellan Västra Götalandsregionen, Göteborgs stad, Lindholmen Science Park, Johanneberg Science Park, Volvo och Energimyndigheten att gemensamt utveckla framtidens hållbara kollektivtrafiklösningar. ElectriCity syftar till att skapa en demonstrationsplattform för hållbara innovativa mobilitetssystem baserat på elektrifiering.

Syftet med projektkoordineringen har som sagt varit att koordinera de insatser som äger rum inom ramen för ElectriCity och att organisera projektmöten, koordinera parterna och driva den interna processen i ElectriCity.

Mål

Målet med projektkoordineringen har varit att stärka upp projektet ElectriCity och i förlängningen se till att projektet realiserar samt att projektet följer den uppsatta tidsplanen.

Målgrupp

Medan projektet ElectriCity i sin helhet haft en bred målgrupp (t.ex. resenärer, allmänhet, myndigheter och politiker, bussoperatörer, näringsliv och akademi) så har det koordinerande projektets målgrupp varit partnerskapet i ElectriCity – alltså de aktörer som driver projektet ElectriCity d v s Västra Götalandsregionen, Göteborgs stad, Lindholmen Science Park, Johanneberg Science Park, Volvo och Energimyndigheten

Organisering

Projektet ElectriCity administreras av en styrgrupp, ett projektkontor och ett antal arbetsgrupper. Projektkoordinering har legat under projektkontoret. För projektkoordineringen ansvarar Business Region Göteborg (BRG), vilket är ett kommunalt, icke-vinstinriktat bolag som ägs av Göteborgs Stad. BRG har i sin tur upphandlat tjänsten för koordinering av miljökonsulten Ecoplan.

Under förra året omorganiserades arbetet, något som bland de aktiva upplevts som bra. Det som skedde var att man skar ner den stora gruppen till en mindre som inkluderar de som är mest aktiva i projektet. I den större gruppen sker rapportering från styrgruppsmöten men träffarna äger bara rum någon gång per år. Det upplevs som att arbetet har blivit mer effektivt då arbetet som sådant bara behöver diskuteras i den mindre samlingen av aktörer.

Inriktning

Aktiviteterna inom projektkoordineringen har bland annat innefattat att driva på samarbetet mellan ElectriCitys parter, insamlande och delande av information om projektets resultat och utveckling, statusrapportering och förberedande av beslutsunderlag till styrgruppen samt att rapportera eventuella avvikelser till berörda arbetsgrupper och parter samt på styrgruppsmöten. I tillägg har man också haft ett fortlöpande koordineringsansvar där man övervakat projektets utveckling och dess tidsplan samt synkroniserat arbetet mellan arbetsgrupperna.

Bland de konkreta insatser som uppmärksammas i samtalen med aktörer kring ElectriCity är ambitionen att synliggöra och låta folk se helelektriska bussar på riktigt. I detta har ingått att låta folk åka bussarna – alltså att de är i vanlig linjetrafik – och att folk ska upptäcka att man knappt hör bussarna för att de är så tysta – något som ofta upplevs som positivt. På så sätt fås en konkret upplevelse av hur busstrafik med helelektriska bussar kan vara och de positiva aspekterna av elektrifierat syns. Att förmedla den fysiska upplevelsen av hur det är att åka bussarna är alltså viktigt. Att resenärer inte märker att bussarna drar mycket mindre energi – det löses genom att ge budskap om detta ombord på bussen medan folk reser.



Kopplingen mot handlingsprogrammet för hållbara transporter, finansiering och resultat från projektet

Ansvariga för koordineringen av ElectriCity menar att man inte märker av handlingsprogrammet för hållbara transporter i genomförandet av projektet. Projektledningen menar att VGR ville finnas med i genomförandet av ElectriCity. En ambition som också är tydlig i och med att samtliga tre nämnder inom handlingsprogrammet medverkar till finansieringen. Varifrån VGR i sin tur tar medel ifrån, för att finansiera ElectriCity menar dock projektledningen inte är något som projektet relaterar till. Under perioden 2013-2018 förväntas VGR sammanlagt finansiera ElectriCity med 17 MSEK. Också i leden runt projektet är betydelsen av att ElectriCity finansieras inom ramen för ett handlingsprogram obetydligt. De intervjuade säger att de eventuellt kan ha hört namnet på programmet på något möte men att det inte är något som man har fördjupat sig i.

Koordineringsansvariga för ElectriCity anser att verksamheten snarare svarar mot målen i VG2020 än mot något handlingsprogram. De främsta resultat som uppkommit så här långt är att ElectriCity menar på att de lyckats få ihop driften av koordineringen utan driftsstörningar. Man har byggt en demoanläggning som fungerar. Samarbetet som sådant är och har varit det viktigaste målet. Göteborgs stad, Västtrafik och Volvo var de första parterna. Nu har sammanlagt 15 parter anslutit utan en gemensam budget. Samarbetsmodellen är ett resultat som anses värt att lyfta, en modell som inte bygger på formalia. Aktörer med insikt i projektet menar att inriktningen kring ElectriCity har förflutit ovanligt bra gentemot ambitionerna. Inte minst upplevs det som att saker har blivit klara i tid.

