

Den 19 september 2023

Slutrapport i den löpande utvärderingen av ERUF-projektet FASTR

*-Ett samverkansprojekt 2019 – 2023 av
Energikontoret norra Småland tillsammans med
Länsstyrelsen för snabbare omställning till fossilfria
transporter i Jönköpings län*



Förord

Den löpande utvärderingen av ERUF-projektet FASTR – Snabbare omställning till fossilfria transporter i Jönköpings län – genomförs under projektperioden. Huvudsakliga delar i utvärderingen är inledande utvärderingsplan med genomgång av projektets målstruktur med indikatorer under 2019, statusrapport ett våren 2020, statusrapport två våren 2021, statusrapport tre våren 2022 samt denna avslutande utvärderingsrapport vid projektets slut våren 2023.

Utvärderingen görs på uppdrag av Energikontoret Norra Småland och det är undertecknad som ansvarar för utvärderingens resultat.

Höör den 19 september 2023

Roger Orwén

Orwén Konsulting AB

Roger Orwén
Orwén Konsulting AB
Yxnaholma 103
243 91 Höör

072-701 63 84
roger@orwenkonsulting.se
www.orwenkonsulting.se

Sammanfattning

FASTR – snabbare omställning till fossilfria transporter i Jönköpings län – finansieras huvudsakligen av Europeiska regional- och utvecklingsfonden (ERUF) och Region Jönköpings län och pågår, efter beviljad förstärkningsansökan, från januari 2019 till oktober 2023. Projektet drivs av Energikontoret norra Småland i samverkan med Länsstyrelsen i Jönköpings län. FASTR har genomfört ett stort antal insatser inom fem delmål: (A) Aktörssamverkan, (B) Kunskap och förmåga för ökad förändringstakt, (C) Tankar förnybart och ladda i hela länet (D) Klimatsmarta upphandlingar och transporttjänster samt (E) Produktion av förnybara drivmedel.

Projektet har på ett flertal sätt ökat möjligheterna till mer fossiloberoende bränslen och har bidragit till flera nya tankstationer för främst biogas, vätgas och el. Bland annat har antalet laddningspunkter i Jönköpings län ökat från 215 (2018) till totalt 714 laddningspunkter (augusti 2023) och från 0 till 9 laddare för lastbilar.

Andra exempel på resultat är: Metodstöd – en guide – för kommunerna vid framtagande av planer för laddinfrastruktur, kommunernas ökade kunskap tas vidare i upphandlingsarbetet och i det nya ERUF-projektet Effekt vid Energikontoret Norra Småland kommer mycket av kunskapen från FASTR om olika bränslen – exempelvis både vätgas och biogas – och energisystemet som helhet till användning. Arbetet med att peka ut möjliga platser för laddinfrastruktur på landsbygden – i arbetet med s.k. stråk – kommer att fortsätta inom Region Jönköpings län och underlättar sannolikt utbyggnaden framöver. Andra delar såsom projektorganisation, nya sätt att kommunicera samt nya kontakter och nätverk påverkar kommande insatser på Energikontoret. Ny kunskap förs in till fortsatta erbjudanden till kommunerna. För Länsstyrelsens del har FASTR bidragit med kunskap och erfarenheter om att arbeta med fossilfria transporter inom den fysiska planeringen.

Projektet har bland annat präglats av lärande, ett avsmalnat fokus klargjorde riktning och klimatfrågan och transporter har sedan projektstart blivit en ännu hetare fråga som ligger i tiden. Elektrifieringen av transportsektorn har exempelvis blivit mycket större i samhället jämfört med innan projektstart. Förändringar har möjliggjorts via samverkan på ett flertal arenor med ett flertal aktörer och organisationer. Det fördjupade arbetet med kommunikation har varit en betydelsefull del och det senaste årets aktörsturné har gett nya möjligheter att sprida kunskap från FASTR. Det har getts ett värdefullt stöd i upphandling under hela projektperioden och det öppna skrivna projektet har kunnat vara flexibelt i samband med stora förändringar i omvärlden.

Det öppna skrivna projektet med breda formuleringar gav dock inledningsvis även problem med att klargöra projektets innehåll vilket tagit mycket processtid och energi. Personalomsättningen försvårade arbetet och pandemin påverkade projektet i hög grad. Oklarheter kring nationella politiska beslut försvårade. En del kommuner upplever att det har tagit mycket tid att delta, att det ibland varit oklart vad deltagandet handlar om, att det varit svårt att se vinsten för den enskilda kommunen och i delar svårt att få genomslag på hemmaplan.

Utvärderingen ger ett flertal rekommendationer där resultat från projektet kan tas tillvara och utvecklas vidare. Exempelvis runt upphandling, samverkan med kommuner, nytänkande kring kommunikation till fler målgrupper och fortsatt samverkan med näringslivet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. BAKGRUND	5
1.1 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR	6
1.2 METOD OCH GENOMFÖRANDE	6
2. PROJEKTETS MÅL, AKTIVITETER OCH ORGANISATION	8
2.1.1 <i>Sammanfattande analys av delmål A</i>	10
2.2 DELMÅL B: KUNSKAP OCH FÖRMÅGA FÖR ÖKAD FÖRÄNDRINGSTAKT	10
2.2.1 <i>Huvudsakliga aktiviteter</i>	10
2.2.2 <i>Sammanfattande analys av delmål B</i>	11
2.3.1 <i>Huvudsakliga aktiviteter</i>	12
2.3.2 <i>Sammanfattande analys av delmål C</i>	15
2.4 DELMÅL D: KLIMATSMARTA UPPHANDLINGAR OCH TRANSPORTTJÄNSTER	15
2.4.1 <i>Huvudsakliga aktiviteter</i>	15
2.4.2 <i>Sammanfattande analys av delmål D</i>	19
2.5 DELMÅL E: PRODUKTION AV FÖRNYBARA DRIVMEDEL	20
2.5.1 <i>Huvudsakliga aktiviteter</i>	20
2.5.2 <i>Sammanfattande analys av delmål E</i>	21
2.6 PROJEKTMÅL	21
2.7 PROJEKTORGANISATIONEN	23
2.8 HÅLLBARHETSASPEKTER	24
3. FLER RESULTAT OCH ANALYS	25
3.1 LÖPANDE ANALYSER OM INRIKTNING OCH FÖRLÄNGNING AV PROJEKTET	25
3.2 VILKA HAR VARIT DE VIKTIGASTE FRAMGÅNGSFAKTORERNA I PROJEKTARBETET?	26
3.3 VILKA HAR VARIT DE VIKTIGASTE UTMANINGARNA I PROJEKTARBETET?	29
3.4 ÄR PROJEKTETS RESULTAT LÅNGSIKTIGT HÅLLBARA?	33
3.5 HUR HAR PROJEKTET FRÄMJAT NÄRINGSLIVETS MÖJLIGHETER ATT VERKA OCH UTVECKLAS?	34
3.6 3P OCH 3N	34
3.7 VAD GENOMFÖRDES INTE?	36
4. AVSLUTANDE REFLEKTIONER, SAMMANFATTANDE SLUTSATSER OCH UTVÄRDERINGENS REKOMMENDATIONER	36
4.1 SAMMANFATTANDE SLUTSATSER	39
4.2 UTVÄRDERARENS REKOMMENDATIONER	40
5. REFERENSFÖRTECKNING	42
 BILAGA 1. INTERVJUPERSONER	43
BILAGA 2. EXEMPEL PÅ INTERVJUGUIDE	44
BILAGA 3. UTVÄRDERINGSMODELLER	45
BILAGA 4. METODEN FRAMTIDSVERKSTAD	47

1. Bakgrund

FASTR – Snabbare omställning till fossilfria transporter i Jönköpings län – finansieras huvudsakligen av Europeiska regional- och utvecklingsfonden (ERUF) och Region Jönköpings län och pågår, efter förstärkningsansökan senaste året, från januari 2019 till oktober 2023. Projektet drivs av Energikontoret Norra Småland ¹ i samverkan med Länsstyrelsen i Jönköpings län. ²

Övriga finansiärer är (eller har varit ³) Klimatrådet Jönköpings län, Fordonsgas Sverige AB, E.ON Biofor Sverige AB, Sävsjö Biogas AB, Scania Sverige AB, Johan Eskengren & Partners AB, Gasum AB, Svensk Biogas AB, SEKAB BioFuels & Chemicals AB, Jönköping Energi AB, HZI Biogas Operations AB ⁴, Södra Munksjön Utvecklings AB, June Avfall & Miljö AB, Samverkan Återvinning och Miljö samt kommunerna Gislaved, Habo, Jönköping, Mullsjö, Nässjö, Sävsjö, Tranås, Vaggeryd, Vetlanda, Värnamo.

FASTR verkar för att både stad och landsbygd i Jönköpings län har tillgång till en mångfald av förnybara och icke fossila drivmedels- och laddningsalternativ där regional infrastruktur, upphandlingar och drivmedelsproduktion främjar näringslivets möjligheter att verka och utvecklas. Syftet är att ge Jönköpings län bättre förutsättningar att nå det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 såväl på landsbygd som i tätorter.

Löpande utvärdering

Den löpande utvärderingen har genomförts under projektperioden. Huvudsakliga delar i utvärderingen är inledande utvärderingsplan med genomgång av projektets målstruktur med indikatorer, statusrapport ett våren 2020, statusrapport två våren 2021, statusrapport tre våren 2022 samt denna avslutande utvärderingsrapport våren 2023.

Utvärderingens metod, frågor och analys i den avslutande utvärderingsrapporten utgår ifrån den ursprungliga utvärderingsplanen samt en mer detaljerad utvärderingsplan för just den avslutande rapporten våren 2023 samt de tre statusrapporterna. Frågor och metod har förankrats och diskuterats med projektledningen. Främsta mottagare av rapporten är Tillväxtverket, Energikontoret Norra Småland och Länsstyrelsen i Jönköpings län, men även andra intresserade ska kunna tillgodogöra sig rapporten.

¹ Energikontor Norra Småland arbetar med en rad energi- och klimatrelaterade frågor för att Jönköpings län ska nå fastställda energi- och klimatomål. Främst via samverkans- och utvecklingssatsningar på både lokal och regional nivå, men även med ett nationellt och europeiskt perspektiv. I erbjudandet är en del att sprida aktuell och objektiv information samt att förmedla kunskap. Detta genom exempelvis utredningar, nätverk och goda exempel i allt från artiklar till seminarier. Energikontor Norra Småland arbetar med frågor som rör energieffektivisering och förnybar energi inom områdena transporter, byggande och företagande. Kompetensen hos sakkunniga specialister rymmer allt från kunskap om drivmedel och byggmaterial till beteendepåverkan och cirkulär ekonomi. De hjälper till att introducera innovativa produkter, tjänster och arbetssätt för att skynda på utvecklingen inom energi- och klimatfrågor. Det ger i sin tur fördelar som lägre kostnader, bättre hälsa och ökad konkurrenskraft. Ju fler investeringar som görs inom området, desto större möjligheter får näringslivet att utvecklas framåt. Allt görs utan vinstintresse med syfte att hjälpa både människor och miljö på traven. Energikontor Norra Småland kan ses som en samlade kraft mellan Region Jönköpings län, kommuner, näringslivet, affärsutvecklare, akademi, myndigheter med flera. Hämtat från Energikontoret Norra Smålands hemsida.

² Större delen av detta kapitel är hämtat ifrån Tillväxtverkets projektbeslut.

³ Vissa bolag finns inte längre kvar.

⁴ Tidigare Jönköping Energi Biogas AB.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syfte

Den avslutande utvärderingsrapporten syftar till att ge en sammanfattande bedömning av projektets insatser samt ge rekommendationer inför arbetet efter projektets slut.

Frågeställningar

De huvudsakliga frågeställningarna som styr slutrapporten är följande:

- Vilka huvudsakliga aktiviteter har genomförts?
- Har projektets insatser lett till att projektets mål har uppnåtts?
- Vilka är de viktigaste lärdomarna från projektet?
- Vilka har varit de viktigaste framgångsfaktorerna respektive utmaningarna i projektarbetet?
- Är projektets resultat långsiktigt hållbara?
- Kan lärdomar från FASTR påverka Energikontoret norra Smålands framtida inriktning och insatser?

1.2 Metod och genomförande

Modeller och perspektiv

Utöver de huvudsakliga frågeställningarna ovan använder den avslutande utvärderingsrapporten (på samma sätt som i statusrapport ett, två och tre) LFA-modellen⁵ samt metoden 3P och 3N vid analyser och som underlag inför delfrågor. Metoden 3P och 3N är ett krav från Tillväxtverket och står för Nyckeltal, Nyckelaktiviteter och Nyckelpersoner samt Projektlogik, Public debate och Process (se bilaga tre för beskrivning av modellerna).

Rapporten beskriver också på ett övergripande sätt arbetet med hållbarhetsaspekterna (såsom de definieras i projektet).

Intressenter och intervjupersoner

Centrala intressenter vid urval av intervjupersoner i den avslutande rapporten är Länsstyrelsen, projektets styrgrupp och projektgrupp vid Energikontoret norra Småland samt projektets finansiärer. Urval av personer gjordes i samråd med projektledare i samband med beslut av utvärderingsplanen (några nya personer har tillkommit efter hand som utvärderingen pågått).

Metoder för informationsinsamling

Metoder för informationsinsamling är gruppintervjuer, intervjuer med nyckelpersoner och webbenkät för att nå en bredare grupp än vid tidigare statusrapporter. Andra underlag är

⁵ LFA-metoden (The Logical Framework Approach) används för projekt-, program- och verksamhetsplanering. Metoden har sitt ursprung i USA och började användas redan på 1960-talet. Sedan 60-talet har metoden spridits över världen och används i dag som planeringsverktyg av en omfattande grupp olika aktörer inom en mängd olika samhällssektorer för såväl projekt- som verksamhetsplanering. LFA är en logisk, kreativ och väldigt demokratisk metod. Den bygger på en bred delaktighet av en bred grupp av viktiga intressenter och kontinuerlig analys under hela planeringsprocessen. Hämtat från skriften "Projektplanering enligt LFA-metoden (The Logical Framework Approach). Mål- och resultatstyrning av projekt inom Socialfonden", av Kari Örtengren (2012)

projektdokumentation såsom protokoll, projektets egna uppföljningar och undersökningar, lägesrapporter, förändringsansökan samt andra rapporter. Den avslutande utvärderingsrapporten utgår också i hög grad från de tre tidigare statusrapporterna.

Webbenkäten

Webbenkäten riktade sig främst till finansiärerna och andra nyckelpersoner som är utanför projekt- och styrgrupp och som över tid varit aktiva i FASTR. Enkäten skickades i slutet av april 2023 till 27 personer varav 12 svarade, efter två påminnelser och fram till slutet av maj. Dessa 12 kom från olika organisationer och var geografiskt spridda i länet: säljare Scania, näringslivschef Gislaved, VD Jönköpings biogas AB, avdelningschef hållbar utveckling i Gislaveds kommun, hållbarhetsstrateg i Jönköpings kommun och i Vetlanda kommun, miljösamordnare Region Jönköpings län, miljöledare inom upphandling Jönköpings kommun, transportchef Region Jönköpings län, fordonssamordnare Tranås, kommunikatör Sävsjö kommun och inköpscontroller Habo. Deras svar pekar som helhet i samma riktning som intervjuer och andra underlag och förstärker därmed slutsatserna. Dock var det få svar på de öppna frågorna i enkäten och de kan därmed användas i begränsad omfattning.

Intervjuerna

Totalt intervjuades 16 personer i den avslutande rapporten. De fördelades i enskilda intervjuer (5 personer) och fyra gruppintervjuer (11). Gruppintervjuerna var 1) två miljöstrateger från två kommuner 2) verksamhetschef Energikontoret Norra Småland och styrgruppsordförande 3) tre från Länsstyrelsen Jönköpings län 4) fyra personer i projektgruppen för FASTR från Energikontoret Norra Småland. Se alla intervjupersoner för slutrapporten i bilaga 1.

Alla intervjuer antecknades vid intervjutillfället. Flertalet skickades till intervjupersonerna för påseende eller spelades in via Zoom. Intervjuerna varade mellan 30 min till 1,5 timme.

Analys av material

Utvärderingen tar således ett helhetsgrepp över projektperioden och svarar på ett sammanfattande sätt på utvärderingens frågeställningar. Materialet analyserades främst utifrån utvärderingsmodellerna men också med hjälp av andra teorier. Före intervjuerna sammanställdes centrala slutsatser från tidigare statusrapporter och det tillfogades nya tankar från de nya intervjuerna, analyser gjordes därmed löpande. Enskilda personer namnges inte i rapporten utan den ska läsas som en helhet.

Kvalitetssäkring

En del av kvalitetssäkringen är att använda vetenskaplig metod i utvärderingens olika faser, såsom validitet (att rätt saker mäts) och reliabilitet (att genomförandet av undersökningens delar är trovärdiga) vid både urval av intervjupersoner, frågeformulering, genomförande av intervjuer och vid analys av resultat.⁶ Andra delar för att säkra kvalitet är att flera intervjupersoner har granskat intervjuutskriften och att IVL Svenska Miljöinstitutet via Desiree Grahm har granskat utvärderingens metod och slutsatser.

Rapporten har också granskats av styrgruppsordförande och projektledare för FASTR, verksamhetschef för Energikontoret Norra Småland, medarbetare på Länsstyrelsen och extern konsult för upphandling. Vissa ändringar i rapporten har gjorts efter granskning.

⁶ Se t ex Martyn Denscombe m.fl. (2000) *"Forskningshandboken. För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna"*, Studentlitteratur Lund.

Workshop och lärande

Som ett bidrag till lärande och spridning presenteras utvärderingens resultat på en avslutande konferens i september, främst för projektgrupp och styrgrupp men även för andra inbjudna intressenter.

Om urval och rapportens slutsatser

Utvärderingen bygger därmed på ett omfattande material sedan 2019. Det är en utmaning att sammanfatta ett så pass långt projekt med mängder av aktiviteter, samarbetspartners och omvärldsförändringar. Varje aktivitet har sin dynamik och processer och det är svårt att göra de enskilda aktiviteterna rättvisa. Det finns ofta också olika intressenter som kan ha olika syn på resultatet utifrån sin horisont. Intervjupersoner har över tid främst varit i en inre ring i projektet, men också med flera externa intressenter, såsom åkare och kommunala samverkanspartners. Möjligen utgör det här inre fokuset en svaghet i materialet.

Utvärderingens roll och användning under projektperioden

Under åren har utvärderingen presenterat resultat och bidragit till dialog och lärande i projektet på ett flertal olika sätt. Exempelvis genomfördes tillsammans med projektledningen och externa inbjudna dialogworkshops med metoden Framtidsverkstad 2021 och 2022 ⁷ och regelbunden dialog fördes med projektledare under projekttiden. Inledningsvis bidrog också utvärderingen vid utveckling av indikatorer inom ramen för LFA-arbetet. ⁸ Min bedömning är att projektet lyssnat in utvärderingens rekommendationer och har införlivat en del av dem i projektutvecklingen.

I ett långt projekt lär utvärderaren känna projektdeltagare och det finns en risk för att komma för nära, vilket kan påverka utvärderingens slutsatser och oberoende. Jag har strävat efter att vara medveten om detta förhållande och vara noggrann vid användning av vetenskapliga metoder i utvärderingen som ett sätt att möta detta. Den avslutande utvärderingsrapporten granskas således också av en extern part (se ovan).

2. Projektets mål, aktiviteter och organisation

I detta kapitel sammanfattas projektets mål och aktiviteter. Sammanställningen bygger på statusrapport ett till tre där aktiviteter har förts in i varje statusrapport fram till denna avslutande rapport våren 2023. En stor mängd aktiviteter har genomförts och följts upp, och det som presenteras nedan är ett urval. ⁹ Efter varje mål görs en sammanfattande analys om projektets riktning inom målområdet.

LFA-strukturen

Projektet har strukturerats utifrån fem delmål, vilka har förtydligats sedan projektansökan till Tillväxtverket. Projektgruppen har identifierat aktiviteter inom varje delmål som tillsammans ska leda fram till projektmålet (projektets syfte) vilket i sin tur ska bidra till de övergripande målen.

⁷ Metoden Framtidsverkstad beskrivs i bilaga.

⁸ LFA (Logical Framework approach) är således den målstyrda projektplaneringsmetod som huvudsakligen använts i projektet.

⁹ Aktiviteterna beskrivs mer i detalj i t ex projektets rapporter till Tillväxtverket.

Hela målstrukturen visas nedan (delmålen är från vänster: B, C, D och E).

Figur 1. Projektets målstruktur



Förlängning till oktober 2023

Projektet blev i maj 2022 beviljad förlängning av Tillväxtverket till oktober 2023 och att utöka budgeten med cirka fem miljoner kronor (främst för personalkostnader).¹⁰ Två övergripande nyttor med den utökade tiden beskrev i ansökan:

1. Projektet kan ge praktiskt stöd för att alla produkter och resultat som hittills genererats, t.ex. i form av statistik, strukturbilder, nätverk och goda exempel, kan omsättas till praktik i deltagande organisationer. Detta bl.a. genom en fysisk aktörsturné som ser till varje organisations egna förutsättningar för omställning.
2. Projektet kan möta behov som aktualiserats under projektets senare fas och som ligger väl i linje med projektets målsättningar men som ej var påtänkta initialt, till exempel satsningar inom elektrifieringen av tunga transporter och laddinfrastruktur vid flerbostadshus.

I arbetet (under 2021) med den beviljade förstärkningsansökan fördjupades projektets fokus, främst inom de tre delmålen B, C och D (tyvärr finns inte beteckningen på delmålen med i figuren och den går inte att redigera, men det är från vänster B, C, D, E). Inom B är det främst aktörsturné för att förmedla FASTR-produkter och varumärkesutbildning, inom C etablering/regionalplan (etableringsgruppens plattform) och D med tunga transporter i fokus.

¹⁰ Se förstärkningsansökan till Tillväxtverket med detaljerad aktivitetsplan och budget.

2.1 Delmål A – aktörssamverkan för utveckling och kunskap

Delmål A – aktörssamverkan för utveckling och kunskap – är en integrerad del av de övriga delmålen och i projektet beskrivs detta delmål inte separat (finns inte med som ett delmål).

2.1.1 Sammanfattande analys av delmål A

Då FASTR inte har rådighet över investeringar för utbyggnad av tankstationer är samverkan med andra aktörer avgörande. FASTR kan vara en möjliggörare, koppla samman aktörer och sprida kunskap, och då är samverkan nödvändig. Samverkan har skett på ett stort antal sätt vilket aktiviteterna under de kommande delmålen visar. Exempelvis inom vätgas med kunskapsspridning och stöd och med de tre kommunerna Habo, Vaggeryd och Tranås inom etableringsgruppen (se mer om etableringsgruppen under delmål C). En betydande del av det sista årets förstärkning handlade också om att via en s.k. aktörsturné komma ut i länets kommuner och stötta arbetet med hjälp av nyvunnen kunskap i FASTR.

2.2 Delmål B: kunskap och förmåga för ökad förändringstakt

Delmål B är kunskap och förmåga för ökad förändringstakt. Det handlar om att ge ökad kunskap bland medarbetare och beslutsfattare inom företag och offentliga organisationer om förnybara drivmedel och fossiloberoende transporter i syfte att säkerställa en effektivare och snabbare omställning till fossilfri transportsektor i länet.

Primära målgrupper är stora och medelstora företag med stor transportmiljöpåverkan, Länsstyrelsen i Jönköpings län, politiker och tjänstemän på lokal och regional nivå samt energibolag.

Medverkande aktörer för genomförande av detta delmål är främst Klimatrådet ¹¹, Hela RESAN, BioDriv Öst, Energikontor Östergötland, Fossilfritt Norr (kallas också Biofuel region), experter samt länets kommuner.

2.2.1 Huvudsakliga aktiviteter

- Genomförande av utbildningen "Förnybara drivmedel - Vad, varför och hur då?" i två delar av Johanna Mossberg, RISE (2019)
- Utbildande av utbildare. Utbildning av kommunernas EKR, del ett och del två. (2020 - 2021)
- Framtagande av en hälsoekonomisk analys av Jönköping University som visar på konsekvenserna av utsläpp av fossila bränslen var klar våren 2021.
- Deltagit på konferenser. Deltagit och förberett för Transporteffektivitetsdagen (TREFF) tillsammans med Closer på Elmiamässan i augusti 2020 och medarrangerade

¹¹ Idag är alla länets kommuner, Region Jönköpings län, många myndigheter och ett stort antal företag, ideella organisationer och högskolan engagerade i Klimatrådet Jönköpings län. Det är ett samverkansråd som bygger på en långsiktig, uthållig och bred samverkan i länet sedan 2011. Klimatrådet är ett sätt att gemensamt bidra till nationella klimatmål samt uppnå den genom Klimatrådet fastställda och gemensamma visionen om att Jönköpings län senast 2050 är ett Plusenergilän. Texten är till stora delar hämtad ifrån hemsidan Klimatrådet.se den 31/5 2020.

Plusenergiforum på Science park under länets Klimatvecka som arrangerades av Klimatrådet i september 2020.

- Framtagande av kommunikationsplan. Under 2019 tog FASTR fram en kommunikationsplan, ett arbete som fördjupades under 2020 och 2021. Våren 2021 färdigställdes bland annat en GAP-analys där den ursprungliga ansökan jämfördes med den nuvarande projektplanen. Ett resultat av denna jämförelse var att planerade satsningar på varumärkesarbete och målgruppsanalys delvis inte fanns med, vilket då påbörjades och fortsatte under hösten 2021 och har varit en integrerad del i den nya förstärkningsansökan.
- Producerade film om att tanka fordonsgas.
- Kunskapsspridning: spred fordonsdekaler (biogassymbolen), publicerade nyheter löpande på Energikontorets webb, i sociala medier samt i nyhetsbrev.
- Utbildat i varumärke. Har via en varumärkesutbildning under 2022 stöttat offentliga och privata organisationer som verkar i Jönköpings län i arbetet med att stärka sina organisationers varumärken. Där fokus var på hur organisationen uppfattas genom att kommunicera hållbarhetsarbetet kopplat till ökad användning av fossilfria drivmedel, transporter och fordon.¹²
- En aktörsturné 2022 - 2023 för att fördjupa arbetet med att möta (digitalt eller fysiskt) organisationer (privata eller offentliga) för att förmedla produkter, kunskap och erbjudanden som är ett resultat av projektet hittills. En kommunikationsmatris togs fram för att förstärka kommunikationen.¹³
- Avslutande konferens om FASTR vid projektslut.

2.2.2 Sammanfattande analys av delmål B

Delmål B är ett mycket brett mål som innefattar många aktörer och kunskaper inom en mängd olika fält. Projektet har på ett flertal olika sätt och till ett flertal olika målgrupper gett ökad kunskap om förnybara bränslen och fossiloberoende transporter. I vilken omfattning detta har lett till en effektivare och snabbare omställning är svårt att avgöra, men de bör ha bidragit till att stärka förutsättningarna.

Ökad kunskap och förmåga har också andra delmål bidragit med, såsom delmål C med etableringsgruppen i tre pilotkommuner och delmål D med klimatsmart upphandling. Förstärkningsansökan från 2022 gav också mer tid att än mer komma ut till målgrupperna.

¹² Genom varumärkesutbildningen erbjöds organisationer verktyg att stärka sitt varumärke (strategisk hållbarhetskommunikation). Syftet var, enligt en intervjuperson, att ge företag och organisationer i Jönköpings län ökad kunskap i ämnet och möjlighet att vara med och göra nytta på riktigt i energi- och klimatomställningen. Det blev 39 deltagare totalt, mest offentlig verksamhet och tre företag, med en del energibolag och avfallsbolag. En extern expert på strategisk hållbarhetskommunikation höll i utbildningen. Upplägget var en mix av teori med föreläsningar och hemuppgifter med tre sessioner med två veckor emellan och en fjärde session en halvdag med praktisk workshop.

¹³ En kommunikations-/strategibyrå, med bland annat erfarenhet från tidigare uppdrag vid Energikontoret Sverige, genomförde en workshop som tog fram mål och målgrupper och förslag till aktiviteter. Ett av resultaten från workshopen var en kommunikationsmatris som projektet, men även andra delar av Energikontoret, hade nytta av i kommande kommunikationsinsatser. Dessa var tydligt kopplade till projektplanen för förlängningsdelen i FASTR så att kommunikationen stöttade upp projektplanen.

2.3 Delmål C: Tanka förnybart och ladda i hela länet

Delmål C: Tanka förnybart och ladda i hela länet. Målet är att skapa stärkta förutsättningar för företag och offentliga organisationer att genomföra investeringar i länet i laddnings- och tankställen som kan erbjuda fossilfria drivmedel i tätort och landsbygd.

Primära målgrupper: Energibolag, drivmedelsleverantörer, företag inom laddinfrastruktur, operatörer/distributörer av förnybara drivmedel.

Medverkande: Klimatrådet Jönköpings län, grannlänens länsstyrelser, energikontor och regioner.

2.3.1 Huvudsakliga aktiviteter

- Länsstyrelsen upprättade en regional plan för infrastruktur och denna har med hjälp av FASTR spridits via Energikontorets webb, sociala medier och nyhetsbrev samt seminarier. Infrastrukturplanen har också varit en utgångspunkt för arbetet i etableringsgruppen där FASTR varit ett verktyg för att operativt genomföra delar av planen.
- Framtagande av ett examensarbete vid Jönköping University med möjligheter och utmaningar i omställningen till fossil-oberoende fordon i samverkan med FASTR och som presenterades våren 2020.
- Sammanställning av statistik. En excelfil med statistik per kommun för drivmedel, fordon, tankställen och växthusgasutsläpp sammanställdes och uppdaterades på en gemensam projektyta till etableringsgruppen och till kommunala tjänstemän som arbetar med nybyggnationer/planer för förnybara drivmedel. Detta material uppdaterades löpande men delningen till kommunerna avslutades då det inte fanns något behov. Dock erbjöds projektytan på nytt det sista året (2023) inom ramen för aktörsturnén.
- Utredning av förutsättningar för tankstation med vätgas, bland annat i Gislaved och Jönköping, samt att öka kunskapen om etableringsprocessen. (2022)
- Kunskapsuppbyggnad hos offentliga organisationer, energi och byggbolag om att det måste byggas tillgängliga laddställen i Jönköpings län för att få ett jämlikt samhälle. Bland annat genom att vara aktiva deltagare i det nationella nätverket för tillgänglighetsanpassade laddstationer (2023).
- Kunskapsspridning om vägledningmaterial och direkt rådgivning via webinarier som har stärkt kommuner, bostadsbolag (som äger flerbostadshus), bostadsrättsföreningar, besöksnäring och andra företag att investera i laddinfrastruktur (2023)

Etableringsgruppen

Ett av etableringsgruppens syften – med representant från Länsstyrelsen som ansvarig för gruppen – var att sprida och förankra den regionala planen för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel hos länets kommuner. Samt bistå med underlag om fossilfria transporter till Region Jönköpings län i arbetet med att ta fram strukturbilder (nuläge och vision) för länets infrastruktur.

Rådgivning/stöd har skett genom att erbjuda fördjupad vägledning via både skrift och dialog med kommunerna i planeringsprocesserna för översiktsplan, fördjupad översiktsplan och detaljplan.

Gruppen var kopplad till Klimatrådet¹⁴ och bestod av miljöstrateger från tre kommuner (Habo, Vaggeryd och Tranås), representant från åkerinäringen, handelskammaren, två från RJL (Region Jönköpings län) – där en är från etableringssidan och en från samhällsplanering – samt projektledare i FASTR och två från Länsstyrelsen (som också representerar FASTR).

De enskilda kommunernas deltagande syftade också till att hjälpa dem att få etableringar av tankstationer (biogas) och laddstationer (el) genom individuella kommundialoger. De enskilda kommundialogerna var egna möten och undersökningar skilt från den ”stora” etableringsgruppen. Kommundialogerna syftade till att de tre som anmälde intresse för det skulle få kontakter med sitt näringsliv och marknaden samt att projektet skulle stödja för att undersöka marknaden och dess förutsättningar för etablering i dessa tre kommuner.

Med denna kunskap som utgångspunkt skulle sedan etableringsgruppen diskutera med näringslivet var de ansåg luckor finns och tillsammans föra detta framåt för hela länet och få till etableringar även på andra ställen i länet. Här kom strukturbilderna (se nästa stycke) in som ett verktyg för att få länsöversikt.

Etableringsgruppen har på sina regelbundna träffar delat information om pågående transportsatsningar och diskuterat utmaningar och lösningar inom infrastruktur¹⁵. En viktig del av gruppens arbete var att visa på strukturer – s.k. strukturbilder – i länet med hjälp av statistik, analyser och nulägesbilder. Med hjälp av strukturbilderna kan t ex tankstationernas geografiska läge och skillnaden mellan stora och små kommuner identifieras. Strukturbilderna är formellt kopplade till andra regionala planer – exempelvis RUS (regional utvecklingsstrategi) – och innefattar flera olika strukturer, såsom var människor bor, laddstationer till bilen etc.

Det har bland annat skapats en gemensam bild i gruppen av var i länet åtgärder behövs framöver och hur arbetet kan tas vidare, både med hjälp av näringslivet och i samverkan med kommuner. Flera intervjupersoner betonar förankringsarbetet i enskilda kommuner, med t ex näringslivsstrateg, miljöstrateg och plankunniga med olika kompetenser. Etableringsgruppen har under åren haft denna ambition att bidra till ett praktiskt planeringsunderlag i kommunerna

Viktigt att förankra strukturbilder hos alla länets kommuner mer. Många kommuner vet att det saknas infrastruktur, men det kan också vara kommuner som växer men att det knappt är möjligt att tanka förnybart. Då frågar vi: hur tänker ni? Hur kan ni gå vidare? Vi tar på oss ett helhetsperspektiv som en kommun inte alltid hinner med att ha” (ur en intervju)

Efter helhetsanalysen av strukturen kring länets tankstationer har således gruppen vänt sig till enskilda kommuner för mer dialog. Detta har sett olika ut. En intervjuperson ger i statusrapport tre sin bild av arbetet:

¹⁴ Alla länets kommuner, Region Jönköpings län, flera myndigheter och ett stort antal företag, ideella organisationer och högskolan är engagerade i Klimatrådet Jönköpings län. Det är ett samverkansråd som bygger på en långsiktig, uthållig och bred samverkan i länet sedan 2011. Klimatrådet är ett sätt att gemensamt bidra till nationella klimatmål samt uppnå den genom Klimatrådet fastställda och gemensamma visionen om att Jönköpings län senast 2050 är ett Plusenergilän. Texten är till stora delar hämtad ifrån hemsidan Klimtrådet.se

¹⁵ Se t ex minnesanteckningar från etableringsgruppens möten.

Habo är mycket kopplat till företagsdialog, med enkät och fysisk träff som byggde på enkät, men det fanns inte så bra förutsättningar för biogas. Vaggeryd: FASTR var med som oberoende aktör för att ge senaste nytt om biogas inför att de skulle anta en kommunal biogasstrategi då politiken hade många frågor.

Stödet till kommunerna kan handla om att stödja med kontakter med leverantörer, i planarbetet med markfrågor, som inom översiktsplan, detaljplan och exploateringsplan, att föra dialog med kommunens politiker och att informera allmänheten om ett visst bränsle. Det är många aktörer inblandade, t ex politiker, leverantörer av gas, invånare, tomträttsägare, fordonstillverkare och upphandlare.

Etableringsgruppen var delvis sen i starten av projektet, bland annat på grund av att personal var upptagna med andra roller under pandemin, men hade permanenta medlemmar under 2022 med tre träffar. Under 2023 ville inte näringslivets representanter av resursskäl delta och de tre pilotkommunerna drog sig ur arbetet ¹⁶ och etableringsgruppen upplöstes.

Ett resultat av arbetet är att det har skapats ett metodstöd – en mall/guide – för att stötta kommuner att ta fram en plan för laddinfrastruktur. Under 2023 har representanter från FASTR varit ute i flera kommuner och väglett arbetet. Ett annat resultat är att arbetet med strukturbilderna tas vidare internt inom Region Jönköpings län.

Fler kommuner har således nappat på FASTRs erbjudande att få hjälp med att ta fram kommunala planer för laddinfrastruktur, en typ av styrdokument som ofta hänger ihop med kommunernas miljöprogram eller översiktsplan. Kommuner som hittills vill ta fram laddplan med hjälp från FASTR är Habo, Sävsjö och Nässjö. Fler kommuner är intresserade. I arbetet med laddplan ingår dialog med kommunala bolag, exempelvis energibolag och bostadsbolag och till viss del det lokala näringslivet i kommunen i den mån det är relevant.¹⁷

Elektrifieringslöfte

En betydande del av arbetet i FASTR har under 2022 och 2023 handlat om att skapa bra förutsättningar för länets aktörer att ta del av statliga stödmedel för elektrifiering av godstransporter, dels k regionala elektrifieringspiloterna. Ett resultat blev 10 nya laddplatser för el och en ny tankstation för vätgas i Jönköpings län. Av dessa var nio företag och två kommunala bolag (i Nässjö och Gislaved). FASTR var involverade i alla men mer ”hands-on” i ansökningarna för båda dessa två bolag.

Inom ramen för dessa piloter samordnade FASTR länets elektrifieringslöfte som lämnades till elektrifieringskommissionen. Men även att bidra till fler samarbeten och identifiera andra stödmöjligheter.¹⁸

¹⁶ De upplevde bland annat att diskussionerna gav för lite tillbaka till de egna kommunerna och var svårt att motivera internt.

¹⁷ Detta stycke är hämtat från lägesrapport till TVV.

¹⁸ Länsstyrelsen och Region Jönköpings län enades i ett elektrifieringslöfte med regionala löften för att stödja en ökad elektrifiering och samordnades av projektet FASTR. Från hemsidan i FASTR: ”2022-02-10 meddelades nyheten att det finns 550 miljoner kronor avsatta till att genomföra regionala elektrifieringspiloter – att investera i laddinfrastruktur och tankstationer för vätgas. Stödet riktar sig till aktörer som vill bygga upp elektrifierade regionala distributionskedjor av laddningsstationer.”

Etableringsgruppens arbete var tillsammans med aktörsturnén och arbetet med elektrifieringslöftet de största delarna i förstärkningsansökan 2022 - 2023.

2.3.2 Sammanfattande analys av delmål C

Etableringsgruppen har fördjupat sitt arbete under åren och där kunskap från FASTR har kunnat föras in i arbetet. Dialogen med kommunerna har blivit tydligare och har gett ökad kunskap om samverkansprocesserna och hur de kan underlätta etableringar. Dock drog sig medverkande kommuner i etableringsgruppen ur då de upplevde att arbetet gav för lite tillbaka till den egna kommunen. Flera upplever också fördelar med att FASTR snabbt kunde gå in och samordna arbetet med elektrifieringslöftet. Under 2023 har stödet till kommuner vid utbyggnad av ladd-infrastruktur ökat.

2.4 Delmål D: Klimatsmarta upphandlingar och transporttjänster

Delmål D: Klimatsmarta upphandlingar och transporttjänster. Förbättrad kompetens bland personal hos offentliga aktörer att genomföra klimatsmarta upphandlingar av transporttjänster i länet samt att transportleverantörerna höjer sin förmåga att leverera med fossilfria transporter.

Primära målgrupper: Personal med ansvar för eller inflytande över transporter och inköp bland offentliga aktörer och företag med stor inverkan på fordonsinköp. Åkeriägare och transportansvariga.

Medverkande: Upphandlingsexperter, Drive LBG, CLOSER.

2.4.1 Huvudsakliga aktiviteter

- FASTR deltog i arbetet med Region Jönköpings läns nya uppdaterade miljökrav för upphandlade transporter.
- FASTR medverkade under våren 2020 till viss del i arbetet med att bygga upp och driva ett upphandlingskluster för offentlig sektor i Sverige. Klustret riktades främst mot andra Energikontor som arbetar med upphandlingsfrågor.
- Drev ett upphandlingsnätverk med flera nätverksträffar under alla åren 2019 – 2023 (enbart med kommuner som målgrupp).

Extern konsult

När ansvarig delprojektledare för upphandling avslutade sin tjänst saknades rätt upphandlingskompetens inom Energikontoret Norra Småland anlätades en extern konsult. Konsulten anlätades först för att hålla i en upphandlingsworkshop om fossilfria resor och transporter i september 2020 och anlätades därefter som processtöd för FASTRs upphandlingsnätverk under resterande projekttid fram till juni 2023.

Fyra spår

I samråd med Energikontoret och deltagare konkretiserades under hösten 2020 FASTRs upphandlingsnätverk till fyra spår, vilka sedan tonades ner. De sista åren handlade upphandlingsnätverket om stöd i kommunernas upphandlingar som rörde transporter, där erfarenheter delades kring behovs- och marknadsanalys, kravställning, utvärdering och avtalsuppföljning.

1) Fordonsupphandling gemensamt med Region Jönköpings län (initiativ styrs av RJL inom ramen för ordinarie rutiner för samordnad upphandling). Detta arbete tillhör nu vardagliga rutiner och några kommuner har varit med. Region Jönköpings upphandlingsenhet har en rutin att fråga kommunernas upphandlingschefer om de är intresserade av att vara med i regionens upphandlingar. Detta är inte något specifikt för FASTR, men FASTR har hjälpt till att stödja kommunernas deltagande.

2) Utveckla fordonsadministration gemensamt antingen genom att samarbeta mellan kommunerna och dela på central funktion eller upphandla tjänst externt. Ett möte hölls 2021 och de fortsätter ha kontakt. Bland annat kontakter med Tranås, vilket utmynnade i ett möte i början av 2022 på plats i Jönköping med några kommuner tillsammans med en expert. Även 2023 har en del kommuner samarbetat.

3) Gemensam praktisk uttolkning av den redan beslutade biogasstrategin och eventuellt kompletterade styrdokument för upphandling av drivmedel, fordon, resor och transporter. Ett möte har hållits i FASTRs regi. De tjänstepersoner som har rollen som fordonssamordnare håller kontakt med varandra själva.

4) Gemensamma krav på "fossilfrihet"/"klimat" för transportdelar i t ex olika tjänster där transporter ingår. Under våren 2021 formulerade nätverket önskemål om en gemensam "kravkatalog". Då en sådan kräver kontinuerligt underhåll uppmuntrar processledande konsult till att använda andra kravsamlingar, t ex från BioDrivÖst, och att utgå från verkliga upphandlingsunderlag i FASTR-nätverket. Extern konsult har vid flera tillfällen delat underlag som stöd i upphandlingar, t ex om miljökrav för serviceresor och krav på miljöledningssystem, för att nämna några.¹⁹

¹⁹ Utvärderaren har tagit del av dessa underlag.

Ett femte spår uppstod under våren 2021 i och med att en av kommunerna valdes ut som remissinstans till lagförslaget som ska implementera Clean Vehicle-direktivet i Sverige.²⁰ Eksjö var ombudade att lämna remissvar och flera andra FASTR-deltagare bistod med synpunkter. Även andra aktörer i Jönköpingsområdet har använt delar av svaret.²¹

Befintliga nätverk och enskild rådgivning

Det finns således befintliga nätverk kring upphandling och rutiner för samverkan mellan kommuner och regionen i regionala upphandlingar. Kommunerna befinner sig också i olika faser och har olika kunskapsnivåer, vilket gör att engagemanget och behovet för ett nytt gemensamt nätverk tidigare inte har varit stort. Det externa processtödet har främst gett enskild rådgivning till vissa deltagare i specifika upphandlingar under förutsättning att de sedan delar med sig av sina erfarenheter till andra i den stora gruppen.

Under 2023 har det varit flera träffar inom det befintliga upphandlingsnätverket och där innehållet har varit mindre styrt än tidigare och än mer byggt på nätverkets behov. I juni genomfördes också en gemensam avslutningsträff med utvärdering.

Från början en annan ambition

De första åren fanns en önskan från projektledningen i FASTR att än mer samverka kring konkreta upphandlingar men det visade sig vara svårt att genomföra. Exempelvis för att upphandlingarna inte går i takt med varandra och också för att det vid projektstart inte fanns någon uttalad förväntan på deltagarna att samverka. Ofta fanns det inte heller tid i en ofta pressad verksamhet på hemmaplan.

²⁰ Hämtat från faktablad av Biodriv öst: <https://biodrivost.se/Portals/0/Publikationer/Trycksaker/CVD-faktablad.pdf>

EU har beslutat att det i offentliga upphandlingar av fordon samt vissa transporttjänster ska vara en viss andel av specifika fordonstyper, enligt EU:s definition på "rena fordon". Kraven finns i Clean Vehicles Directive, som i Sverige är genomfört i Lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet samt Förordning (2022:315) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet. Dessa trädde i kraft 1 juni 2022. Lagen gäller alla upphandlande myndigheter och enheter som lyder under lagen om offentlig upphandling (LOU) och lagen om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF).

EU:s definition av "rena fordon" i detta sammanhang är olika för lätta bilar, tunga lastbilar och bussar. Första referensperioden: en lätt bil vars utsläpp uppgår till a) högst 50 gram koldioxid per kilometer och b) mindre än 80 procent av de tillämpliga utsläppsgrensarna för luftföroreningar vid verklig körning (RDE) Definitionen innebär i praktiken elbilar, bränslecells-bilar samt eventuellt vissa energieffektiva laddhybrider med låga utsläpp av luftföroreningar. Definition av ren lätt bil skärps mellan första och andra referensperioden. Andra referensperioden: en lätt bil som inte släpper ut någon koldioxid. Definitionen innebär i praktiken elbilar och bränslecells-bilar.

Definition av ren tung buss och ren tung lastbil är lika för båda referensperioderna. En tung buss eller lastbil som a) är ett elfordon, eller som b) drivs med ett annat alternativt drivmedel än el i begreppet "annat alternativt drivmedel" ingår följande drivmedel: – Vätgas – Fordonsgas/biogas (gasformig CBG/CNG och flytande LBG/LNG) – Flytande biodrivmedel – Gasol – Syntetiska och paraffiniska drivmedel OBS! För att klassas som en ren tung lastbil eller buss får flytande biodrivmedel eller syntetiska/paraffiniska drivmedel inte blandas med konventionella fossila drivmedel. Därmed är ED95, HVO100, FAME100/B100 godkända produkter i dagsläget. Biodrivmedlen får inte heller vara producerade av råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning (ILUC6). I lagen definieras också Utsläppsfria bussar som ett rent fordon utan förbränningsmotor eller med en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 gram CO₂ /kWh, det vill säga i praktiken elbussar och bränslecells-bussar.

²¹ Det blev en stark reaktion på lagförslaget då frågan lyftes politiskt från Sävsjö kommun i Klimatrådet och till Region Jönköpings län (RJL), med resultat att flera kommuner, Jönköping energi, Länsstyrelsen samt RJL skickade in liknande svar som Eksjö. Lagförslaget innebär att biogasfordon inte ska betraktas som miljöfordon, vilket naturligtvis ger reaktioner i en region med starkt biogasengagemang. FASTR har bistått med att svara på remissen och har också bidragit till att kompetensutveckla upphandlingsnätverket i att hantera den nya lagen. Det är enligt projektledare oklart vilken påverkan remissen hade för processen. Under lång tid har ett stort antal organisationer varit inblandade.

Det fanns därmed inte någon kraft eller framdrift att göra något mer strukturerat tillsammans. De första åren var upphandlingsnätverket öppet även för andra än kommuner och kommunala bolag, vilket gjorde det än svårare att göra något gemensamt.

De har småländska höglandet som har ett upphandlingsnätverk. Detta kommer att fortsätta och fanns redan innan. Gällande att regionen samordnar upphandlingar så är det också vardag, det finns redan. I FASTR har de fått med sig lite saker och tar hand om det på olika sätt. Det är inte ett självständigt nätverk utan de har lärt känna varandra och vet nu mer om varandra och kan ringa till varandra. (ur en intervju)

Förstärkningsansökan och olika roller runt upphandling

Aktiviteten kring upphandling fortsatte således även under förstärkningsperioden. Förutom att upphandlingsnätverket träffades erbjöds kommunerna behovsanpassat upphandlingsstöd. Exempelvis rörande upphandlingskrav, fordonssamordning och ägarkostnader. Kommunerna har under 2023 haft tillgång till extern konsult (samma som tidigare i FASTR).

Under perioden har diskussioner förts om hur beställarsidan kan ges mer kunskap om upphandling. En intervjuperson betonar den gyllene triangeln för att upphandling än mer ska kunna bli en förändringskraft: beställare-upphandlare-miljösamordnare/strateger. Alla tre behövs.

Våren 2022 hölls en träff tillsammans med Länsstyrelsen om upphandling kopplat till hållbarhet (inte bara transporter) med inbjudan till beställarsidan, men endast ett fåtal kom. Det var främst miljösamordnare, upphandlare och strateger. En projektsamordnare i FASTR betonar att beställarsidan – att involvera fler – är ett viktigt utvecklingsområde framöver.

Deltagare om upphandlingsstödet

Flertalet intervjupersoner menar – i flera statusrapporter – att upphandling är ett mycket viktigt utvecklingsområde och att ny kunskap via upphandlingsnätverket i FASTR varit mycket värdefull. Denna avslutande rapport visar, på samma sätt som förra statusrapporten, att upphandlingsnätverket har varit mycket uppskattat och det har bland annat gett fler kontakter och en fördjupad kunskap om kravställande. Nedan en intervjuperson våren 2023:

Upphandling låg väl i tiden för oss och Maria var ett väldigt bra bollplank med bra coachning. Det har varit lättare att hitta fler kontaktpersoner med samma situation som oss. Om t ex krav i transporter, t ex skolskjuts som vi jobbade med just då. Vi fick del av Marias kontakter med t ex BioDriv Öst AB och kunde höra hur Jönköpings kommun gjorde. Vi hade god nytta av nätverksträffarna. Det har också varit mycket positiv och öppen atmosfär.

Det har varit bra med kombination av upphandlare och hållbarhetsstrateger. Som liten kommun har vi ingen renodlad tjänst som miljöledare utan bygger på att vi tar fram underlag tillsammans och jag kan stötta upphandlare med kompetens inom hållbarhet. Nätverket har också varit mycket agilt och har kunnat framföra önskemål som Maria och gänget tagit hand om. Hoppas att det blir fortsättning med nätverket.

Upphandlingens roll på Energikontoret Norra Småland?

Flera kommuner har uppskattat att få rådgivning av den externa konsulten i enskilda fall och i komplexa upphandlingsfrågor. På sikt är det dock troligen inte hållbart med en extern konsult för korta enskilda insatser. Kan upphandlingskompetens byggas upp på Energikontoret eller kanske är

det en fördel att förlita sig på andra aktörer med redan uppbyggd kompetens? Såsom samarbete med Jönköpings kommun, Region Jönköpings län, BioDriv Öst och Upphandlingsmyndigheten?

- **Fordonsdemonstrationer**

Arbetet med fordonsdemonstrationer har pågått under projektperioden men har försvårats av pandemin. Insikter har vunnits om att enstaka projekt inte kan kontakta åkerinäringen – projekt behöver samverka med varandra och lära känna nyckelaktörer inom åkerinäringen.

Tidigare projektledare designade tillsammans med Jämtlandsprojektet "Förnybart i tanken" en nationell biogasroadshow som kunde ingå i åkerinäringens egna event, vilket också Drive LBG visade intresse för.²² "Roadshow biogas" drevs tillsammans med Drive LBG och "Förnybart i tanken" och genomfördes under klimatveckan den 20 oktober 2021 på Elmia i Jönköping med ca 75 deltagare. Deltagande var återförsäljare, drivmedelsföretag, åkerier, transportköpare m.fl.

Förstärkningsansökan det sista året möjliggjorde också nya arrangemang med fordonsdemonstrationer för el, vätgas och biogas. Under perioden har FASTR utvecklat och genomfört konceptet "femdagartestet" där organisationer kunde testa på el- och biogasdrivna lastbilar under fem arbetsdagar i ordinarie verksamhet helt gratis. I samarbete med Scania kunde deras fordon användas till femdagartestet till ett rabatterat pris som återförsäljarna fakturerade till FASTR-projektet. Svenstigs i Värnamo och Atteviks i Jönköping har använt konceptet och hittills har runt 25 företag/organisationer genomfört det. Flera fordon har sålts efter att kunden genomfört femdagartestet samt lett till offerter till ytterligare minst tre kunder.²³

2.4.2 Sammanfattande analys av delmål D

Utvärderingen visar på upphandlingens betydelse och arbetet med att stärka kunskap om upphandling fortsatte med förstärkningsansökan. På skilda sätt, via t ex nätverksträffar, enskild rådgivning och underlag från extern konsult har kunskaper ökat om upphandling. Projektet har gett möjlighet till fler att träffas vilket gjort det lättare att ta kontakt med varandra vid behov. Det har tidigare inte funnits något behov av ett nytt särskilt upphandlingsnätverk då det redan finns upparbetade former, men nya erfarenheter visar att det ändå finns ett värde att träffas och att de öppna träffarna för erfarenhetsutbyte varit värdefulla. Beställarsidans involvering för kunskapshöjande insatser är ett angeläget utvecklingsområde för att upphandlingen i högre grad ska kunna ge effekter.

²² Energimyndigheten fick uppdraget och i slutet av 2018 beviljades Energigas Sverige stöd att under tre år vara värd för Innovationskluster för flytande biogas, som fick namnet Drive LBG. Drive LBG har verkat för att samla, demonstrera samt öka kunskapen, innovationskraften och utvecklingsmöjligheterna med hållbara lösningar för flytande biogas (LBG) på såväl nationell som internationell nivå. Hämtat den 12 maj 2021 från <https://www.energigas.se/om-oss/nationella-samarbeten/drive-lbg/>

²³ Detta stycke är hämtat från en lägesrapport till TVV samt kompletterade intervju med projektledare.

2.5 Delmål E: Produktion av förnybara drivmedel

Delmål E: Produktion av förnybara drivmedel. Effektivare samverkan mellan företag och offentliga aktörer för att stärka förutsättningarna att i länet producera och lagra förnybara drivmedel.

Primära målgrupper: stora och medelstora energibolag, biogasproducenter, avfallsbolag, bostadsföretag, skogsnäringen, länets kommuner och kommunala energibolag i länet.

Medverkande: Bransch- och nätverksorganisationer: Energigas Sverige, LRF, Klimatrådet.

2.5.1 Huvudsakliga aktiviteter

- Utredningsarbete om vätgas och en demonstrationsanläggning med vätgasproduktion från solceller har visats vid ett flertal tillfällen.
- Omvärldsbevakning inom vätgas för att stärka projektets kompetens och hitta kontakter och nätverk.
- Ett PM om vätgas som hjälp till kommunerna vid etablering och flera webinarier.
- Utredningsarbete om Skog via Sweco. Utredningen har varit en faktor bakom ett nytt samarbete med bland annat Linnéuniversitetet i Växjö att utreda möjligheterna att producera drivmedel från skogsråvara i länet. Fortsätter utanför FASTR (2022)
- Samverkan med Biogas Research Center (BRC), bland annat om en symbiosstudie och en kartläggning av länets möjligheter att producera biogas. FASTR var medarrangör vid besök i januari 2020 av förre finansmarknads- och bostadsminister men även miljöminister Per Bolund (MP) och deltog med flera representanter.²⁴ I november 2019 var flera representanter från FASTR på biogasdagen på torget i Sävsjö.²⁵
- Under 2020 arbetade flera i projektet med biogasmarknadsutredningens remiss "Mer biogas! För ett hållbart Sverige."
- Uppföljning av Biogasöverenskommelsen med bland annat årliga presentationer av en uppföljningsenkät på kommunalt forum och dialog med kommuner.²⁶

²⁴ Ett besök gjordes på en produktionsanläggning för biogas som är under uppbyggnad av Hitachi Zosen Inova, HZI, mellan Tenhult och Barnarp. Det andra besöket gjordes på den tankstation för flytande biogas som Gasum öppnade på Torsviksområdet under 2019.

²⁵ På torget berättade och visade flera aktörer upp goda exempel på biogas: Bröderna Linders Åkeri, E.ON Biofor AB, FordonsGas Sverige AB, Lantbrukarnas Riksförbund, Njudung Energi AB, Sävsjö Biogas AB och Sävsjö kommun.

²⁶ ERUF-projektet Kraftsamling biogas II - en föregångare till FASTR - tog på uppdrag av Kommunalt forum fram utredningen "Samverkan för biogas i Jönköpings län - utredning om samverkansformer för ökad produktion och användning av biogas och tankningsinfrastruktur i Jönköpings län". Syftet med utredningen var att närmare genomlysna förutsättningarna för ökad produktion och användning av biogas i länet och föreslå former för samverkan, produktion och tankningsinfrastruktur. Arbetet utgick ifrån en tidigare förstudies förslag till inriktningsbeslut och det som benämns som "stort scenario" avseende efterfrågan och användningen av biogas. Möjligheterna att använda biogas som drivmedel inom framtidens transportsektor bedöms i utredningen vara goda samtidigt som även elektrifiering, andra biodrivmedel och ett transporteffektivt samhälle kommer vara viktiga faktorer för att minska sektorns klimatpåverkan.²⁶ Utredningen föreslår att Kommunalt forum skyndsamt inleder en process för att införa överenskommelsen i länets kommuner och hos Region Jönköpings län, vilket också blev fallet. Beslut om att införa överenskommelsen togs under 2019.

- Deltagande i nätverk med Energigas Sverige ²⁷
- Bildande av biogasnätverk och Energigas Norra Småland ²⁸ som tas vidare i andra aktiviteter (2022)
- Särskilda medel har satsats av regionstyrelsen på biogas i samverkan med BRC som löper under fyra år (2022 - 2026), arbetet pågår delvis utanför just FASTR.
- Kunskapshöjande åtgärder för potentiella investerare, producenter och användare om att producera, lagra och använda el och vätgas inom transportsektorn. (2022 - 2023)

2.5.2 Sammanfattande analys av delmål E

Projektet har bidragit till att hålla biogasöverenskommelsen vid liv – som skapades genom projektet Kraftsamling biogas II – och har ökat kunskapen om förutsättningar för produktion både gällande vätgas och från skogsråvara. Via nytt beslut av Regionstyrelsen görs också en särskild satsning på biogas (2022 - 2026) med bland annat fördjupat samarbete med BRC (Biogas research center).

Särskilt stort intresse har visats för vätgas och projektet har samverkat med aktörer och fördjupat kunskapen om både teknik för fordon och för lagring och möjligheter att etablera tankstationer för vätgas som på sikt kan underlätta en etablering. Insatserna har sannolikt stärkt förutsättningarna att producera och lagra förnybara drivmedel.

2.6 Projektmål

Projektmålet: Stärkta förutsättningar för att alla fordon i Jönköpings län blir oberoende av fossila bränslen såväl på landsbygd som i tätorter.

Aktiviteter inom varje delmål ska således leda fram till projektmålet. Sammanfattningsvis har projektet arbetat med projektansökan och med de av TVV godkända aktiviteterna i projektplanen – tillsammans med förlängningar av projektet vid två tillfällen – och bedömningen är att dessa i hög grad stärkt förutsättningarna för att alla fordon i Jönköpings län blir oberoende av fossila bränslen.

Projektets insatser bör ses som stegförflyttningar. Insatserna tar arbetet vidare inom olika områden, via t ex ökad kunskap men också faktiska samarbeten. FASTR är en del i en samverkansstruktur som bland annat utvecklades av det tidigare projektet Kraftsamling biogas II och projektet Hela RESAN.

Insatser i FASTR ger – på samma sätt som i Kraftsamling biogas II – troligen inte heller full utväxling förrän en tid efter projektet. Det är således flera frågor som arbetades med före FASTR och arbete pågår – och har under projektperioden pågått – på Energikontoret inom andra områden/projekt som tangerar FASTR, vilket därmed försvårar bedömningen av vad som är orsakat av just FASTR.

²⁷ Hämtat från <https://www.energigas.se/om-oss/organisation/> den 14 maj 2020: Energigas Sverige är en medlemsfinansierad branschorganisation som arbetar för en ökad användning av energigaserna. Vi är branschorganisationen för aktörer inom biogas, fordonsgas, gasol, naturgas och vätgas. Energigas Sverige agerar som branschens språkrör och är kontaktyta mellan våra medlemmar och beslutsfattare, media, näringsliv samt allmänhet. Vi arbetar för att Sverige genom en säker, miljömedveten och effektiv gasanvändning får ett långsiktigt hållbart energisystem.

²⁸ Energigas Norra Småland har varit ett arbetsnamn i projektet men det är inte beskrivet som ett energigasnätverk i det beslut som ligger bakom detta arbete. Det är kommunalt forum som inom ramen för Biogasöverenskommelsen tog beslutet: "Ett regionalt samverkansnätverk med producenter, Jönköpings länstrafik, kommunerna, Region Jönköpings län och andra berörda intressenter bildas." Nyligen togs beslut i Regionstyrelsen om att mellan 2022 - 2026 arbeta vidare med ett nätverk som också är en del av samarbetet med BRC (Biogas Research Center) och det tillförs 250 000 kr per år.

Projektet bör dock ses som en extra kraft och smörjmedel som på ett flertal sätt har ökat möjligheterna till fossil-oberoende bränslen. Även omvärldshändelser, som pandemin och kriget i Ukraina, har haft stor inverkan på projekt målet.

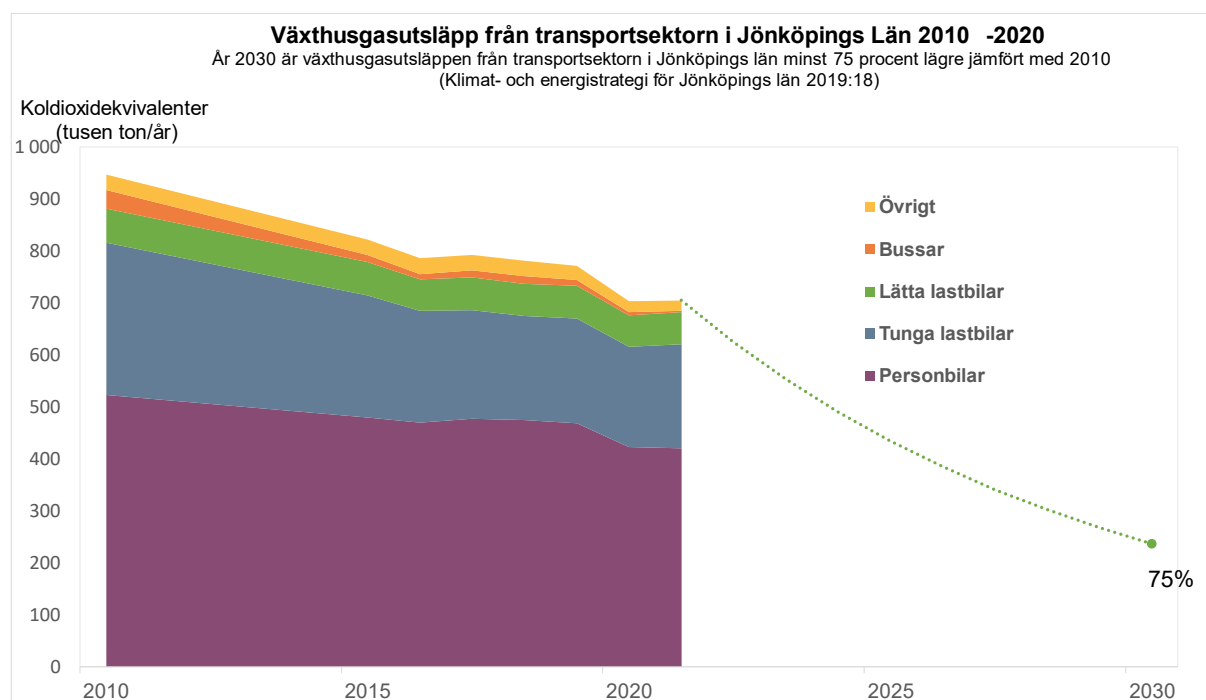
Case

Ett sätt att beskriva projektets påverkan är i praktiska fall där projektet gjort skillnad. Ett fall är, vilket beskrivs i statusrapport två, där projektledare sammanförde en leverantör för gastankstationer med miljö-strateg i Tranås vilket bidrog till att det sedan slutet av 2021 finns en gastankstation i Tranås. I ett annat fall sammanförde projektledare intressenter för investerare av laddstationer för 100 lastbilar i Torsvik i Jönköping som förde arbetet framåt. Ett samarbete startades i Vaggeryd för att söka Klimatklivs-medel till en ny tankstation för biogas.

Nyckeltal – övergripande mål och projektmål

FASTR:s projektmål ska således bidra till att nå de övergripande målen. Ett av de övergripande målen är att FASTR bidrar till att regionen uppnår minst 75 % lägre utsläpp av växthusgaser från transportsektorn till år 2030, jämfört med 2010.

Mätbara data är ett viktigt underlag i utvecklingsarbetet. FASTR har under projektperioden tagit fram och presenterat statistik och har i detta arbete fått förstärkning med personal från Länsstyrelsen. I bilden nedan visas den senaste mätningen (data är från 2021, således två års eftersläpning).²⁹



Det är således en lång väg kvar för att uppnå målet 2030. Insatser i FASTR kommer sannolikt att påverka nästa mätning, men svårt att säga i vilken omfattning.

²⁹ Diagrammet är från projektledaren och är nyligen publicerat av Länsstyrelsen.

Andra kvantitativa mål som FASTR ville uppnå under projektiden visas i tabellen nedan (projektledare uppger att alla dessa mål har uppnåtts).

Tabell 1. Kvantitativa mål FASTR ³⁰

Mål	Utfall
Antalet publika tankställen för biogas har ökat med minst fyra.	Uppnåtts. Ökning från 9 till 13. En till ska tillkomma (en har också försvunnit)
Antalet publika tankställen med andra fossilfria drivmedel har ökat med fem.	Inte lika relevant längre. Men 0 till 3 vätgasstationer är planerade och/eller byggs.
Antalet publika laddstationer har ökat.	Uppnåtts. Från 215 (2018) till totalt 714 laddningspunkter i Jönköpings län (augusti 2023). Bland annat 0 till 9 laddare för lastbilar (står färdiga mellan september och december 2023). Även från 0 till 3 kommunala laddplaner.
Antalet publika laddstationer/punkter och tankställen med fossilfria drivmedel har ökat med minst 20 procent för förstärkningen av infrastrukturen på landsbygden.	Uppnåtts. Utifrån den gamla standarden (när projektets skrevs) 50 kW+ är ökningen av laddstationer från 3 kommuner till alla kommuner i länet. Med elektrifieringspiloterna tillkom också 10 stycken "Lastbilsaddare/ Super-snabbladdare" (även tillgängliga för personbilar) som är 300kW+. Flera av dessa är på landsbygden.

2.7 Projektorganisationen

I detta avsnitt beskrivs organisationen och anställda.

Styrgrupp

Styrgruppen har träffats regelbundet och är ytterst ansvarig för projektet, följer upp arbetet och diskuterar projektets riktning. I styrgruppen sitter – och har gjort sedan projektets start – Maria Cannerborg (ordförande) vid Region Jönköpings läns miljöavdelning, Erik Andersson, trafikutvecklare vid Jönköpings länstrafik, Catarina Kristensson, enhetschef inom miljö och klimat vid Länsstyrelsen i Jönköpings län, Ann-Sofie Lekenstam, programansvarig internationellt arbete vid Jönköpings universitet, Leif Österlind, näringslivschef Gislaveds kommun och Mats Palmérus Jönköpings energi AB.

Styrgruppen träffades mer sällan under senare delen av projektet och har främst gjort inspel inför (den beviljade) förstärkningsansökan. Styrgruppsordförande har också i hög grad bidragit till nya medel för biogas från regionstyrelsen (som delvis ligger utanför FASTR).

Projektgrupp (ledningsgrupp)

Projektgruppen har arbetat operativt och bestod av en huvudprojektledare, delprojektledare inom olika områden och stödfunktioner. En person i projektgruppen var från Länsstyrelsen i Jönköpings län och övriga var från Energikontoret Norra Småland. En extern konsult gjorde löpande insatser inom

³⁰ Statistik från projektledare.

projektet inom upphandling men deltog inte i projektgruppen. Projektgruppen har haft olika mötesformer under åren. Ibland lite längre möten och ett tag var det en tid varje vecka.

Projektgruppens arbete har under åren i hög grad påverkats av att nyckelpersoner har slutat sin tjänst, såsom projektledare, biträdande projektledare och ansvarig för upphandlingsnätverket. En kommunikatör på Energikontoret var anställd ett halvår för att sedan sluta³¹, en annan av kommunikatörerna slutade till sommaren 2022.

Två andra personer på Energikontoret slutade sina anställningar till sommaren 2021. Bland annat projektledare inom hållbart resande på Energikontoret – och som skulle ha jobbat 30 % i FASTR – samt en kommunikatör med kunskap om teknik som också skulle varit behjälplig i projektet.

Det har därmed varit en rörlighet bland anställda i FASTR där runt sex personer som huvudsakligen varit anställda för att arbeta med FASTR har avslutat sina tjänster under åren (fler anställda har slutat som till mindre del arbetade i FASTR och mer i andra projekt på Energikontoret). Flera nya personer rekryterades till Energikontoret under 2022 där viss tid var i FASTR. Bland annat en med fokus på biogasfrågor (delvis inom FASTR), en kommunikatör, en med fokus på projektutveckling och en projektsamordnare.

2.8 Hållbarhetsaspekter

Det finns tre hållbarhetsaspekter som alla ERUF-projekt ska förhålla sig till: ³² miljö, mångfald och jämlikhet. Tillväxtverket menar att med hjälp av dessa tre aspekter/verktyg kan projektet öka innovationsförmågan och minska resurs- och energiförbrukningen och därigenom bidra till att lösa de regionala utmaningarna och leda till hållbar utveckling och tillväxt. Tillväxtverket vill att hållbarhetsaspekterna ska beaktas både vid planering, genomförande och vid uppföljning av projektet.

I projektbeslutet från Tillväxtverket framgår hur FASTR ska förhålla sig till hållbarhetsaspekterna. De två hållbarhetsaspekterna Miljö (främja hållbara drivmedel och resurseffektiva transportlösningar) och Mångfald (tillgång på fossilfritt och infrastruktur både i stad och på landsbygd) är avgörande beståndsdelar i projektets målbeskrivning och själva målet med flera av projektaktiviteterna. Den tredje aspekten Jämlik (lika tillgång till drivmedelsinfrastruktur, fordon och information) är en del av projektaktiviteterna med syftet att nå hela målgruppen och därmed minska deras användning av fossila drivmedel och/eller främja deras användning av energieffektiva transporter.

Utvärderingen visar att alla tre hållbarhetsaspekterna – såsom de definieras i projektbeslutet – funnits med i projektarbetet. Miljödelen är uppenbar och det har förts diskussioner med ett landsbygdsperspektiv.

Med förstärkningsansökan har projektets nyttor för alla hållbarhetsaspekter fortsatt. Fokus i jämställdhetsaspekterna mångfald och jämlikhet ligger, enligt förstärkningsansökan, på möjligheten att i hela länet kunna ställa om till fossilberoende transporter oberoende av geografiskt läge, men även aspekter så som tillgänglighet oberoende av funktionsvariationer hanteras. Kunskap har också

³¹ Denna kommunikatör var inte anställd för att arbeta med FASTR men påverkade arbetsbelastningen på kommunikatörer som jobbar i projektet.

³² Delar av detta stycke är hämtat ifrån Tillväxtverkets hemsida, på <https://tillvaxtverket.se/vara-tjanster/guider-och-vagledningar/handbok-for-eu-projekt/ansoka/sa-bedomer-tillvaxtverket-er-ansokan/hallbarhetsaspekter.html>

skapats om hur laddstationer kan ha ett tillgänglighetsperspektiv där även funktionsnedsatta kan tanka på ett smidigt sätt.

Projektets ambition är även att ta hänsyn till faktorer som kön och ålder när aktiviteter utformas. Några exempel är att involvera landsbygden och att det handlar om omställning för alla och att både arbeta mot hyresrätter och bostadsrätter vid utveckling av laddinfrastruktur. Ett annat exempel är att projektet har uppmärksammat att kvinnliga åkare för tunga transporter kör mer energisnålt.

3. Fler resultat och analys

Detta kapitel presenterar och analyserar på ett sammanfattande sätt fler framträdande resultat i projektet.

3.1 Löpande analyser om inriktning och förlängning av projektet

Projektet har över tid i hög grad präglats av interna diskussioner om avgränsningar och fokus i förhållande till breda målsättningar i projektansökan. Arbetet med tolkningar försvårades också av att två författare av projektansökan avslutade sin tjänst eller gick på föräldraledighet vid projektstart.

Vid projektstart drevs en omfattande process med LFA-metoden där flera personer var nya i FASTR och även på Energikontoret Norra Småland. Det var också en fördjupad process om projektets inriktning inför en första förlängningsansökan till Tillväxtverket våren 2021 och en ny gemensam analys av projektets fokus genomfördes hösten 2022 med både styrgrupp och projektgrupp inför möjligheten till förstärkningsmedel från TTV ett år (till oktober 2023).

En annan process om fokus och inriktning startade när verksamhetschefen på Energikontoret Norra Småland – och tillika en av författarna bakom projektansökan – kom tillbaka efter föräldraledighet och det gjordes ett omtag kring kommunikationen. Bedömningen gjordes att det saknades kommunikationsdelar från den ursprungliga ansökan och som ansågs vara av betydelse för att nå projektets mål.³³ Projektet identifierade nya områden för kommunikation³⁴ och tog fram ett nytt delmål: stärka varumärket. Flera i projektgruppen ville dock inte göra detta omtag mitt i projektet medan andra såg det som angeläget.

Vi behöver koppla på kommunikationen till delar som redan görs och gruppen har fått en ökad förståelse för att kommunikationen ger skjuts till hållbarhetsarbetet. Det var dock motstånd mot att bryta ner projektet i delar igen såsom gjordes genom LFA vid projektets början. Men vi ville gå tillbaka till kommunikationen då detta hade tappats. Vi identifierade tre områden och skapade ett nytt delmål som heter stärka varumärket. (ur en intervju i statusrapport 3)

³³ En principiellt viktig sak är hur ett projekt ska se på de förändringar som görs över tid. Är det de nya förändringar som är det ”nya” projektet och därmed det som ska gälla? Eller ska, trots godkända förändringar av TVV, den ursprungliga ansökan gälla? Jag som utvärderare tolkar det som att det är de senare besluten som måste gälla, annars blir förändringsarbetet ohållbart.

³⁴ De tre områdena är utveckla och stärka varumärke kopplat till hållbarhetsarbetet, kommunikation för att göra smarta val kring drivmedel och färdssätt samt lära mer om elfordon och biogasfordon samt hur man tankar och laddar.

3.2 Vilka har varit de viktigaste framgångsfaktorerna i projektarbetet?

I detta avsnitt presenteras några av de faktorer som sannolikt har haft betydelse för att FASTR har bidragit till projektmålet att stärka förutsättningar för att alla fordon i Jönköpings län blir oberoende av fossila bränslen.

Lärande

Ett tydligt kännetecken för projektet är dess kontinuerliga lärande och omprövande av sin verksamhet. I en föränderlig värld – nu kanske mer än någonsin – är ett s.k. utvecklingsbaserat lärande viktigt för ett framgångsrikt projekt. Exempelvis var projektledarna (varit tre) bärare av ett lärande arbetssätt. Ett annat exempel är projektgruppen som har visat en flexibilitet i att under en lång projekttid kunna ställa om och jobba annorlunda i exempelvis pandemin och med förändringar i personalen.

Andra exempel på lärande är att ansökan har omprövats med fördjupat arbete kring kommunikation och två workshops runt utvärderingen har hållits för att lära av nu-läget. Från utvärderingsrapporterna har projektet tagit med flera rekommendationer, bland annat om fördjupad dialog med politiken i regionstyrelsen och tankar om ägarskap.

Avsmalnat fokus

Även om processerna för nya inriktningar och avsmalnat fokus tagit tid i projektet – se ovan – var det sannolikt en framgångsfaktor. Det kan ses som en tratt där den breda ansökan i steg konkretiserades och klargjordes. I statusrapport tre var exempelvis flera intervjupersoner mycket nöjda med den beviljade förstärkningsansökans nya inriktning. Den gav en möjlighet att ytterligare ta tillvara och sprida kunskap från FASTR (men även kunskap inom andra delar av Energikontoret). Den nya inriktningen skapade också en tydligare pedagogisk bild av projektets innehåll och gav sannolikt även ökade möjligheter till fler avknopningsprojekt och fler bestående effekter.

Het fråga

Den allt starkare samhällsdebatten om klimatomställningen, de höga energipriserna och allt mer fokus på alternativa bränslen och att vara självförsörjande var sannolikt även det en bidragande orsak till intresset för FASTR och Energikontoret Norra Småland. Under hösten och vintern 2023 var Energikontoret mycket efterfrågade för att ge rådgivning och intresset hos kommunerna verkar ha fortsatt. Flera kommuner hör exempelvis av sig kring erbjudanden att föreläsa eller ge rådgivning inom kunskapsområden från FASTR.

Samverkan

Då FASTR själva inte har någon rådighet över t ex utbyggnaden av tankstationer, är samverkan nödvändig för att möjliggöra förändring. Rådigheten var också ett återkommande område över tid på workshops och i utvärderingar. Som en intervjuperson konstaterar:

Ordet rådighet har vi använt mycket... vem tar beslut, har projektet rådighet? Vem tar det vidare? Vikten av samordning mellan olika aktörer där FASTR kan vara en möjliggörare och kan sammankoppla nätverk och sprida kunskap. Men då krävs bra samverkan, och detta är något som de har gjort väldigt bra.

Samverkan med andra aktörer och organisationer har under hela projektperioden skett på ett stort antal sätt. Nedan sammanfattas några av dem.

Samverkan mellan Energikontoret och Länsstyrelsen har fungerat på ett bra sätt genom alla åren och lyfts av flera intervjupersoner som mycket viktig för FASTR. Samverkan har skett på flera sätt. Både via genomförande av aktiviteter, i projektgrupp och i styrgrupp. Personal från FASTR och Länsstyrelsen har exempelvis arbetat med Elektrifieringspiloterna, information om Klimatklivet och i vägledningsstödet till kommunerna om plan för laddstationer. Samverkan med Länsstyrelsen har både gett trovärdighet, kunskap inom sakområden och – vilket flera betonar – kunskap om tidigare och pågående satsningar inom området som kan stödja varandra.

I FASTR har Länsstyrelsen varit en mycket viktig part. Mycket bra samarbete. När vi är ute drar det intressenter och ger oss trovärdighet när vi pratar om stöd. Det är en stor myndighet som har koll. Det är också lätt att jobba när man vet att målgruppen har pengar att söka som med Klimatklivet. Jesper har haft dubbla roller, både Klimatklivet och FASTR. De dubbla rollerna har varit väldigt bra för målgruppen och för oss i projektet. När vi är ute har vi alltid en punkt om olika satsningar på både nationell och EU-nivå, om vilka bidrag som finns och vilka stöd man kan få. Vi har kunnat erbjuda paket med t ex klimatklivet, elektrifieringspiloterna, ladda hemma, grön omställning m.fl. (ur en intervju)

En nyckelperson är Catarina och Länsstyrelsen med överblicken på ett väldigt bra sätt. Scania och JLT är viktiga för konkreta insatser för t ex aktörsturnén och information om drivmedel m.m. De vet också vilka nätverk och kontaktpersoner som finns för att få till de olika evenenten, även i kommunerna, och har kunnat förmedla kontakter vidare (ur en intervju)

Fler arenor för samverkan: tillsammans med...

- ... näringslivet.
- ... aktörer i styrgruppen.
- ... Klimatrådet. Rådets involvering har underlättat arbetet, bland annat med dess koppling till åtgärder inom länets klimat- och energistrategi.
- ... tjänstemän på Region Jönköpings län om t ex regionala planer vid etableringsgruppens arbete med stråk och strukturbilder, med inköp och utvecklingsavdelning.
- ... kommuner, t ex de tre pilotkommunerna Habo, Tranås och Vaggeryd i etableringsgruppen.
- ... statliga stöd, t ex elektrifieringspiloterna.
- ... Energikontorets nationella nätverk inom både biogas och upphandling
- andra projekt och satsningar på Energikontoret med erfarenhetsutbyte om exempelvis nätverk, kommunikation, kontakter och arbetsmetoder.
- ... politiker i Regionstyrelsen, som bland annat lett fram till nya satsningar på biogasutveckling.

Aktörsturné och kommunikation

Tillsammans med etableringsgruppen var aktörsturnén en av de viktigare insatserna i förstärkningsansökan och projektets sista år. Flertalet intervjupersoner återkommer till att aktörsturnén är ett bra arbetssätt där kunskaper och resultat i FASTR tas tillvara för att stödja kommuner och andra organisationer.

Det handlar om att gå ifrån att vi har pumpat folk och organisationer med information från oss utifrån aktivitetsplanen till att fråga kommunerna: vad vill ni att vi gör nu, vad skulle kommunerna behöva? T ex prata med politiker? (ur en intervju)

Ambitionen var således att dela FASTR-kunskap men att utgå ifrån vad kommunerna/organisationerna behöver. Ett företag har exempelvis fått stöd att bygga två vätgasstationer och i samband med detta har både tjänstepersoner och politiker fått information om t ex drivmedlet, klimatnytta, ekonomi m.m.

I samband med ett besök kan FASTR-personal också föra in andra analyser som tagits fram inom Energikontoret, såsom en aktörsanalys FASTR gjort för individer och deras uppfattning om olika drivmedel. Aktörsturnén ligger även i linje med ambitionen i etableringsgruppen att än mer komma ut till kommunerna för att förankra arbetet och lyssna in deras behov.

En central del av den pågående aktörsturnén är att kommunikatörerna tillsammans med ansvariga för olika områden tar fram erbjudanden med huvudbudskap till olika målgrupper. I detta arbete har projektet nytta både av en målgruppsanalys som gjordes hösten 2021 – som bland annat visar på kunskap och utmaningar kring olika förnybara bränslen – och den kommunikationsmatris som har arbetats fram i FASTR med hjälp av externa konsulter.

Flera intervjupersoner betonar just projektets arbete med kommunikation som en viktig framgångsfaktor där man efter hand fördjupat kunskapen om kommunikationens form och bland annat identifierat olika "personas" som utgångspunkt för riktade budskap.

Vi har haft några workshops och utgått från vissa personas som har utvecklats för hela Energikontoret och som är typiska för målgruppen och för vår kommunikation. Kommunikatörerna har arrangerat workshops om hur vi på bästa sätt kan kommunicera till olika personer med olika resultat. FASTR har varit pilotprojekt för detta arbete, men det har gjorts även i andra projekt på Energikontoret. Exempel på persona: t ex Esma från Tillväxtverket, en från kommunen och en som är från åkeriföretag och en politiker. Analysera vad som är intressant för denna persona. (ur en intervju)

Ett kommunperspektiv

Sett utifrån ett kommunperspektiv har projektet haft både utmaningar (se avsnitt xxx) och delar som varit framgångsrika/fungerat bra. Kommunerna har deltagit i FASTR på många sätt inom skilda aktiviteter. Några av dem är enskilda utbildningar, tre kommuner deltog i etableringsgruppen (Habo, Tranås och Vaggeryd), flera kommuner har deltagit i upphandlingsnätverk och stöd vid upphandling av fordon. Flera kommuner har också fått stöd vid framtagande av plan för laddinfrastruktur och stöd vid ansökan till t ex Klimatklivet och Elektrifieringspiloterna.

Några delar lyfts fram i intervjuer:

- Bra med digitala utbildningar, det sparar tid.
- Utbildningarna har varit väl förberedda och genomarbetade.
- Bra stöd vid upphandling av miljöfordon av extern konsult (Maria Losman) och bra stöd genom upphandlingsnätverket.

Jag har fått extra driv av att vara med i grupperna i FASTR, det har hjälpt mig på hemmaplan att köra på lite extra. När vi var med i etableringsgruppen fick vi hjälp att göra en marknadsundersökning annars hade vi inte gjort det. Fått bra hjälp. Erbjudandet med att lotsa kring laddstationer gjorde att det blev fart i det arbetet. Det är möjligt att vi hade tagit fram en plan längre fram men vi fick ytterligare hjälp att få till det på ett bra sätt. (ur en intervju)

Flexibelt med öppet projekt

En framgångsfaktor – som flera återkommer till i intervjuer för slutrapporten – är projektets öppna skrivningar i ansökningarna. Genom att aktiviteterna inte definierades i detalj fanns det utrymme att förändra arbetssätt när omvärlden förändrades. Samtidigt har flera intervjupersoner under projektperioden återkommit till dilemmat med projektansökans oklara begrepp och avgränsningar som har tagit tid och energi att klara ut. Något av en paradox således. Kanske beror det på vilka personer som är inne i FASTR? Kanske beror det på att FASTR varit igång under lång tid och är då lättare att göra förändringar?

Kunnat fortsätta när personal slutar – ny personal med energi

I gruppintervju med projektgruppen i den avslutande utvärderingsrapporten var det enbart ny personal från 2022. Nya personer har således kommit in i FASTR med ny energi och sina kunskaper, med nya perspektiv och synsätt. Denna förmåga att växla in nya personer är sannolikt en framgångsfaktor för att kunna hålla igång ett så pass långt projekt. Medarbetares insyn i varandras projekt – och att de också är med i olika projekt på Energikontoret – är sannolikt också en faktor till att FASTR inte varit så sårbart när nyckelpersoner har slutat. Det är också något organisationen har arbetat aktivt med.

När jag började var vi mer sårbara när folk slutade, vi är inte det på samma sätt nu. Det är fler personer som snabbare kan komma in i nya roller. Skulle jag sluta då vet jag att någon kan sköta nästa möte och behöver inte börja om på ruta ett. Inte riktigt så i FASTR som helhet, visst gap i vissa saker, men överlag har vi blivit mycket bättre det senaste året och har jobbat hårt med de frågorna. (ur en intervju)

3.3 Vilka har varit de viktigaste utmaningarna i projektarbetet?

Breda formuleringar i ansökan

En utmaning – som också verkar ha varit en framgångsfaktor – var således de breda skrivningarna i ansökan. Mycket tid ägnades vid projektstart åt att klara ut vad projektet egentligen skulle göra och tolka de olika breda målen. Se tidigare avsnitt.

Organisation – hållbarhet och arbetsmiljö

Personalens tid, kunskap och kompetens är avgörande faktorer för FASTR. För att kunna utveckla områden, skapa samverkanslösningar och kommunicera komplexa frågor krävs det ofta nyanserad kunskap inom exempelvis biogas, vätgas eller upphandling och att över tid bygga upp både kunskap och nätverkskontakter.

Tillsammans med extern konsult i upphandling och insatser av personal på Länsstyrelsen är det 19 personer som – ibland heltid, oftare deltid – har arbetat i projektet under projekttiden fram till våren 2023. Av dessa har 14 personer varit anställda på Energikontoret (varav fyra nyanställda under 2022).

Sex personer (som helt eller delvis har arbetat i FASTR ³⁵) har under projekttiden avslutat sina tjänster och flera av dem av arbetsmiljöskäl. Detta har varit en återkommande utmaning för projektet. När nya personer kommer in i gruppen tar det både tid och kraft när projektgruppen omformas i sina roller. Alla som jobbar i projektet är på sätt och vis nyckelpersoner och när någon blir sjuk eller slutar stannat det upp. Nätverk bygger på personliga kontakter. Flera delar har dock

³⁵ Dessa sex har haft följande funktioner: upphandlingsfrågor och nätverk, projektledare och biträdande projektledare, projektsamordnare, utbildningsfrågor, kommunikatör.

kunnat lösas med extern kompetens, t ex via en konsult som driver upphandlingsnätverket och en konsult som har tagit fram statistik och kartor. ³⁶

Personalomsättning en utmaning

Personalomsättningen har således över tid varit en utmaning för projektet. Flera intervjupersoner har i statusrapporter betonat, både pågående och de som har avslutat sina anställningar, att organisations- och arbetsmiljöfrågor är viktiga att uppmärksamma. Arbetsmiljöfrågor är dock mycket komplexa områden och enskilda situationer kan bero på en stor mängd faktorer. ³⁷ Samtidigt är det flera faktorer som har återkommit i utvärderingarna som kan påverka arbetsmiljön:

- Oklara roller, tidsplaner och arbetsuppgifter. Projekten och dess olika delar gick ofta in i varandra. Detta kan vara stödjande och lärorikt, det är även lättare att ta vid om någon slutar eller är i behov av stöd och kan vara ett skäl till att övergångar mellan olika anställda har kunnat lösas. Men det har också gjort arbetet oklart och gränslöst? ³⁸
- Tempot var högt och medarbetare behövde utöver sina uppgifter i ett projekt hjälpa till att söka nya medel.
- När medarbetare har ett mindre antal procent i flera projekt kan det göra att arbetet blir ryckigt, tungrovt och det är svårt att få kontinuitet.
- Hantering av komplexa konflikter har tagit energi och tid.
- Oklart kring användning av gemensamma projektstyrningsmodeller och projektledningsstruktur.
- Oklarheter kring finansiering och framtid skapar osäkerheter och oro?
- En annan faktor kan vara att Energikontoret sedan bildandet för ca 11 år sedan har varit framgångsrikt och har, enligt en intervjuperson, vuxit från en grupp på ca 3 - 4 medarbetare till i perioder ca 15 - 16 personer. Detta ställer nya krav både på att driva operativa frågor och ha ett helhetsansvar för både personal och strategiska frågor.

Ett kontinuerligt arbete med organisation och arbetsmiljö

En del av arbetsmiljöarbetet ³⁹ kan således ha handlat om klarhet i struktur och roller i arbetet, en del om samarbete och konflikthantering och en del om Energikontorets uppbyggnad. I utvärderingen har tidigare ställts frågor om Energikontoret via en större andel fast finansiering kan bygga upp kompetens på ett annat sätt och skapa mer kontinuitet över tid.

Vid både statusrapport tre och i denna slutrapport lyfter flera intervjupersoner det kontinuerliga utvecklingsarbetet kring både intern organisation och finansieringsfrågor.

Utvecklingen i FASTR är en del av utvecklingen för hela Energikontoret Norra Småland och flera delar har förändrats sedan projektet startade. Några av förändringarna, som skett löpande de senaste åren, är strukturförändringar med teamledare (från 2019), projektsamordnare, höjd grundfinansiering (från 2020), processer för projektutveckling, nya rutiner för beslutsfattande, införande av team och konfliktlösning, medlande samtal, mallar och manualer. Energikontoret har

³⁶ Även personal från Länsstyrelsen har således inte kunnat prioritera FASTR fullt ut. Under pandemin var en projektledare involverad i Länsstyrelsens stabsarbete med covid-19 och arbetet stannade till viss del av.

³⁷ Kanske är det så att faktorerna bakom varje avslutad tjänst är unika eller går det att spåra några strukturella orsaker? Bland de som har slutat finns också orsaker såsom att flytta närmare familjen eller att gå vidare i karriären. Kanske är det också så att antalet som har slutat är rimligt i ett så pass långt projekt?

³⁸ Att flertalet medverkat på mindre än 100 % är enligt projektledningen således också ett medvetet sätt att minska sårbarheten och en avsiktlig del av planeringen.

³⁹ Där frågor också ställts via mail till fler personer på Energikontoret än intervjupersonerna.

därmed aktivt arbetat med delar som troligen har påverkat arbetsmiljön (hämtat från denna utvärdering, se ovan).

Styrgruppens roll

En erfarenhet från utvärderingar av komplexa samverkansprojekt är att en styrgrupp kan ha stor betydelse för implementering och skapa större möjligheter för långsiktigt hållbara effekter. I FASTR har styrgruppen träffats regelbundet och har över tid bidragit till projektet. Exempelvis via synpunkter på förstärkningsansökan och att styrgruppens ordförande i hög grad bidragit till regionstyrelsens nya satsningar på biogas. Men framförallt har styrgruppen via sin breda sammansättning kunnat agera dörröppnare för diverse aktiviteter inom FASTR.

Styrgruppen har inte jobbat så mycket strategiskt. Det var bra rapportering från projektgrupp och vi har kommit med inspel på det som har genomförts. Det strategiska arbetet står projektgruppen för. Catarina från Länsstyrelsen har varit en nyckelaktör som har helhetsbilden och kan se olika nätverk i länet, se vilka som jobbar med samma frågor och att vi måste samverka.

Styrgruppen har gett input men inte jobbat med varandra däremellan. Vad är syftet med styrgruppen? Kanske var det att ge input? Vi har sett tydligt att projektet går framåt, de har frågat mycket om prioriteringar och vad fokusera på, och de har hela tiden förfinat sin strategi.

Över tid i utvärderingens statusrapporter har styrgruppens roll diskuterats. Styrgruppen verkar främst ha gjort inspel utifrån sina roller i respektive organisationer. Skulle styrgruppen kunnat bli mer involverad i det strategiska utvecklingsarbetet och ha ett gemensamt ägande? Kunde styrgruppen utvecklats från att bli mindre av passiva mottagare av information till att vara mer av en förändringsaktör?

Samtidigt menar flera intervjupersoner i den avslutande rapporten att de är nöjda med styrgruppen och att deras dörröppnande funktion och sakkunskap inom skilda områden varit värdefull (i delar kunde således detta stycke också placerats under framgångsfaktorer). Med tanke på deras positioner och roller i ordinarie organisationer är det också svårt att ställa krav på än mer tid i projektet. Även projektets natur med många spridda aktiviteter försvårar gemensamt ägande och arbete med implementering.

Pandemin

Pandemin påverkade projektet i hög grad och försvårade nya kontakter, nätverk och konferenser m.m. Påverkansarbete är svårare digitalt. Pandemin tog också tid och fokus. Flera i projektet har t ex deltagit i interna krisledningsgrupper och har behövt stödja andra delar av organisationen.

Pandemin påverkade också målgruppernas kapacitet att jobba med transportsektorn, de hade fokus på annat håll. Pandemins konsekvenser påverkade därmed både projektgruppen och mottagarna av projektets insatser. Samtidigt underlättade pandemin i viss mån arbetet i och med att vanan vid digitala möten ökade.

Politiska beslut

Osäkerheter kring politiska beslut som är mycket viktiga för parterns intresse och vilja att delta i satsningar har varit en utmaning. Det kan vara oklarheter kring t ex förbränningsmotorer, regler vid utbyggnad av tankstationer för vätgas, oklarheter kring förslagen i biogasmarknadsutredningen. Även förslagen i skogsutredningen har påverkat.

Utmaningar ur ett kommunperspektiv

Det finns också kritiska synpunkter om FASTR. En återkommande synpunkt i utvärderingen är att det ofta tagit mycket tid att delta, det har varit oklart vad deltagande i FASTR handlar om och ibland svårt att se vinsten för den enskilda kommunen. I en mindre kommun ligger det ofta många uppgifter på en miljöstrateg/-samordnare och det kan vara övermäktigt att hinna med allt. Då måste det vara tydligt vad det ger att vara med.

När jag blickar tillbaka undrar jag om det var värt att vara med? Vet inte. Varit bra utbildningar och bra med upphandlingsnätverk. Men jag är osäker på om tiden som lagts ner varit värt det.

Varit med i tre stora projekt: FASTR, Hela resan och Attract. Det nya Effekt tackade vi nej till pga att vi inte maktar med det. Vi sitter själva med t ex energiplan, hållbarhet, miljömål, klimatanpassning, co2 budget m.m. Det blir en person i kommunen som ska samordna allt. Måste ha tiden.

Flera intervjupersoner återkommer också till det interna utvecklingsarbetet. När enstaka personer från en kommun deltar är det svårare att få genomslag på hemmaplan. Det anses av flera intervjupersoner vara viktigt för kommande projekt att bjuda in bredare och inte bara miljöstrateger, exempelvis behövs ofta politiska representanter.

Energikontoret har ett nytt energiprojekt Effekt, jag kände det var flummigt och stort och jag kände att vi inte skulle gå med. Jag kommer vara ensam, det kommer vara stort och flummigt och jag kommer inte kunna ta hem något till kommunen. KS ville att vi skulle vara med men baserat på FASTR var jag inte så pepp. Det är viktigt att samverka men det blir på något sätt fel nivå. Det blir långt ifrån min nivå och mitt uppdrag (är mer konkret). Det är också svårt internt hos oss, frågan bollas runt, kanske är det fler kommuner som känner så här?

En annan intervjuperson reflekterar också över de enskilda kommunernas roll:

Det är utmaningar med ett länsprojekt. Med den stora geografin är det lätt att kommuner blir gisslan och det blir mer att vi utnyttjar dem? Det var 3 kommuner av 13 i etableringsgruppen som var med, kanske skulle vi ha riggat annorlunda? Det var ingen slump att dessa kommuner var med, de saknade tankstation för biogas, men det gav inte så mycket för dem. Varför vara med och prata om andra stråk?

Andra synpunkter från intervjuer med företrädare för kommunerna:

- Flera insatser är främst för Jönköping, ser gärna mer för mindre kommuner.
- Det har varit oklart med organisationen i FASTR efter att (första) projektledaren slutade.
- Det är svårt att driva åtgärder som kostar pengar när projektet inte har egna pengar. Det leder till ett dilemma i kommunen då de inte har några egna pengar att satsa.

Saknas en helhetsbild?

Flera intervjupersoner har i utvärderingen över tid upplevt att det saknats en helhetsbild av vad FASTR ska göra och när det ska ske. Detta har försvårat projektkommunikatörernas arbete och det verkade också finnas en oklarhet ute i kommunerna kring FASTR-arbetet och vilken tid som kommunerna kan satsa i FASTR. Flera intervjupersoner har också återkommit till att varje delområde ofta arbetar för sig själva och att det borde gå att skapa mer synergier mellan områdena.

Det är nu otydligt hur länge projektet pågår, trodde ett tag projektet var färdigt. Det var bra med nyhetsbrev om projektet och vad som händer. Det är luddigt nu om vi ska fortsätta lägga tid i detta. Man vet ingenting, det är av god vilja att åka på träffarna (ur intervju med representanter för kommunerna)

3.4 Är projektets resultat långsiktigt hållbara?

Under projektperioden, i bland annat utvärderingsrapporter och på flera sätt löpande i projektgruppen, har frågor kring hur arbetet tas vidare efter projektet diskuterats. Ett exempel är projektgruppens resultatworkshop vid slutet av projektet och projektutvecklare på Energikontoret som tar vara på erfarenheter från FASTR.

Inom FASTR har det inte varit en viss metod som ska implementeras utan insatserna har varit breda, inom flera områden och med ett flertal aktörer. Vilka effekter på sikt utbildningar, samarbeten och aktiviteter får är därför ytterst svårt att avgöra i detalj. Det kommer sannolikt inte att drivas något nytt transportprojekt vid Energikontoret men nedan ges exempel på ett flertal resultat från FASTR som kommer att tas vidare och påverka vidare insatser på Energikontoret Norra Småland och även inom andra organisationer:

- Metodstöd – en guide – för kommunerna vid framtagande av planer för laddinfrastruktur. Kommunerna har kommit längre med laddplaner för elbilar än vad de hade gjort ut utan stöd.
- Fler biogasstationer har etablerats.
- Kommunernas ökade kunskap tas vidare i upphandlingsarbetet.
- I det nya ERUF-projektet Effekt vid Energikontoret Norra Småland kommer mycket av kunskapen från FASTR om olika bränslen – exempelvis både vätgas och biogas – och energisystemet som helhet till användning.⁴⁰
- Arbetet med att peka ut möjliga platser för laddinfrastruktur på landsbygden – i arbetet med s.k. stråk – kommer att fortsätta inom RJL och underlättar sannolikt utbyggnaden framöver.
- Nya nätverk och kontakter, t ex med åkare och kommuner.
- Intresset från kommuner har ökat för FASTR och Energikontoret och det har blivit mer etablerat att Energikontoret kan stötta i frågorna.
- Energikontorets kunskap om kommunernas olika förutsättningar och organisation har ökat.
- Råvara från skog till HVO (ett utvecklingsarbete ledde till ett nytt projekt utanför FASTR tillsammans med bland annat Linnéuniversitetet).
- Biogas på flera sätt. Bland annat samarbete med BRC genom Regionstyrelsens medel 2022 - 2026, uppföljning av biogasöverenskommelse och nätverket Energigas Norra Småland⁴¹
- Ökad kunskap om forum för företagare och hur företag kan nås med rätt kommunikation – t ex via samverkan med Log-point Södra Munksjön.

⁴⁰ Från Energikontorets hemsida: I ett projekt vid namn EFFEKT ska Energikontor Norra Småland tillsammans med Länsstyrelsen i Jönköpings län och Gnosjö kommun arbeta för ett hållbart och tillförlitligt energisystem i länet. Bakgrunden till projektet ligger i att stora förändringar kommer krävas av det svenska energisystemet om klimat- och energipolitiska mål ska uppnås. Den ökade efterfrågan på el och överföringskapacitet som klimatomställningen innebär måste hanteras och vi behöver redan idag planera för hur vi möter denna utmaning.

⁴¹ Kommunalt forum tog 2018 utifrån utredningen "Samverkan för biogas i Jönköpings län" fram en överenskommelse mellan kommunerna i Jönköpings län och Region Jönköpings län avseende främjande av produktion och användande av biogas. En av punkterna var att bilda ett regionalt samverkansnätverk med producenter, Jönköpings länstrafik, kommunerna, Region Jönköpings län och andra berörda intressenter.

- Ökad kunskap om kommunikation (former, målgrupper, budskap, erbjudanden m.m.) där kommunikatörer är involverade i projekten och kommunikationen används strategiskt.
- Ökad kunskap om samverkan och kravställande i upphandling som kan användas framöver. Det finns också intresse för fortsättning av upphandlingsnätverk. Upphandlingsfrågornas vikt uppmärksammas också av flera intervjupersoner. Kan dessa också leva vidare i någon form?
- För Länsstyrelsens del har FASTR bidragit med kunskap och erfarenheter om att arbeta med fossilfria transporter inom den fysiska planeringen. Exempelvis kunna ge inspel till kommunerna när de skickar in översiktsplaner/fördjupade översiktsplaner och detaljplaner (industrimark/verksamhetsmark och bostäder). Här är utgångspunkten guiden som projektet tagit fram.

3.5 Hur har projektet främjat näringslivets möjligheter att verka och utvecklas?

Stöd till näringslivet och att lära mer om dess behov och förutsättningar har funnits med under hela projektperioden i ett flertal aktiviteter. Det är svårt att göra alla rättvisa.

I en statusrapport i utvärderingen intervjuades flera åkare som varit deltagare i FASTR-aktiviteter. De gav en tydlig bild av vikten av stöd med t ex ansökningar, kunskap om och kalkyler för olika bränslen, såsom biogas, el eller vätgas. Var man kan tanka, driftssäkerhet, prisbild, omvärldsläge, lagkrav, statliga stöd m.m. De gav också en samstämmig bild av att de utöver klimatskäl gentemot sina kunder behöver hitta hållbara alternativ.

Nedan presenteras exempel på insatser i FASTR som – i olika och okänd omfattning – har främjat näringslivet.

- Biogas roadshow.
- Lånat ut lastbilar – har erbjudit ett fem-dagars test i samarbete med Scania.
- Har inom logpoint SMUAB under flera år träffat företag i företagarnätverk via utbildningar och samtal om alternativa bränslen.
- Utbyggd infrastruktur och främjande insatser för kommande utbyggnad (t ex via stråkbilder och stöd till kommunerna) underlättar företagets tillgång.
- Konkreta stöd till företag som bygger tankstationer för biogas, exempelvis via ansökningar till Klimatklivet.
- Varumärkesutbildning har varit ett stöd för företag och andra organisationer i hållbarhetsarbetet, inklusive transporter.
- Utbildning av kommunens energirådgivare som i sin tur stöttar företag.
- Ökad kunskap om upphandling ökar förutsättningarna att upphandla företag som satsar på förnybara bränslen.

3.6 3P och 3N

Modellen 3P och 3N är ett sätt att beskriva projektets huvuddrag och är ett krav på utvärderingen från Tillväxtverket. Modellen har inspirerat flera av intervjufrågorna och mer utförliga beskrivningar av modellens delar finns i bilaga. Nedan presenteras en sammanfattande bild.

Nyckelpersoner

För att driva projektet är verksamhetschef, projektledare, projektgrupp och styrgrupp avgörande nyckelpersoner. Deltagare i styrgruppen (t ex Jönköping Energi och Scania) har exempelvis kunnat öppna dörrar för aktörer och nyckelpersoner i både kommun, region, kommunala bolag och företag.

Deltagare från Länsstyrelsen i styrgruppen har kunnat ha en överblick över länets insatser för att koordinera insatser och lära av varandra.

Nyckelpersoner för externa aktörer vid aktiviteternas genomförande skiftar beroende på vilket område som avses. Vid exempelvis Biogas roadshow är det vissa personer, vid utbildningar om vätgas för företagsnätverk andra.

Nyckelpersoner kan också ses utifrån rollnivå och funktion, främst i kommun och region samt politik på kommunnivå och i region. Politiker, kommunchefer, ansvariga för transportintensiv verksamhet och miljöstrateger är alla viktiga och det är ett växelspel mellan ledning och ansvariga tjänstepersoner. Exempelvis har projektet över tid arbetat mycket med inköpare och näringslivschefer och det sista året flera kommunikatörer.

Klimatrådet har även varit en nyckelaktör. Genom att Klimatrådet varit tätt knutet till åtgärder inom länets klimat- och energistrategi har klimatrådets involvering underlättat att jobba med frågan.

Samverkan med kommun och region har underlättats av gemensamma överenskommelser, och där har exempelvis biogasöverenskommelsen varit avgörande för att kunna utveckla insatser inom biogasområdet.

Nyckelaktiviteter

Projektets målområden har varit i fokus när aktiviteter har utformats. Se mer under målbeskrivningen. Projektets fokus och inriktning har också delvis ändrats under projektperioden (se t ex avsnitt 3.1). Under det sista årets förstärkningsansökan var det främst aktörsturné för att förmedla FASTR-produkter och varumärkesutbildning, arbete med etablering/regionalplan (etableringsgruppens plattform) och tunga transporter i fokus.

Nyckeltal

Merparten av projektets insatser kvantifieras inte utan det blir främst en kvalitativ bedömning om projektet har uppnått målsättningen att "Stärkta förutsättningar för att alla fordon i Jönköpings län blir oberoende av fossila bränslen såväl på landsbygd som i tätorter". Det finns några nyckeltal, dessa beskrivs under avsnitt 2.6

Projektlogik

Huvudsaklig projektstyrningsmetod har varit LFA-metoden. Fem delmål har styrt arbetet och indikatorer för varje delområde var länge styrande för insatserna. En extern konsult, även med bidrag från utvärderaren, var stöd i en inledande process för att klargöra målen. Under projektets senare del smalnades projektet av och det arbetades mer med inriktningar och fokus istället för indikatorer mer i detalj.

Public debate

Public debate uppmärksammar vikten av kommunikation och lärande och att projektets resultat görs tillgängliga. Ett exempel är projektledningens återkommande – löpande under projektiden – diskussioner om implementering och att insatser tas tillvara efter projektets slut. Ett annat är det fördjupande arbetet med kommunikation och det sista årets aktörsturné i kommunerna där resultat från FASTR tagit tillvara och spridits. Andra exempel är lärande runt utvärderingen med exempelvis tre workshops (2020, 2021 och 2022), två av dem digitala och med metoden Framtidsverkstad (en dialogmodell).

Process

I FASTR finns en mängd olika flöden av arbetsinsatser – den s.k. processen – som påverkar utfallet. I exempelvis utvärderingens avsnitt om framgångsfaktorer och utmaningar uppmärksammas några av de mest betydande processerna för måluppfyllelse.

3.7 Vad genomfördes inte?

Innovativa projekt brukar vara svåra att förutse. FASTR har dock arbetat med projektansökan och dess förändringar i sin helhet och ett fåtal satsningar har uteblivit.

Framförallt är det den hälsoekonomiska analysen som inte genomförts, menar projektledare. Även om den möjligen har täckts upp på andra sätt under projektiden. Exempelvis via utbildningar av Johanna Mossberg (från RISE), vilka även finns med som delar i den regionala infrastrukturplanen.

En annan sak kan vara aktiviteter om etanol. SEKAB (etanolföretag) är medfinansiär i FASTR och de få aktiviteterna kring etanol – som inte varit lika intressant som andra bränslen – har lett till färre kontakter än förväntat (och då också försvårat medfinansiering från SEKAB). Samtidigt som vätgas möjligen har varit överrepresenterat i aktiviteterna jämfört med ansökan.

4. Avslutande reflektioner, sammanfattande slutsatser och utvärderingens rekommendationer

Många högst oväntade effekter

Det är ingen lätt uppgift att före ett projekt i detalj förutse hur verkligheten förändras flera år framåt! Det ligger i ett innovativt projekts natur att nytt träder fram som inte förutsågs vid projektstart.⁴² Sällan har dock ett projekt på kort tid mött så många oväntade effekter⁴³ som FASTR. Det handlar om rörligheten bland personalen, men också om stora omvärldsförändringar som i hög grad påverkat utfallet.

Några exempel är pandemins framfart och kriget i Ukraina som påverkade förutsättningarna och skapade osäkerheter. Diskussionen kring att vara självförsörjande på förnybart bränsle har också fått förnyad kraft (såsom för biogas t ex). Nya statliga stöd kommer i snabb takt, t ex nya Elektrifieringslöften och regionala elektrifieringspiloter, som har ändrat förutsättningarna för arbetet i FASTR men de har också bidragit positivt till projektets syfte och mål.

Diskussionen i samhället i samband med valet 2022 och energikrisen i samband med Ukrainakriget har sannolikt i hög grad bidragit till en fördjupad kunskap om energiförsörjning på många sätt och har gjort Energikontoret norra Småland än mer relevanta och efterfrågade.

⁴² I boken "Att fånga effekter av program och projekt" av Lennart Svensson m.fl. (2013) betonas genomgående den lärande (löpande) utvärderingens betydelse för att fånga in just oväntade effekter av ett projekt eller program. Det är ett intressant perspektiv då många projekt och program är innovativa, såsom FASTR, och det ligger - så att säga - i deras natur att något nytt och oväntat framträder.

⁴³ Oväntade effekter kallas ibland bi-effekter och är mer ett perspektiv än en modell, som ofta är mer strukturerad och innehåller fler aspekter.

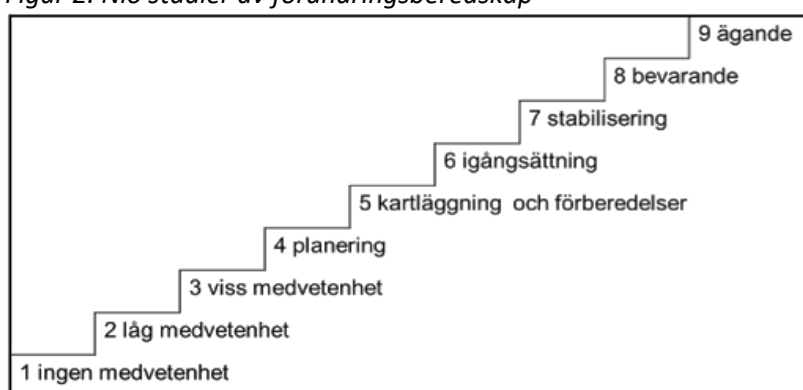
Den kunskap som över tid byggts upp i bland annat FASTR har kommit väl till användning i kontakt med både kommuner och privata aktörer.

Stadier i förändringsarbetet

Implementering är verkligen en komplex process och det är många faktorer som kan påverka. En viktig del är sannolikt att bedöma vilket stadie både en individ och en organisation befinner sig. Att lyssna in behoven än mer, såsom i aktörsturnén, är ett steg mot att lära sig mer om organisationens och medarbetarnas förutsättningar och förkunskaper.⁴⁴

På samma sätt som en individ kan finna sig i olika stadier och vara olika redo för att bidra till förändring befinner sig en organisation i ett visst stadie av förändringsberedskap. Det blir därmed viktigt att hitta strategier som bemöter organisationen där den befinner sig. Genom att ”diagnostisera” i vilket av de nio stadierna av förändringsberedskap en organisation befinner sig – enligt modellen Community readiness – kan arbetet anpassas utifrån detta. Saknas det exempelvis medvetenhet om problemet måste man börja med att skapa medvetenhet genom exempelvis möten med nyckelpersoner och tänkbara supportrar. Har organisationen däremot kommit till förplanering/förberedelse/igångsättning är det lämpligt att erbjuda stöd genom t.ex. konkreta idéer, information och praktisk träning. I Figur 2 visas en modell med nio stadier av förändringsberedskap – community readiness⁴⁵.

Figur 2. Nio stadier av förändringsberedskap⁴⁶



⁴⁴ Teorier om implementering är bland annat hämtade från denna implementeringsstudie i ett ESF-projekt: *PM med implementeringsanalys inom den lärande utvärderingen av ESF-projektet SECiSo 2.0* av Roger Orwén och Eva Sennemark.

⁴⁵ Hämtat från Maria Nordqvist (2017) *"Implementering av metoden Fysisk aktivitet på recept i primärvård. Processutvärdering av en implementeringsintervention"*, Mälardalens högskola och Akademin för hälsa, vård och välfärd.

⁴⁶ Figuren är hämtat från hemsidan: <http://www.readiness.nu/community-readiness/community-readiness-model/>.

Hemsidan drivs av Readiness Aktiebolag och presenterar The Community Readiness Model. Den har, skriver de på hemsidan, sitt ursprung i Colorado State University. Community Readiness Model utgår från de steg en organisation genomgår vid en förändring. Stegen definieras utifrån hur medveten och redo en organisation och dess ledande aktörer är; att börja arbeta med ett specifikt ämnesområde, att förankra och planera arbetet, att starta och utveckla insatser samt att utvärdera eller kvalitetssäkra en verksamhet. Community Readiness Model ger en värdering och analys av förutsättningarna att lyckas i ett förändringsarbete. De nio stegen beskriver en stegring av förändringsbenägenhet. En kort förklaring av de nio steg som en organisation genomgår och som också ligger till grund för den nio-gradiga poängbedömningen är:

1. Ingen i organisationen har hört talas om frågeställningen.
- 2 och 3. I organisationen finns det en ökad medvetenhet om frågeställningen.
4. Ett förankringsarbete påbörjas.
5. Organisationen börjar kartlägga och planera.
- 6 och 7. Organisationen är mogen att påbörja aktiva insatser så som utbildning och att arbeta med nya metoder.
8. Insatserna utvärderas och frågeställningen utvecklas.
9. Organisationen bibehåller fokus och fortsätter utvecklingen av frågeställningen.

Individens stadie för förändring

Individen har också olika beredskap för förändring i olika stadier: ej beredd, begrundande/osäker, förberedande, handling, vidmakthållande.⁴⁷ Beroende på var i förändringsprocessen individen befinner sig behövs olika strategier för att åstadkomma en beteendeförändring. En individ kan förflytta sig snabbt mellan de olika stegen åt båda håll. Ibland kan en förflyttning ske flera steg under ett tillfälle, t ex under ett och samma samtal. Avgörande för förändringen, vilket lyfts fram i flera av studierna, är motivationen hos enskilda medarbetare som driver förändringen framåt.

Omvärldstryck, avknoppningar och tankar om fortsättning

Samstämmiga intervjuer visar vikten av att fortsätta skapa förutsättningar för mer förnybara bränslen. Trycket på omställning ökar också. Exempelvis från både kunder som mer och mer efterfrågar klimatvänliga bränslen, offentliga myndigheter och klimatforskare, för att nämna några. Även kriget i Ukraina verkar i hög grad ha påverkat synen på att kunna vara självförsörjande på både mat och bränsle, vilket både är en klimatfråga och en säkerhetsfråga.

Det händer mycket och snabbt kring förnybara bränslen och elektrifiering. Exempelvis berättar Dagens Nyheter (den 17/5 2022) att Volvo satsar hårt på elbilar och att år 2030 kommer minst 50 procent av alla lastbilar de säljer globalt att vara elektriska och de är på gång att bygga en egen batterifabrik i Belgien.⁴⁸ Energimyndighetens strategi för vätgas från 2021 lyfter fram vätgasens stora potential inom flera områden. Biogasmarknadsutredningen från 2019 beskriver biogasens stora potential och i bland annat Jönköpings län är biogas allt mer ett populärt alternativ för tunga fordon. Statens satsning på elektrifieringslöftet är en annan av alla satsningar som kommer att skynda på omställningen.

En annan aktör av betydelse är EU. Som en del av den europeiska gröna given har EU genom den europeiska klimatlagen satt upp ett bindande mål om att uppnå klimatneutralitet senast 2050.⁴⁹ Kommissionen har exempelvis lagt fram ett förslag till översyn av lagstiftningen för att påskynda utbyggnaden av infrastruktur för laddning eller tankning av fordon med alternativa bränslen och för att tillhandahålla alternativa energiförsörjningssystem för fartyg i hamnar och stillastående luftfartyg.

Mekanismer för långsiktig hållbarhet

Det finns idag mycket erfarenhet och kunskap om centrala mekanismer eller villkor som leder till långsiktigt hållbara resultat från ett projekt. De erfarenheter som bland annat beskrivs av forskarna Lennart Svensson *et al.* (2013) *"Att fånga effekter av program och projekt"* stämmer väl överens med utvärderarens egna erfarenheter. Forskarna betonar vikten av ett lärande förhållningssätt, samverkan mellan aktörer på flera nivåer inom och mellan organisationer samt ett aktivt ägarskap för att nå hållbara resultat och där alla dessa tre behövs.

⁴⁷ Hämtat från Maria Nordqvist (2017) *"Implementering av metoden Fysisk aktivitet på recept i primärvård. Processutvärdering av en implementeringsintervention"*, Mälardalens högskola och Akademin för hälsa, vård och välfärd.

⁴⁸ <https://www.dn.se/ekonomi/volvo-lastvagnar-bygger-egen-batterifabrik/>

⁴⁹ Detta förutsätter att växthusgasutsläppen minskar drastiskt under de kommande årtionena. Som ett steg på vägen mot klimatneutralitet har EU höjt sina klimatambitioner för 2030 och åtagit sig att minska utsläppen med minst 55 procent fram till 2030. EU arbetar med en översyn av sin klimat-, energi- och transportlagstiftning inom ramen för det s.k. 55 %-paketet för att anpassa gällande lagar till ambitionerna för 2030 och 2050. I paketet ingår också flera nya initiativ. Hämtat från: <https://www.consilium.europa.eu/sv/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

Lärande har således varit ett framträdande kännetecken för FASTR och då projektet inte har haft någon egen rådighet över satsningar har samverkan med aktörer varit avgörande för att nå resultat, vilket också har skett på en mängd olika sätt. Det aktiva ägarskapet – som möjliggör att resultat tas vidare i en organisation och blir hållbart på sikt – har under projekttiden diskuterats och varit en utmaning. Ägarskapet försvåras då FASTR inte har haft egen rådighet över insatser. Det senaste årets aktörsturné har varit ett sätt att nå ut mer och att resultat tas vidare i det nya ERUF-projektet Effekt vid Energikontoret Norra Småland har blivit ett annat sätt.

4.1 Sammanfattande slutsatser

- *Vilka huvudsakliga aktiviteter har genomförts?*
FASTR har arbetat med den ursprungliga projektansökan och har i omgångar förnyat denna med förändringsansökningar och har sedan arbetat med dessa. Projektet har främst strukturerats utifrån fem delmål med hjälp av LFA-metoden och aktiviteter har identifierats inom varje delmål som tillsammans skulle leda fram till projektmålet, vilket i sin tur skulle bidra till de övergripande målen.
- *Har projektets insatser lett till att projektets mål har uppnåtts?*
Under ett långt projekt har projektledningen lyckats klara ett flertal utmaningar och har kunnat genomföra projektinsatser i enlighet med projektansökan och dess förändringar över tid. Projektet bör ses som en extra kraft och smörjmedel – dock utan egen rådighet – som på ett flertal sätt har ökat möjligheterna till mer fossiloberoende bränslen. Utvärderingen visar att FASTR har uppnått projektmålet – dock svårt att säga i vilken omfattning – och har därmed bidragit till det övergripande målet.
- *Vilka är de viktigaste lärdomarna från projektet?*
En mängd aktiviteter tillsammans med olika aktörer och organisationer från 2019 - 2023 har gett upphov till flera lärdomar inom olika områden. Exempelvis inom biogas och vätgas, laddinfrastruktur, kommunal organisation, upphandling, kommunikation och den interna organisationen på Energikontoret, för att nämna några.
- *Vilka har varit de viktigaste framgångsfaktorerna i projektarbetet?*
Några faktorer framstår som extra viktiga. Projektet har bland annat präglats av lärande, ett avsmalnat fokus klagade riktning och klimatfrågan och transporter har sedan projektstart blivit en ännu hetare fråga som ligger i tiden. Elektrifieringen av transportsektorn har exempelvis blivit mycket större i samhället jämfört med innan projektstart.

Förändringar har möjliggjorts via samverkan på ett flertal arenor med ett flertal aktörer och organisationer. Det fördjupade arbetet med kommunikation har varit en betydelsefull del och det senaste årets aktörsturné har gett nya möjligheter att sprida kunskap från arbete tidigare i FASTR. Det har getts ett värdefullt stöd i upphandling under hela projektperioden och det öppet skrivna projektet har kunnat vara flexibelt i samband med stora förändringar i omvärlden.

- *Vilka har varit de viktigaste utmaningarna i projektarbetet?*

Det öppret skrivna projektet med breda formuleringar gav inledningsvis problem med att klargöra projektets innehåll vilket tagit mycket processtid och energi. Personalomsättningen försvårade arbetet och pandemin – minst sagt – påverkade projektet i hög grad. Oklarheter kring nationella politiska beslut försvårade.

Över tid har det i delar varit oklart med helhetsbilden i FASTR vilket bland annat försvårat för kommunikatörer och i delar varit oklart i förhållande till kommunerna. En del kommuner upplever att det har tagit mycket tid att delta, att det ibland varit oklart vad deltagandet handlar om, att det varit svårt att se vinsten för den enskilda kommunen och i delar svårt att få genomslag på hemmaplan.

- *Är projektets resultat långsiktigt hållbara?*

Vilka effekter på sikt utbildningar, samarbeten och aktiviteter får är ytterst svårt att avgöra i detalj. Det kommer sannolikt inte att drivas något nytt transportprojekt vid Energikontoret men det finns flera exempel på resultat från FASTR som kommer att tas vidare och påverka vidare insatser på Energikontoret och även inom andra organisationer.

För att ge några exempel. Metodstöd – en guide – för kommunerna vid framtagande av planer för laddinfrastruktur, fler biogasstationer har etablerats och kommunernas ökade kunskap tas vidare i upphandlingsarbetet. I det nya ERUF-projektet Effekt vid Energikontoret Norra Småland kommer mycket av kunskapen från FASTR om olika bränslen – exempelvis både vätgas och biogas – och energisystemet som helhet till användning. Arbetet med att peka ut möjliga platser för laddinfrastruktur på landsbygden – i arbetet med s.k. stråk – kommer att fortsätta inom RJL och underlättar sannolikt utbyggnaden framöver. För Länsstyrelsens del har FASTR bidragit med kunskap och erfarenheter om att arbeta med fossilfria transporter inom den fysiska planeringen.

- *Kan lärdomar från FASTR påverka Energikontoret norra Smålands framtida inriktning och insatser?*

Under projektiden har det löpande diskuterats hur erfarenheter kan tas tillvara efter projektiden och under våren 2023 har det bland annat hållits en resultatworkshop med fokus på både resultat och hur de kan tas tillvara. Framförallt är det kunskap som förs in i det nya ERUF-projektet Effekt och i fortsatta erbjudanden till kommunerna. Men även saker som projektorganisation, nya sätt att kommunicera samt nya kontakter och nätverk påverkar de kommande insatserna. Möjligen kan också de positiva erfarenheterna från upphandlingsnätverket påverka kommande insatser.

4.2 Utvärderarens rekommendationer

Nedan ges några rekommendationer i form av inspel/medskick från utvärderingen om fortsatt arbete.

- Samverkan runt upphandling är ett centralt område i utvärderingen och kanske särskilt för små kommuner med mindre resurser. Området rymmer utvecklingspotential. Stöd kan med fördel fortsätta att ges i både konkreta upphandlingar, med nätverk och kontakter. Kan

Energikontoret fortsätta agera sammankallande för ett liknande nätverk om det går i linje med deras uppdrag och om det finns medel för det?

Den gyllene triangeln är viktig att ha med: både involvera upphandlare, beställare och hållbarhets-/miljöstrateg med miljökunskap. Kan upphandlingskompetens byggas upp på Energikontoret eller kanske är det en fördel att det ligger på andra aktörer med redan uppbyggd kompetens? Såsom samarbete med upphandlare i Jönköpings kommun, Region Jönköping eller BioDriv Öst och Upphandlingsmyndigheten?

- Den riktade och målgruppsspecificerade – med ”personas” – kommunikationen är mycket intressant att fortsätta fördjupa och leder sannolikt till större möjligheter att bidra till förändring. Det ger ett värdefullt stöd när budskap ska tas fram.
- De alltmer avgränsade, målgruppspecifika och konkreta erbjudanden till kommuner men också andra organisationer ger sannolikt större möjlighet till ägarskap och förändring. Kan detta arbetssätt spridas än mer till näringslivet och andra organisationer?
- Utvärderingen visar ett behov hos näringslivet av stöd i omställningen till fossiloberoende bränslen. Exempelvis kunskap om olika bränslen (prestanda, priskalkyler, hantering etc), att det finns plattformar för samverkan och stöd vid ansökningar likt Klimatklivet. Kan samverkan med näringslivet fortsätta att utvecklas? I denna samverkan har sannolikt kommunernas näringslivsansvariga/näringslivsbolag en viktig funktion och roll.
- Erfarenhetsutbytet och utvecklingsarbetet inom bland annat etableringsgruppen har lett fram till ett praktiskt metodstöd för vägledning vid framtagande av kommunala laddplaner. Detta stöd verkar uppskattat och kan hjälpa kommunerna – kan det fortsätta?
- Ett utvecklingsområde är att än mer konkretisera vad kommunerna kan få ut av ett samarbete med ett projekt vid Energikontoret Norra Småland. Det är viktigt att deltagare tydligt vet vad de kan ta tillbaka till sin kommun. Kanske också tydliggöra att det här är något man gör tillsammans?
- I framtida satsningar kan det möjliggöras för kommunerna att fler representanter hos dem deltar för att få mer spridning och koordinering i den egna kommunens funktioner. Ofta är det enbart miljöstrateg/hållbarhetsstrateg som deltar och mycket landar på dem. Deltagande i satsning kan även innehålla strategi för intern verksamhetsutveckling.
- Vikten av att hitta den ömtåliga balansen mellan tillräckligt definierade begrepp för att ge styrning och tillräcklig öppenhet för att möjliggöra förändringar i en föränderlig omvärld.
- Bygga vidare på beslutade organisationsförändringar inom Energikontoret – såsom mer fast finansiering, att verksamhetschef inte leder enskilda projekt, tydligare projektstyrningsmodeller och en tjänst som projektsamordnare.

5. Referensförteckning

Biogasmarknadsutredningen (2019)

Den Europeiska gröna given: <https://www.consilium.europa.eu/sv/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

Energimyndighetens strategi för vätgas (2021)

Förstärkningsansökan av FASTR till Tillväxtverket.

Kari Örtengren (2012) *Projektplanering enligt LFA-metoden (The Logical Framework Approach). Mål- och resultatstyrning av projekt inom Socialfonden*, inom ramen för projektutvecklingsstöd inom Europeiska socialfonden.

Lennart Svensson m.fl. (2013) *Att fånga effekter av program och projekt*, Studentlitteratur AB i Lund

Lägesrapporter till Tillväxtverket från FASTR.

Maria Nordqvist (2017) *Implementering av metoden Fysisk aktivitet på recept i primärvård. Processutvärdering av en implementeringsintervention*, Mälardalens högskola och Akademin för hälsa, vård och välfärd.

Martyn Denscombe m.fl. (2000) "Forskningshandboken. För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna", Studentlitteratur Lund.

Minnesanteckningar från möten med etableringsgruppen i FASTR.

Målgruppsanalys om drivmedel av PR-byrån Westander på uppdrag av Energikontoret norra Småland.

Roger Orwén (2020) PM från dialogworkshop i FASTR utifrån utvärderingens statusrapport ett, Orwén Konsulting AB på uppdrag av Energikontoret Norra Småland.

Roger Orwén, statusrapport ett 2020, två 2021 och tre 2022 i den löpande utvärderingen av FASTR. Orwén Konsulting AB på uppdrag av Energikontoret Norra Småland.

Roger Orwén och Eva Sennemark (2021) *PM med implementeringsanalys inom den lärande utvärderingen av ESF-projektet SECiSo 2.0*, Orwén Konsulting AB och Contextio Ethnographic AB på uppdrag av projektägaren RSMH

The Community Readiness Model av Readiness Aktiebolag på <http://www.readiness.nu/community-readiness/community-readiness-model/>

Underlag som stöd i upphandlingar, av extern upphandlingskonsult i FASTR.

Bilaga 1. Intervjupersoner

Nedan visas de 16 personer som intervjuades i avslutande rapport och som fördelades i enskilda intervjuer (5) och tre gruppintervjuer. Två med två personer, en med tre samt en med 4 personer.

Enskilda intervjuer (5)

Oscar Sundholm, projektledare FASTR, Energikontoret Norra Småland

Camilla Axelsson, projektledare på Energikontoret

Anna Löf, deltagare i t ex etableringsgrupp och upphandlingsnätverk, miljöstrateg i Habo kommun

Caisa Björndal, samverkan kring bl a nätverk och utbildning, affärsutvecklare SMUAB

Ann-Sofie Lekenstam, Högskolan i Jönköping styrgruppsledamot

Gruppintervjuer (11)

Länsstyrelsen i Jönköpings län: Jesper Agrelius, Catarina Kristensson och Lennart Holmberg.

Projektgrupp FASTR Energikontoret Norra Småland: Julia Hörder kommunikatör, John Marthinsson (del-) projektledare biogas och vätgas, Camilla Axelsson, bl a projektutveckling och Linda Wetter projektsamordnare.

Lina Larsson miljöstrateg i Vaggeryds kommun och Ann Sofie Sarenäs miljöstrateg i Tranås kommun, medverkat på bl a etableringsgruppen och upphandlingsnätverk.

Carlos Pettersson verksamhetschef Energikontoret Norra Småland och Maria Cannberg styrgruppsordförande och miljöchef Region Jönköpings län.

Bilaga 2. Exempel på intervjuguide

Exempel på intervjuguide

- Vilka anser du är de viktigaste lärdomarna från projektet?
- Vilka anser du har varit de viktigaste framgångsfaktorerna i projektarbetet?
- Vilka anser du har varit de viktigaste utmaningarna i projektarbetet?
- Anser du att projektets resultat är långsiktigt hållbara? Dvs. vad kommer att tas med från FASTR och användas efter projekttiden?
- Anser du att lärdomar från FASTR kan påverka Energikontoret norra Smålands framtida inriktning och insatser?

Bilaga 3. Utvärderingsmodeller

Utvärderingsmodeller är ett verktyg för att strukturera informationsinsamlingen och analysen för att skapa bättre förutsättningar att svara på frågorna och ge ett trovärdigt underlag för utvärderingens slutsatser. Modellerna är perspektiv och angreppssätt som också ligger till grund för delfrågor i utvärderingen. Modellerna som används är vanliga inom utvärdering och där några av dem - 3P och 3N - också är krav från Tillväxtverket på utvärderingen.

Utvärderingen är en s.k. teoribaserad utvärdering som beskriver och bedömer hur projektets logik är uppbyggt, dvs. hur projektets olika delar hänger ihop, från aktiviteter till målluppfyllelse. I denna utvärdering används projektets befintliga mållogik - där projektet använder sig av projektmetoden Logical Framework Approach (LFA) för att beskriva mållogiken - som huvudsaklig utvärderingsmodell.⁵⁰ Utvärderingen utgår därmed från projektets övergripande mål, projektmål, delmål, aktiviteter, prestationer och indikatorer. Utvärderingen utgår ifrån de aktuella målen, vilka är ett förtydligande av Tillväxtverkets projektbeslut.

3P och 3N

Utvärderingen ska således använda sig av Tillväxtverkets riktlinjer för utvärdering och därmed de s.k. 3P och 3N. Där 3P och 3N är beteckningar på olika aspekter och är ett sätt att uppmärksamma viktiga delar i ett projekt och som utvärderingen ska använda sig av. Nedan sammanfattas beteckningarna.

P1: projektlogik. Projektlogiken (kallas ofta också förändringsteori) tar ett helhetsgrepp om projektets delar och hur de hänger ihop. För att beskriva denna logik används projektets LFA-struktur och dess mållogik.

P2: processen. Detta är ett brett område som kan innefatta många moment/delar. Det kan till exempel handla om att beskriva de flöden av arbetsinsatser som bidrar till aktörssamverkan eller utbyggnad av tankställen. Hur fungerar det? Finns det någon samverkan mellan aktörer? Vad hindrar? Det finns således många olika flöden av arbetsinsatser - den s.k. processen. Detta område syftar till att uppmärksamma de mest betydande processerna för att uppnå målen.

P3: public debate. Detta uppmärksammar vikten av kommunikation och lärande runt utvärderingen och i projektet. Det handlar om att de resultat som tas fram diskuteras och görs tillgängliga. Utan denna del riskerar lärandet att utebli. Det kan handla om workshops där resultat presenteras och vissa frågeställningar diskuteras i lämplig grupp. Men det kan också vara löpande feedback till projektledare, deltagande på projektmöten etc.

N1: nyckelaktiviteter. I alla satsningar finns det vissa händelser som har extra stor betydelse för ett framgångsrikt projekt. Dessa benämns nyckelaktiviteter och det är en del av utvärderingens uppdrag att försöka identifiera och analysera dessa.

För att nå fram till dessa nyckelaktiviteter är det viktigt att ha ett helhetsgrepp, en helikoptersyn, så att rätt områden uppmärksammas, dvs. de områden som har störst betydelse för om projektet kan uppnå sina mål.

⁵⁰ En annan vanlig modell som ofta används för att beskriva ett projekts logik är programteori/förändringsteori, vilken beskriver resurser, aktiviteter, resultat och effekter i ett projekt och hur de olika delarna hänger ihop och samverkar med varandra.

N2: nyckelpersoner. För att söka svar på utvärderingens frågor - och hitta fram till nyckelaktiviteter - behöver nyckelpersoner inom olika grupper runt projektet identifieras.

N3: nyckeltal. I utvärderingen är det värdefullt att både belysa utvecklingen med mjuka och kvalitativa data tillsammans med mer hårda kvantitativa data som belyser projektutvecklingen. Detta kan exempelvis vara projektets indikatorer.

Mekanismer för långsiktig hållbarhet

Det finns idag mycket erfarenhet och kunskap om centrala mekanismer eller villkor som leder till långsiktigt hållbara resultat från ett projekt. De erfarenheter som bland annat beskrivs av forskarna Lennart Svensson *et al.* (2013) "*Att fånga effekter av program och projekt*" stämmer väl överens med utvärderarnas egna erfarenheter. Forskarna betonar vikten av ett lärande förhållningssätt, samverkan mellan aktörer på flera nivåer inom och mellan organisationer samt ett aktivt ägarskap för att nå hållbara resultat och där alla dessa tre behövs. Dessa tre är därmed perspektiv som utvärderingen använder sig av för att öka förståelsen för om insatserna i FASTR kommer att bli långsiktigt hållbara.

Bilaga 4. Metoden Framtidsverkstad

Utvärderaren har lett två workshops (2020 och 2021) utifrån utvärderingens resultat och den metod som använts är Framtidsverkstad. Nedan text om metoden är hämtad från en metodbok framtagen i EU-projektet projektet SamTidigt (februari 2012-maj 2014) som finansierades av ESF (Europeiska Socialfonden) med GR (Göteborgsregionens kommunalförbund) som projektägare. Målgruppen var personal inom skola och socialtjänst.

Framtidsverkstad

Framtidsverkstaden bygger på delaktighet, kreativitet och engagemang och kombinerar demokrati med effektivitet. Den växlar mellan arbete i liten och stor grupp och erbjuder en form där olika perspektiv och erfarenheter ges lika möjligheter att göra sig hörda. Framtidsverkstäder hjälper grupper att hitta gemensamma visioner och att utifrån dessa göra upp konkreta handlingsplaner. Metoden passar särskilt bra vid start av nya projekt och förändringsprocesser.

En av huvudpoängerna med metoden är att göra en sak i taget. Man startar med Kritikfasen, går sedan vidare till Visionsfasen och avslutar med Förankringsfasen. Allt arbete i storgrupp görs med deltagarna sittande i hästskoform utan bord.

Kritikfasen

Arbetet börjar med en brainstorm ("drainstorm") i storgrupp. Deltagarna får tänka ut och formulera korta negativa stickord om vad det är som inte fungerar i relation till konferensens tema.

Workshopledarna skriver ner alla stickord på blädderblock. Därefter får deltagarna vikta de olika kritikpunkterna genom att sätta klisterprickar på de problem som de tycker är viktigast. De högst rankade problemen sätts samman i en gemensam "bottenlista". Deltagarna delas därefter upp i smågrupper för att tillsammans begripa och förklara de problem som fått flest prickar.

Visionsfasen

Även visionsfasen inleds med en brainstorm. Nu ska deltagarna göra samma sak som under kritikfasen fast den här gången ska de inte formulera problem, utan visioner. De visionära stickorden sammanställs till en "topplista". Förutom den uppenbara skillnaden på innehållet, vision istället för kritik, så är uppgiften i visionsfasens grupparbete en annan. I kritikfasen var det förståelse och analys som var målet. Nu handlar det om att släppa loss kreativiteten! Det kan ske på olika sätt. Gruppen får i uppgift att med exempelvis sketcher, sånger eller bilder tydliggöra sin vision.

Förankringsfasen

Från deppig kritik till rosa visioner, nu är det dags att landa i verkligheten och se hur vi kan lämna problemen bakom oss och arbeta oss fram mot visionen. Tillsammans identifierar gruppen vilka frågor och idéer som känns viktigast att jobba vidare med. Kring dessa teman bildas arbetsgrupper som utarbetar handlingsplaner med hjälp av stödorden:

- Vad?
- Hur?
- Vem/Vilka?
- När?
- Första steget?

Framtidsverkstad är en metod som passar bäst för en grupp på 20-30 deltagare. Vill du läsa mer om Framtidsverkstad? Då rekommenderas "*Att bryta vanans makt*" av Tapio Salonen och Verner Denvall.

