

13 december 2018

Utvärdering av ERUF projektet Kraftsamling biogas II

*- ett projekt som bidragit till att öka mängden
biogas inom transportsektorn i Jönköpings län*



Förord

Denna utvärdering av ERUF-projektet (2015-2018) "KRAFTSAMLING BIOGAS II - regional samverkan för ökad användning av biogas som förnybart drivmedel inom transportsektorn", med Energikontor Norra Småland som projektägare, genomfördes i slutet av projektperioden.

Utvärderingen syftar till att vara både en oberoende beskrivning av projektets resultat och bidra till lärande inför kommande insatser på biogasområdet.

Roger Orwén vid Orwén Konsulting AB är ansvarig för utvärderingens resultat och utvärderingen har granskats av Marita Linné vid IVL, Svenska Miljöinstitutet (tidigare BioMil) och Marie Mattsson, universitetslektor vid Högskolan i Halmstad.

Malmö den 13 december 2018

Roger Orwén

Roger Orwén
Orwén Konsulting AB
Co Varun Chopra
Humanistgatan 2D
214 56 Malmö

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

Sammanfattning

Denna rapport är en utvärdering vid projekttidens slut av ERUF-projektet "KRAFTSAMLING BIOGAS II - regional samverkan för ökad användning av biogas som förnybart drivmedel inom transportsektorn". Projektet har drivits mellan 2015-2018 av Energikontor Norra Småland - som sedan 2015 ingår i Region Jönköpings län - med en budget på drygt 8,5 miljoner kronor.

Utvärderingen utgår ifrån vanligt förekommande teoretiska perspektiv och utvärderingsmodeller och baseras på projektets dokumentation, såsom lägesrapporter till Tillväxtverket, två fokusgrupper (med projektgrupp och styrgrupp), två enskilda intervjuer med projektledare och olika avstämningar, en enskild intervju med biträdande projektledare och ytterligare sex enskilda intervjuer med centrala personer i projektet. Informationsinsamlingen genomfördes från mars till september 2018. Utvärderingen har granskats av Marita Linné vid IVL, Svenska Miljöinstitutet (tidigare BioMil) och Marie Mattsson, universitetslektor vid Högskolan i Halmstad.

Projektet "Kraftsamling biogas II" syftar till att öka mängden och andelen biogas inom transportsektorn i Jönköpings län och därmed bidra till att fordonsflottan är fossilfri 2030. För att lyckas med detta har projektet arbetat med att förstärka tre områden:

- Öka marknadens efterfrågan av biogas
- Förbättra infrastruktur och distribution av biogas
- Förbättra förutsättningarna för kostnadseffektiv produktion av biogas

Projektet har arbetat med ansökans delmål för att uppnå projektmålet - att öka mängden och andelen biogas inom transportsektorn i Jönköpings län - och verkar därmed i riktning mot det övergripande målet att Jönköpings län har en väl utbyggd distribution och kostnadseffektiv produktion av biogas samt en hög andel gasfordon inom offentlig sektor, näringsliv och bland privatpersoner.

Utfallet visar exempelvis att fler aktörer samverkar, att mängden biogas har ökat i kollektivtrafiken, att en större mängd matavfall går till central rötning i kommunerna och att den allmänna kunskapsnivån har höjts. Dock har inga fler tankstationer byggts under projekttiden och ökningen av antalet sålda gasfordon var lägre än förväntat.

Projektet har också påverkats av att det under projekttiden har varit en allmän osäkerhet gällande förutsättningarna för biogas i Sverige vilket har påverkat investeringsviljan i tankstationer och inköp av gasfordon, men att det överlag ser bättre ut nu.

Efter att den regionala biogasöverenskommelsen slöts våren 2018 är det mycket som pekar på att utvecklingen mot både projektmålet och det övergripande målet kommer att öka. Projektet bedömer till exempel att det finns förutsättningar för minst tre nya publika tankstationer innan 2021 där förutsättningarna kommer på plats under 2018 och byggs därefter. Med det nya styrmedlet Bonus-Malus som påbörjades 2018-07-01 - där gasbilar får en bonus på 10 000 kr - så förväntas också antalet gasbilsköp öka.

Biogasöverenskommelsen ger således nya förutsättningar för bussupphandlingar samt andra fordonsupphandlingar inom kommunerna och regionen vilket i hög grad bidrar till att gas-energibolagen ska våga investera i landsbygdskommuner där grundmarknaden för gasfordon inte existerar.

Energikontoret har via sin kunskap och trovärdighet i biogasfrågan kunnat agera som katalysator och stöd på skilda samverkansytor - såsom Klimatrådet och Kommunalt forum. Projektet har på flera sätt bidragit till att höja kunskapen om biogasen och dess olika nyttor hos både tjänstemän och politiker i både kommuner och regionen vilket har varit en bidragande orsak till att biogasöverenskommelsen kunde tecknas.

Energikontorets arbetssätt har präglats av kontinuerligt lärande, flexibilitet och anpassning vilket har gjort att projektet har kunnat fånga möjligheter där de uppstått istället för att strikt gå efter projektansökans formuleringar.

Dock kom projektet igång sent med sitt utvecklingsarbete på grund av bland annat svårigheter med administration, sjukskrivningar och övergång till ny organisation med nytt ekonomisystem.

Förutom att projektet varit stöd till att ta fram en regional biogasöverenskommelse har flera andra resultat uppnåtts. Några exempel är ny kunskap om biogas och andra alternativa bränslen, nya nätverk både regionalt och nationellt, den biogassymbol som togs fram i en informationskampanj har fått internationell spridning, ökad kunskap om att driva förändringsarbete i politiskt styrd organisation, ökad intern kunskap om att hantera och driva större EU-projekt, ökad kunskap om upphandling av gasfordon, har bidragit till upphandling av länets gasbussar, ökad kunskap om fossilfria transporter som helhet och nationell påverkan inom biogasområdet.

Erfarenheter från projektet förs bland annat vidare till en ny ERUF-ansökan (som också nyligen har beviljats medel): "FASTR- snabbare omställning till fossilfria transporter i Jönköpings län" där en tanke är att kunna använda den plattform som skapats i Kraftsamling biogas II och bredda arbetet till att innefatta fler bränslen. Biogasöverenskommelsen kommer även troligen vara del av Länsstyrelsens plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel samt trolig del av ny klimat- och energi strategi (vilket är arbeten som just nu pågår).

Det är av stor betydelse att det finns en sammanhållande kraft som driver nätverket för biogasöverenskommelsen efter projekttiden, ger stöd och följer upp insatserna. Det finns en samsyn i utvärderingen kring att Energikontoret är en lämplig aktör att driva nätverket och vid projektets slut har det beslutats att överenskommelsen ska följas upp av Region Jönköpings län genom Energikontor Norra Småland, Jönköpings Länstrafik, Regionledningskontoret och Miljöavdelningen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. BAKGRUND	6
1.1 METOD OCH ANALYS AV MATERIAL	7
1.2 UTVÄRDERINGSMODELLER OCH TEORETISKA PERSPEKTIV	8
1.2.1 LFA-metoden.....	8
1.2.2 3P och 3N.....	9
1.2.3 Bi-effekter	9
1.2.4 Horisontella kriterier och implementering.....	9
1.2.5 Mekanismer för långsiktig hållbarhet	10
2. PROJEKTLOGIK MED MÅL OCH RESULTAT	11
2.1 DELMÅLEN	11
2.2 UTFALL OCH INDIKATORER	15
2.3 SAMMANFATTANDE KOMMENTAR OM PROJEKTMÅL, DELMÅL OCH INDIKATORER	17
2.4 PROJEKTETS ORGANISATION	18
3. FRAMTRÄDANDE RESULTAT I GENOMFÖRANDET	19
3.1 REGIONAL ÖVERENSKOMMELSE OM BIOGAS.....	19
3.2 ENERGIKONTORETS ARBETSSÄTT	20
3.2.1 Förankringens vikt	20
3.2.2 Energikontorets betydelse, trovärdighet och oberoende	21
3.2.3 Vikten av kunskap om biogasens alla delar.....	21
3.2.4 En flexibel och föränderlig projektorganisation.....	22
3.2.5 God tajming och att biogasen är på agendan	23
3.2.6 Fler bränslen behövs	23
3.2.7 Nationell påverkan.....	24
3.3 PUBLIC DEBATE, HORISONTELLA KRITERIER OCH NYCKELPERSONER	24
3.3.1 Public debate och lärande	24
3.3.2 Horisontella kriterier.....	24
3.3.3 Nyckelpersoner	26
3.4 SVÅR START OCH FÖRBÄTTRINGSPOTENTIAL	26
4. KOMMANDE SATSNINGAR OCH HUR ERFARENHETER TAS TILLVARA	28
4.1 EN SAMMANFATTANDE BILD AV PROJEKTET.....	30
5. NÅGRA AVSLUTANDE REFLEKTIONER	31
6. SLUTSATSER	33
7. REFERENSFÖRTECKNING	35
 BILAGA 1. INTERVJUPERSONER.....	36
BILAGA 2. DEN REGIONALA BIOGASÖVERENSKOMMELSEN	37
BILAGA 3. UTVÄRDERINGSSEMINARIUM DEN 6 DECEMBER 2018.....	39

1. Bakgrund

Denna rapport är en utvärdering vid projekttidens slut av ERUF-projektet "KRAFTSAMLING BIOGAS II - regional samverkan för ökad användning av biogas som förnybart drivmedel inom transportsektorn". Projektet har drivits mellan 2015-2018 av Energikontor Norra Småland ¹ - som sedan 2016 ingår i Region Jönköpings län - med en budget på drygt 8,5 miljoner kronor.

Projektet "Kraftsamling biogas II" syftar till att öka mängden och andelen biogas inom transportsektorn i Jönköpings län och därmed bidra till att fordonsflottan är fossilfri 2030. ² För att lyckas med detta - enligt ansökan till Tillväxtverket - kommer projektet att förstärka tre områden:

- Öka marknadens efterfrågan av biogas
- Förbättra infrastruktur och distribution av biogas
- Förbättra förutsättningarna för kostnadseffektiv produktion av biogas

Samverkan mellan aktörer och kraftsamling inom det regionala ledarskapet är plattformen för att framgångsrikt öka andelen biogas, enligt projektansökan. Andra regioner jobbar enligt detta koncept och det efterfrågas även av intressenterna i Jönköpings län. Projektets metod är att öka marknadens efterfrågan av biogas och att därigenom skapa gynnsamma effekter för infrastruktur samt att förbättra förutsättningarna för produktion av biogas.

Projektet är en utveckling av projektet Kraftsamling Biogas I som 2014 finansierades av Regionförbundet och Länsstyrelsen i Jönköpings län. Syftet var att starta ett biogasnätverk för Jönköpings län och utreda hur intressenterna vill utveckla biogas. I nätverket deltog 28 organisationer. Denna ansökan bygger på resultatet från det tidigare projektet samt regionens beställning där 13 aktörer undertecknat stödbrev för fortsatt biogasnätverk och finansiering av kraftsamling för biogas.

En annan bakgrund till projektet är att Klimatrådet i Jönköpings län ³ i december 2014 beslutade om ett åtgärdsförslag för att främja biogas och minska kommunernas avfallsmängder. Energikontor Norra Småland har fått i uppgift att starta och driva aktiviteterna i åtgärden.

Projektet finansieras av EU:s regionala strukturfond för Småland och öarna via Tillväxtverket samt av Region Jönköpings län, Vetlanda kommunkoncern med Njudung Energi (tidigare VETAB), FordonsGas Sverige AB, E.ON Biofor Sverige AB, Jönköpings Länstrafik, Energikontor Norra Småland och Jönköping Energi Biogas AB.

¹ Energikontor Norra Småland är ett av 15 regionala energikontor i Sverige och är en icke vinstdrivande organisation som verkar för att regionen ska nå sina energi- och klimatmål. Energikontoret är också en viktig aktör för att informera och utbilda olika målgrupper i energifrågor. Verksamheten är sedan 1 januari 2016 en del av Region Jönköpings län med uppslutning från samtliga kommuner och Länsstyrelsen. Energikontor Norra Småland arbetar för ökad energieffektivisering och mer förnybar energi i Jönköpings län. Verksamheten bedrivs inom olika samverkans- och utvecklingsprojekt på främst lokal och regional nivå. De vill genom samverkan skapa förutsättningar för kommuner och näringsliv att lättare ställa om till en hållbar verksamhet ur i första hand ett energi- och klimatperspektiv. De erbjuder aktuell, objektiv och opartisk information och kunskap inom energi- och transportsektorn. Från www.rjl.se/energikontoret den 9 november 2018.

² Stora delar av denna text är hämtad från projektets ansökan om medel till Tillväxtverket.

³ Klimatrådet Jönköpings län har 32 ledamöter med ledande befattningar inom politik, näringsliv, regionala myndigheter och ideella organisationer i länet. Ordföranden i rådets arbetsgrupper och Energikontoret är adjungerade. Alla länets 13 kommuner är engagerade i rådet och representeras genom sju politiker från Aneby, Habo, Gnosjö, Vaggeryd, Jönköping, Sävsjö och Värnamo. Ordförande är landshövding Helena Jonsson. Från www.rjl.se/energikontoret den 9 november 2018.

Utvärderingens syfte och frågor

Utvärderingen syftar dels till att vara underlag för finansören Tillväxtverket och dels att bidra till lärande inför kommande satsningar på området. Rapporten riktar sig främst till Tillväxtverket, styrgrupp och projektgrupp men också till andra intressenter som kan vara intresserade.

Utvärderingen utgår ifrån en utvärderingsplan som beslutades tillsammans mellan utvärderare och projektledningen i slutet av 2017⁴ och tar ett helhetsgrepp om projektet med hjälp av diverse utvärderingsmodeller (de beskrivs nedan) och teoretiska perspektiv, bland annat modeller som Tillväxtverket efterfrågar.

Huvudsakliga frågor för utvärderingen är:

- Har projektet uppnått ansökans mål?
- Hur har projektets genomförande fungerat?
- Vilka erfarenheter kan tas tillvara från projektet för kommande satsningar?

1.1 Metod och analys av material

Utvärderingens metod är främst kvalitativ och baseras på intervjuer med för projektet centrala personer samt läsning av projektdokumentation och rapporter, såsom lägesrapporter till Tillväxtverket, projektansökan och den framtagna överenskommelsen. Nedan intervjuer/fokusgrupper har genomförts med totalt 12 personer och de fördelas enligt nedan (se alla intervjupersoner i bilaga 1).

- En fokusgrupp med styrgruppen (tre personer närvarande), ca 1,5 h i Jönköping i april 2018
- En fokusgrupp med projektgruppen (fem personer) i Jönköping, ca 2 h i april 2018
- Två enskilda intervjuer med projektledare och olika avstämningar
- Enskild intervju med biträdande projektledare
- Ytterligare sex enskilda intervjuer med centrala personer i projektet

Intervjuerna genomfördes utifrån en intervjuguide med frågor som strukturerades utifrån de teoretiska perspektiven (se i kommande avsnitt) som skickades ut före intervjuerna och anpassades efter varje intervjuperson (t ex ställdes inga detaljfrågor om projektet till intervjupersoner med en mer övergripande bild av projektet). Intervjuerna genomfördes från mars till september. Fokusgrupper var på plats i Jönköping medan enskilda intervjuer gjordes per telefon. Alla intervjuer antecknades på dator vid intervjutillfället, skrevs sedan ut och skickades till intervjupersonerna för påseende och eventuella ändringar. Intervjuer med projektledare (två stycken) och biträdande projektledare varade ca 1-1,5 h och övriga intervjuer ca 30 min - 1h.

Presentation av utvärderingen och diskussion

Ett utkast av utvärderingen presenterades för styrgruppen i november 2018 och det fördes en diskussion om utvärderingens slutsatser. Därefter gjordes några mindre tillägg i utvärderingen inför ett nytt utkast till ett utvärderingsseminarium i december för bland annat några av finansörerna. Därefter färdigställdes utvärderingen med några mindre tillägg och med en bilaga från utvärderingsseminariet (bilaga 3).

⁴ Vid den tidpunkten var det inte klart med projektets förlängning vilket, när det blev klart, senarelade utvärderingen.

Om utvärderaren

En av mina utbildningar är till fil mag i Sociologi och jag har mångårig erfarenhet av att genomföra utvärderingar av EU-projekt och är nu aktiv i flera ESF-projekt och ERUF-projekt med lärande utvärderingar (följeforskning). Flera tidigare utvärderingar har gjorts tillsammans med Högskolan i Halmstad och FoU-enhet vid Region Halland och det inom olika ämnesområden. Under en period på cirka åtta år undervisade jag till och från på Högskolan i Halmstad och i ett år som kursansvarig på kursen utvärdering och uppföljning.

Av särskilt intresse för denna utvärdering är att jag under en period på tio år varit politiskt förtroendevald i nämnder och styrelser, bland annat suttit i kommunfullmäktige i Halmstad kommun, kommunstyrelse i Halmstads kommun och i Regionfullmäktige i Halland. Under perioden 2010-2015 var jag ordförande för Halmstads energi- och miljö AB (HEM AB) som under den perioden bland annat införde ett nytt system för insamling av matavfall för biogasproduktion. Under en period på cirka 10 år var jag först involverad i Halmstads kommuns lokala investeringsprogram (LIP) och sedan klimatinvesteringsprogram (KLIMP), där flera av projekten handlade om biogas på olika sätt. Insatser var både vid ansökan, vid projektledning och utvärdering tillsammans med Högskolan i Halmstad.

Granskning av rapport

Utvärderingen har granskats av Marita Linné vid IVL, Svenska Miljöinstitutet (tidigare BioMil) med mångårig erfarenhet av biogasstudier och utvecklingsarbete samt Marie Mattsson universitetslektor vid Högskolan i Halmstad.

Analys av material

Både intervjufrågor och analys av material har således till stora delar genomförts med hjälp av nedan (i nästa avsnitt) beskrivna modeller och perspektiv. Dessa har funnits med i förslaget till utvärdering och som stöd vid formulering av frågor, som ram vid analys av material och som stöd vid strukturen av denna rapport.

Rapportens disposition och struktur

Rapporten inleds med utvärderingsmodeller och teoretiska modeller, i kapitel två presenteras projektets arbete utifrån LFA-metoden med mål och delmål, i kapitel tre presenteras centrala resultat i genomförandet, i kapitel fyra om kommande satsningar och hur erfarenheter från projektet tas tillvara och rapporten avslutas med några reflektioner och slutsatser.

1.2 Utvärderingsmodeller och teoretiska perspektiv

I detta kapitel beskrivs de utvärderingsmodeller och teoretiska perspektiv som har använts i både intervjuer och vid analys av material.

1.2.1 LFA-metoden

Projektet har använt sig av LFA-metoden (Logical Framework Approach)⁵ vid både projektbyggande och uppföljning och den används även till viss del i utvärderingen, främst vid skapande av intervjufrågor och en ram för utvärderingen. LFA-metoden är en målstyrd projektplaneringsmetod och som exempelvis

⁵ Se bland annat Örtengren Kari (2012) "Projektplanering enligt LFA-metoden (The Logical Framework Approach). Mål- och resultatstyrning av projekt inom Socialfonden", av Project Design AB inom ramen för projektutvecklingsstödet inom Europeiska Socialfonden

rekommenderas av Europeiska Socialfonden vid framtagande av projekt. Metodens olika steg, som var för sig täcker in centrala delar i ett projekt, blir därmed underlag för utvärderingen och används som grundstruktur för utvärderingen vid insamling av material och presentation av rapport.

1.2.2 3P och 3N

Metoden "3P och 3N" är beteckningar på perspektiv som uppmärksammar betydelsefulla delar i ett projekt. Den är också ett krav från Tillväxtverket vid utvärdering. Nedan sammanfattas beteckningarna.

P1: projektlogik. Projektlogiken tar ett helhetsgrepp om projektets delar och hur de hänger ihop. Där det till exempel beskrivs genomförda aktiviteter och på vilket sätt de har lett fram till, eller inte lett fram till, de uppsatta målen. Här ingår också att reflektera över om insatserna har varit tillräckliga eller om projektet kunde ha arbetat på ett annat sätt och lärdomar inför kommande insatser. LFA-metoden används som hjälpmedel att bedöma denna logik.

P2: processen. Detta område kan innefatta många moment och är snarlikt projektlogiken ovan men har fokus på själva hanteringen och att synliggöra centrala delar i projektgenomförandet. Det kan handla om saker som roller, delaktighet, ledarskap, projektorganisation m.m.

P3: public debate. Detta uppmärksammar kommunikation och lärande och att projekterfarenheter diskuteras och görs tillgängliga, både runt utvärderingen och i projektet.

N1: nyckelaktiviteter. Det finns ofta vissa händelser med extra stor betydelse i ett projekt. Dessa nyckelaktiviteter ska utvärderingens försöka identifiera och analysera.

N2: nyckelpersoner. För att söka svar på utvärderingens frågor - och hitta fram till nyckelaktiviteter - behöver nyckelpersoner inom olika grupper runt projektet identifieras. Personer som har haft extra stor inverkan på projektets arbete och är av betydelse för måluppfyllelsen.

N3: nyckeltal. I utvärderingen är det värdefullt att både belysa utvecklingen med mjuka och kvalitativa data tillsammans med mer hårda kvantitativa data. I utvärderingens hämtas de senare främst från projektets egna uppföljningar.

1.2.3 Bi-effekter

Det är ingen lätt uppgift att före ett projekt i detalj förutse hur verkligheten förändras flera år framåt! Därför är ett intressant perspektiv att uppmärksamma om förändringsarbetet har lett till några oväntade effekter, här kallat bi-effekter. Har något positivt skapats som projektledningen inte förutsåg? Eller har nya utmaningar identifierats som har blivit synliga under projektiden?

1.2.4 Horisontella kriterier och implementering

Enligt Tillväxtverkets riktlinjer ska de horisontella kriterierna jämställdhet, icke-diskriminering och bättre miljö integreras på samtliga nivåer i projektet. Principerna ska inte löpa vid sidan av utan vara en aktiv del av projektarbetet. Utvärderingen analyserar vad dessa har inneburit i projektets kontext.

Kraftsamling biogas II bygger på tidigare erfarenheter och projekt, både i den egna regionen och på erfarenheter från andra regioner. En bärande tanke med projektet är att det i sin tur ska leda vidare till nya satsningar som tar utvecklingen vidare. Utvärderingen synliggör erfarenheter som kan uppmärksammas i det fortsatta arbetet med att utveckla biogasområdet.

1.2.5 Mekanismer för långsiktig hållbarhet

Forskarna Lennart Svensson et al. berättar i (2013) *”Att fånga effekter av program och projekt”* återkommande om vikten av ett lärande förhållningssätt, samverkan mellan aktörer på flera nivåer inom och mellan organisationer och ett aktivt ägarskap för att nå hållbara resultat. Dessa tre mekanismer - se figur 1 nedan - har funnits med vid både formulering av frågor och vid analys av material. Det är tre områden som utifrån både egna erfarenheter och forskning ofta kännetecknar ett hållbart förändringsarbete. Förändringsarbetet behöver ha en (eller flera) aktiv och drivande ägare, det behöver finnas en hållbar samverkan mellan inblandade parter och att det kontinuerligt sker ett lärande där saker prövas och omprövas.

Figur 1. Mekanismer för långsiktig hållbarhet



2. Projektlogik med mål och resultat

I detta kapitel presenteras mål och delmål med hjälp av den LFA-struktur som projektet själva löpande har använt i sitt utvecklingsarbete, både för planering, genomförande och för uppföljning. Projektet är således byggt efter LFA-metoden och det har följt ansökans delmål och aktiviteter och har använt sig av metoden vid både projektets egna uppföljningar och i lägesrapporter till Tillväxtverket. Resultat har redovisats på samma sätt under hela projektperioden vilket gör att utveckling över åren kan följas.

Effekter (av orsaker till problemet)⁶

Effekter är det som problemet idag orsakar och som behöver förändras. Effekten beskrivs så här: Transportsektorn, som är absolut nödvändig för samhällets funktioner och tillväxt, är idag kraftigt beroende av fossila drivmedel. Fortsatta utsläpp av fossila växthusgaser förstärker de pågående klimatförändringarna och leder till oförutsägbar stress på samhälle och ekonomi.

Övergripande mål (5-10 år efter projektiden)

Det övergripande målet för projektet är att Jönköpings län har en väl utbyggd distribution och kostnadseffektiv produktion av biogas samt en hög andel gasfordon inom offentlig sektor, näringsliv och bland privatpersoner.

Projektets mål

Projektets mål är att öka mängden och andelen biogas inom transportsektorn i Jönköpings län. Det programspecifika målet inom Tillväxtverkets program är att stimulera till energieffektivare transporter och ökad användning av förnybar energi inom transportsektorn.

Det problem projektet vill lösa genom att uppnå projektets mål är att transportsektorn använder en för liten andel biogas för att kunna leva upp till prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

2.1 Delmålen

Delmålen ska således leda till att projektets mål uppnås och därmed bidra till att minska de effekter som dagens användning av fossila bränslen leder till. Delmålen beskrivs nedan med text från lägesrapporter och vissa mindre tillägg från andra källor (i lägesrapporterna redovisas också fler aktiviteter än det som framgår nedan). Före varje beskrivning av arbetet med delmålen i kommande avsnitt läggs även in orsaker till problemen från projektets LFA-matris.

Delmål 1: Plattform för utveckling

Orsak till problemet: Regioner med svag aktörssamverkan har sämre förutsättningar att etablera biogas som ett kostnadseffektivt alternativ till bensin och diesel. Det är svårare och innefattar en större risk att etablera tankstationer och produktionsanläggningar i dessa regioner.

Projektet har arrangerat ett flertal seminarier, studiebesök, aktiviteter och informationsträffar för att öka kunskaperna om biogas inom målgrupperna.⁷ Extern kommunikation mot prioriterade målgrupper har spridits via nyhetsbrev, annonser, facebook, twitter, youtube, pressmeddelanden samt artiklar och insändare i regional media. Projektet har valt att lyfta fram ny kunskap inhämtad från delmål 2 nationell uppkoppling samt delmål 4 ny regional kunskap för att stimulera vidare framgång inom delmål 3 färdplan

⁶ Effekter är en del av det s.k. LFA-trädet där bland annat effekterna av det problem projektet ska lösa synliggörs. Det som presenteras här är till största delen hämtat ifrån lägesrapporter till Tillväxtverket.

⁷ I lägesrapporterna finns aktiviteterna beskrivna.

för biogas, delmål 5 större marknad, delmål 6 förbättrad infrastruktur och delmål 7 förbättrade produktionsförutsättningar. Vid projektstart var, menar projektet, kunskapen om biogas i länet mycket låg och föråldrad och det var mycket viktigt att snabbt höja den för att nå flera av projektmålen.

Delmål 2: Nationell uppkoppling⁸

Kunskap och erfarenheter har inhämtats nationellt från nätverk, konferenser, seminarier, samtidigt som projektet har fört upp kunskap och resultat till nationella parter via remisser och skrivelser och andra regioners projekt. Genom bland annat det nationella samarbetet "Väderstreckssamarbete för biogas" är projektet uppkopplat mot åtta andra regionala nätverk inom biogas. Inom detta samarbete har energikontoret deltagit i arbetet med att ta fram en nationell strategisk innovationsagenda för biogasens samhällsnyttor.

Parallellt med projektet har utvecklingen inom tunga transporter och flytande biogas blivit en intressant marknad för biogasen och där har projektet inlett samarbeten med bland annat VTI⁹ och ett nationellt innovationskluster för LBG (flytande biogas) i tunga fordon, enligt den senaste lägesrapporten. Projektet har också - tillsammans med flera projekt, regioner och länsstyrelser - delfinansierat en nationell utvärdering om förnybara drivmedel i transportsektorn utifrån miljö- och samhällsmål. Ett annat samarbete är mellan Region Jönköpings län och Biogas Research center som har formaliserats och kommer leda till ett forskningssamarbete fram till 2022.

Under 2018 gick projektet in som delfinansiär i en nationell utvärdering om förnybara drivmedel i transportsektorn utifrån miljö- och samhällsmål via RISE.¹⁰ Presentation av denna rapport sker vid Biodrivning i Stockholm 2018-12-05 och kommer att ge ytterligare klarhet i biogasens roll och fördelar i relation till andra förnybara drivmedel.

Delmål 3: Färdplan för biogas

Orsak till problemet: Verksamheter inom biogas och hantering av organiska restprodukter kräver förutom stora investeringar i anläggningar och personal även komplexa samarbeten lokalt och regionalt.

Projektet har samverkat med andra regionala aktörer för att skapa en situation då en färdplan kan tas fram. Den har efterhand bytt namn och arbetet har lett fram till en utredning med förslag till en regional överenskommelse om biogas: "Samverkan för biogas i Jönköpings län. Utredning om samverkansformer för ökad produktion och användning av biogas och tankningsinfrastruktur i Jönköpings län". Se överenskommelsens avsiktsförklaring i bilaga 2.

Projektet har lett till flera olika resultat men denna överenskommelse anses i utvärderingen vara det allra viktigaste och det finns flera faktorer som varit betydelsefulla för att nå fram till denna. Bland annat via medverkan i Klimatrådet Jönköpings län där biogasfrågan har varit ett stående tema. Efterföljande samtal om biogas på regional/kommunala ledningsnivåer har lett till att projektdeltagarna medverkar till att ta fram ett inriktningsbeslut angående biogas och matavfall.

⁸ Här fanns ingen beskrivning av orsaker i LFA-matrisen.

⁹ VTI har i uppgift från regeringen att bedriva samhällsmotiverad tillämpad forskning och utredning kring infrastruktur, trafik och transporter (från www.vti.se)

¹⁰ RISE är ett forskningsinstitut som arbetar i samverkan med och på uppdrag av näringsliv, akademi och offentlig sektor. Forskare och experter arbetar i gemensamma affärs- och innovationsområde. Det finns ett 100-tal unika test- och utvecklingsmiljöer kring produkter, tjänster, teknologier eller processer. RISE är organiserat i sex divisioner och fem affärs- och innovationsområden. RISEs uppdrag som forskningsinstitut formuleras i regeringens forskningsproposition samt i de ägaranvisningar som regeringen formulerar (från www.ri.se) .

Klimatrådet uppges i utvärderingen vara en viktig samverkansplattform för projektet. Projektet har deltagit i Klimatrådets grupper för Förnybar energi, Jord- och skogsbruk, Transporter och planering, Kommunikation samt i själva rådet. Detta inkluderar tid för att samverka inom grupperna och med Länsstyrelsen inför träffarna. Syftet har varit att aktivera fler i biogas som fossilfritt alternativ till drivmedel samt att lyfta viktiga frågor för att få länets aktörer att kraftsamla i frågan.

Mycket av kunskapen från projektet har använts i arbetet med färdplanen (överenskommelsen). Frågan om biogas initierades på Kommunalt forum - med kommunstyrelsers ordförande i alla regionens kommuner och ansvariga regionråd - där frågan först kopplades till produktionsanläggningar. Ett första faktabaserat underlag togs fram som sedan landade i handlingsplan och avsiktsförklaring.

Detta har - uppges det i lägesrapporten - varit projektets svåraste delmål då det engagerar politik på ett sätt som är svårt för projektet att hantera, kontrollera eller styra. Trots detta har projektet medverkat till en gemensam biogasöverenskommelse mellan länets 13 kommuner och regionen - som antogs av alla parter i oktober 2018 - för att kunna ge långsiktiga förutsättningar för investering i produktion, infrastruktur samt fordon och som en självklar del av länets avfallshantering.

Delmål 4: Ny regional kunskap

Orsak till problemet: Följden av marknadens låga kunskande om biogas gör det lättare att välja redan etablerade fossila drivmedel och fordon.

Ett flertal utredningar har färdigställts under perioden. Projektet har även bidragit med input om biogas och cirkulär ekonomi i olika program och policys som påverkar hur länets parter agerar, exempelvis regionens drivmedelpolicy.

En samhällsekonomisk analys har tagits fram med hjälp av upphandlade konsulter och resultatet har marknadsförts via seminarier och kommunikationsinsatser. Denna analys har även fått nationell spridning och flera liknande studier genomförs nu i andra regioner såsom Västra Götaland och Östergötland.¹¹ Omfattande omvärldsbevakning och litteraturstudier för hela drivmedelsområdet har, uppger lägesrapporten, varit nödvändig för att sätta biogasen i en kontext. Samverkan inleddes med Jönköping University inom bl.a. nationalekonomi samt med internationella industridesignutbildningen.

Delmål 5: Större marknad

Orsak till problemet: Bilisten associerar inte biogas med kretsloppet eller att det är ett närproducerat drivmedel. För producenten och tankstationsägarna är marknadens efterfrågan avgörande för framtida investeringar och etableringar.

I arbetet med att öka antalet gasfordon har projektet medverkat till att ta fram, etablera och öka användandet av biogassymbolen både regionalt och nationellt (se figur 1 nedan). Till detta har ingått att ta fram kommunikationsstrategi och argument samt att genomföra kampanjer. Därför har, enligt lägesrapporten, projektet medverkat i tre olika marknadsteam istället för ett enda – vilket ger bättre möjligheter för framgång.

¹¹ Nyligen har också en liknande studie genomförts av organisationen 2050 för Skåne. Rapporten publicerades september 2018.

Mest framträdande var kampanjen vecka 19 under 2017 med annonser både på sociala media och i Jönköpings centrum. Minst sex organisationer från länet har börjat använda biogassymbolen på sina gasfordon och via arbetet i Klimatrådet kommer även flera av rådets medlemmar att börja använda den. En mängd olika typer av marknadsföringsmaterial har antingen tagits fram eller köpts in.

Figur 2. Biogassymbolen



För att stimulera privatmarknaden har bland annat länets energi- och klimatrådgivare utbildats inom biogas, kontakter har tagits med samtliga privata biogasbilsägare och näringslivet har stimulerats via olika event.

Det genomfördes bland annat en roadshow med biogasbilar under 2018. Turnén genomfördes under vecka 18-20 2018 och besökte Jönköping (1/5), Huskvarna (6/5), Värnamo (10/5), Nässjö (11/5), Vetlanda (19/5), Skillingaryd (5/5) och Eksjö (17/5). Under turnén visade projektet i samarbete med lokala bilfirmor upp gasmodeller av Suzuki Vitara, Opel, Audi A5 och Volkswagen golf. Projektet sökte aktivt upp arrangemang som lockade många besökare för att få så stor exponering som möjligt. Under arrangemangen delades ut gasbilsbroschyrer och annan information kring gasbilar och det samtalades med besökare om gasbilar.

Delmål 6: Förbättrad infrastruktur

Orsak till problemet: Tankstationer saknas på flera orter.

Vetlanda kommun har deltagit som pilotkommun för införande av ny tankinfrastruktur och ett stort antal aktiviteter har genomförts där. Syftet var att använda Vetlanda som ett gott exempel till andra kommuner och sådana spridande aktiviteter har genomförts. Stöd har getts till olika inköpsgrupper inom kommun och region.

Caset med Vetlanda kom, enligt projektet, att bli viktigt för den fortsatta utvecklingen. I arbetet med Vetlandas tankstation för biogas tog energikontoret fram underlag till de marknadsmässiga förutsättningarna för en etablering, såsom fordonsstatistik och efterfrågestatistik i kommunen, kollektivtrafiken och näringslivet. Via underlagen ökade kunskapen om att det krävdes en regional samsyn och ett gemensamt arbete för att skapa förutsättningar för tillräcklig efterfrågan av biogas för att tankningsinfrastrukturen skulle kunna byggas ut. Ett regionalt samarbete som upplevdes vara särskilt viktigt för flera av länets små landsbygdskommuner.

Caset i Vetlanda ledde fram till en utredning om dagens och framtidens efterfrågan på biogas i länet. Ett resultat av denna utredning är således den biogasöverenskommelse som träffats mellan regionen och länets kommuner (se också delmål tre ovan om färdplan för biogas). I utredningen blev det tydligt att den regionala kollektivtrafiken är en nyckel för tillräcklig efterfrågan på biogas för att fordonsgasleverantörerna ska ha tillräcklig marknad för att bygga tankstationer.

Under 2018 har fokus inom infrastrukturområdet varit att få biogasöverenskommelsen samt den nya regionbussupphandlingen på plats. När upphandlingen är klar bedömer projektet att det finns underlag för investeringar i ett flertal kommuner i länet, vilket i så fall kommer att ske under 2019. Ett flertal klimatklivsansökningar för tankstationer i bland annat Eksjö och Vetlanda är redan godkända av Naturvårdverket och nu inväntas investeringsbeslut från gasenergibolagen.

Delmål 7: Förbättrade produktionsförutsättningar

Orsak till problemet: Avgörande är tillgång till substrat som är en begränsad råvara för gasproduktionen samt att ha avsättning för biogas och biogödsel. Produktionssatsningar för biogas måste gå hand i hand med ökad distribution och konsumtion. Att det finns en biogasmarknad att sälja till är avgörande för affärsmässighet.

Fokusgruppen för förnybar energi, jordbruk och skogsbruk inom Klimatrådet har agerat yta för diskussioner och arbete på området som senare har lyfts upp i Klimatrådet när projektet har redovisats. Idag finns tre grupperingar mellan länets kommuner med syfte att samverka kring avfallshanteringen samt påbörja insamling av organiskt matavfall i de kommuner som ännu inte påbörjat detta. Denna typ av samverkan är, enligt lägesrapporten, avgörande för stabil och långsiktig produktion av biogas.

Under 2017 och 2018 har två för området viktiga försäljningsprocesser av biogasproduktionsanläggningar pågått. Dels har Sävsjö biogas sålts av Göteborg energi med ny lokal ägare¹² samt Jönköpings kommun som inte vill äga Jönköping biogas. I nuläget är det så att biogasanläggningen i Jönköpings kommun kommer att leva kvar och utvecklas men att anläggningen kommer att säljas till Hitatchis avfallskoncern - ett Schweiziskt bolag - där konsulter som jobbat på anläggningen byggt nytt företag tillsammans med schweizarna. Förhandlingar pågår om villkor i affären.¹³

Båda satsningarna har tidigare haft svaga regionala förutsättningar då det inte fanns en samlad avsikt att utveckla avfallshanteringen och användningen av biogas för att ersätta fossila drivmedel i transportsektorn. Men läget är annorlunda nu med bland annat den nya överenskommelsen om biogas i regionen. Projektet har under perioden även valt att stödja mindre satsningar för att öka insamlingen av matavfall och även att minska matsvinnet.

2.2 Utfall och indikatorer

Det programspecifika målet är att stimulera till energieffektivare transporter och ökad användning av förnybar energi inom transportsektorn och de direkta resultat och utfall som förväntades stödja övergången till en koldioxidsnål ekonomi i alla sektorer var:

1. Ökad användning av förnybar energi inom transportsektorn
2. Minskade utsläpp av koldioxid från transportsektorn
3. Ökad användning av förnybar energi inom offentliga infrastrukturer (kommun, kollektivtrafik, myndigheter)
4. Ökad resurs- och energieffektivitet då organiskt matavfall används för produktion av drivmedel och biogödsel
5. Aktivt test av spetsförsök inom varumärkesbyggande för biogas som förnybart drivmedel

¹² Ägs av Vrigstad Fjärrvärme AB och verksamheten drivs av OX2.

¹³ Det kommer att byggas en ny biogasanläggning för framförallt matavfall på avfallsanläggningen i Hult och befintlig förbehandlingsanläggning vid Torsvik avvecklas. Ansökan om miljötillstånd för den nya biogasanläggningen skickades in i juni 2018.

Anpassade indikatorer

För att mer anpassa indikatorerna till projektets kontext arbetades det fram nya indikatorer som beskriver projektets förväntade resultat och nytta vid projektperiodens slut. I lägesrapporten finns en mer detaljerad uppföljning och den tabell som visas nedan sammanfattar utfallet.

Tabell 1. Indikatorer och utfall från lägesrapport till Tillväxtverket

Projektets indikatorer	Utfall	Kommentar
1. Att regionen har minst tre nya tankstationer för fordonsgas, dvs en ökning från 8 till 11.	Ej uppnått.	Inga fler tankstationer har byggts under projekttiden. Projektets bedömning är att med biogasöverenskommelsen på plats under 2018 finns förutsättningar för minst tre nya publika tankstationer innan 2021.
2. Antal gasfordon och antalet sålda gasfordon. <i>Att andel gasfordon av totalt antal personbilar ökar från 0,6 % -enheter (2014) till 1 % -enheter vid projektperiodens slut, vilket motsvarar en ökning på 66 % och att antal gasfordon ökar från 1167 till 2000 personbilar.</i>	Ej uppnått.	En ökning har skett med 26,4 % gällande andel gasfordon vilket innebär att arbetet har kommit en bit på väg men indikatorn har inte uppnått. Antal gasfordon har ökat från 1361 (år 2015) till 1425 (år 2017). År 2013 var antalet gasfordon 1167 stycken. Projektet bedömer att med biogasöverenskommelsen på plats under 2018 samt det nya styrmedlet Bonus-Malus som påbörjas 2018-07-01 där gasbilar får en bonus på 10 000 kr så förväntas antalet gasbilsköp öka.
3. Höjd allmän kunskapsnivå för biogas och vikten av att sortera matavfall	Uppnått.	Ett stort antal kunskapshöjande seminarier, informationsträffar, föreläsningar, kommunikationsinsatser har genomförts. Projektet upplever att nivån har höjts och alla kommuner har valt att samarbeta kring matavfallshanteringen. ¹⁴
4. Andel matavfall som sorteras och används för biogasproduktion ökar med 20 %	Uppnått.	Total mängd matavfall till central rötning har ökat med 20 % mellan 2014-2016.
5. Att antalet kommuner som sorterar matavfall ökar till minst 11 (och att det används för biogasproduktion)	Uppnått.	Förväntat resultat har uppnått med antal kommuner (det är Vaggeryd och Värnamo som återstår).

¹⁴ På utvärderingsseminariet den 6 december diskuterades bland annat underlagen för att bedöma att det har blivit ökad kunskap. Det finns inga mätningar men utifrån en samlad bedömning visar utvärderingen att kunskapen om biogas har ökat. Bedömningen bygger främst på kommentaren i tabellen, lägesrapporter och intervjuer i utvärderingen. På seminariet berättade energikontoret också att biogassymbolen har spridits runt om i regionen och gjort biogasen synlig och funnits på t ex kommunbilar, regionbussar och toaletter (!). Det har också informerats i 13 kommunfullmäktige och i regionfullmäktige och projektet har på det sättet nått ut till cirka 500 politiker.

6 (a). Att andelen såld biogas höjs i regionen. Mängd såld biogas och fordonsgas (GWh). Ökning 40 %	(a) ej uppnått	Ökning med 11 % mellan 2014-2017, därmed en bit på väg att nå förväntat resultat. ¹⁵
(b) Mängd fordonsgas och andel biogas inom kollektivtrafiken. Ökning från 502 000 Nm3 (2013) med 20 %.	(b) uppnått	Har uppnått, både andelen biogas och mängden fordonsgas ökar.
6. Fler samarbeten mellan aktörer i regionen	Uppnått	Flera aktörer samverkar inom projektets grupper för att uppnå projektmål.

2.3 Sammanfattande kommentar om projektmål, delmål och indikatorer

Projektet har arbetat med ansökans delmål för att uppnå projektmålet - att öka mängden och andelen biogas inom transportsektorn i Jönköpings län - och verkar därmed i riktning mot det övergripande målet att Jönköpings län har en väl utbyggd distribution och kostnadseffektiv produktion av biogas samt en hög andel gasfordon inom offentlig sektor, näringsliv och bland privatpersoner.

Utfallet på projektets indikatorer och redovisning av arbetet med delmålen visar att en del har uppnått och en del är på väg. Exempelvis samverkar fler aktörer för att uppnå projektmålet - via främst den nyligen antagna överenskommelsen - mängden biogas har ökat i kollektivtrafiken, en större mängd matavfall går till central rötning i kommunerna och den allmänna kunskapsnivån har höjts. Dock har inga fler tankstationer byggts under projektiden och ökningen av antalet sålda gasfordon var lägre än förväntat.

Projektet har också påverkats av att det under projektiden har varit en allmän osäkerhet gällande förutsättningarna för biogas i Sverige vilket har påverkat investeringsviljan i tankstationer och inköp av gasfordon, men att det överlag ser bättre ut nu.

Efter att den regionala biogasöverenskommelsen slöts under våren 2018 är det mycket som pekar på att utvecklingen mot både projektmålet och det övergripande målet kommer att öka. Projektet bedömer till exempel att det finns förutsättningar för minst tre nya publika tankstationer innan 2021 där förutsättningarna kommer på plats under 2018 och byggs därefter. Med det nya styrmedlet Bonus-Malus som påbörjas 2018-07-01 - där gasbilar får en bonus på 10 000 kr - så förväntas också antalet gasbilsköp öka.

Biogasöverenskommelsen ger således nya förutsättningar för bussupphandlingar samt andra fordonsupphandlingar inom kommunerna och regionen vilket i hög grad bidrar till att gasenergibolagen ska våga investera i landsbygdskommuner där grundmarknaden för gasfordon inte existerar.

¹⁵ Jag har gjort tolkningen att det är andelen biogas i förhållande till fossila drivmedel allmänt och inte som andel av biogas i fordonsgasen.

2.4 Projektets organisation

Projektet har haft en projektgrupp vid Energikontoret Norra Småland som tillsammans med en styrgrupp har lett projektet. I projektgruppen har totalt sex personer gjort skilda insatser i projektet. Bland dessa finns det en projektledare (ca 40-50 % i projektet), en kommunikatör (100 %) och övriga projektmedarbetare har gjort 20-30 % i varierande grad under projektiden. Förutom detta projekt har de arbetat i andra pågående verksamheter på Energikontoret.

Styrgruppen har träffats regelbundet, varit aktiva i projektstyrningen och har bestått av representanter både från region, länsstyrelsen, kommun och från näringsliv. I styrgruppen finns en representant från Länsstrafiken i Jönköping, en från Länsstyrelsen i Jönköpings län och en representant från vardera Sävsjö Biogas, Jönköping Energi Biogas och Vetlanda kommun. Representanterna från Länsstrafiken och Länsstyrelsen i Jönköping har under projektiden bytts på grund av personalförändringar eller möjlighet att delta.

3. Framträdande resultat i genomförandet

Detta avsnitt beskriver centrala resultat i det samlade utvärderingsmaterialet - främst från enskilda intervjuer och gruppintervjuer - gällande genomförandet och hanteringen av projektet. Det finns inga större skillnader i materialet utan intervjupersonerna har likvärdiga uppfattningar om projektet.

3.1 Regional överenskommelse om biogas

Utvärderingen visar att projektets största framgång är den regionala överenskommelse som har nåtts mellan Region Jönköping och de tretton kommunerna och som undertecknades i oktober 2018.

Men det har varit en resa att nå fram till denna överenskommelse. Flera intervjupersoner uppger att de vid projektets början förväntade sig större fokus på näringslivet och aktiviteter för att öka efterfrågan på gasfordon och bidra till fler gastankstationer. Således mer operativt inriktat. Men inledande arbete med bland annat en tankstation i Vetlanda ökade medvetenheten om att det måste tas ett större grepp i ett större geografiskt område för att kunna skapa nödvändiga volymer för att ge lönsamhet för, exempelvis, en tankstation.

"I början av projektet lärde vi oss mycket av ett case i Vetlanda. Vi undersökte Vetlandas förutsättningar för bl a en tankstation och deras kopplingar till näringslivet. En lärdom var att Vetlanda är en för liten spelare för att få till tillräckligt underlag och kunna få lönsamhet. Om vi nu t ex får gasbussar i länet och alla kommunerna samverkar och tillsammans med näringslivet, då får vi ett tillräckligt stort underlag. Alla dessa tre, region, kommuner och näringslivet måste samverka för att det ska bli rimligt att etablera ett tankställe. Just nu har vi två av tre tårtbitar, regionen med länstrafiken och kommunerna".

Ur intervju med styrgruppsmedlem

Via den regionala överenskommelsen är det flera delar som samverkar som kommer att bidra till biogasens utveckling i länet. Då - något förenklat beskrivet - kommunerna förbinder sig att sortera ut mer avfall för rötning till biogas kommer det att finnas mer bränsle och därmed underlag till fler tankstationer vilket i sin tur underlättar försäljningen av gasfordon. När kommuner väljer att i högre grad upphandla egna gasfordon stimulerar det marknaden. Länstrafikens satsning på gasbussar är en nyckel som driver upp volymerna av gas och skapar ökade förutsättningar för, till exempel, fler personbilar. Överenskommelsen skapar således en stabilitet och skickar tydliga signaler till exempelvis producenter att biogas kommer att vara efterfrågat.

"Överenskommelsen blev så tydlig den kunde bli och den ger tillräckligt tydliga signaler till t ex producenter att biogas kommer att vara efterfrågat. I detta skede vill man inte heller binda upp sig för mycket, men det är tydligt med volymer som underlättar för investerare och där kollektivtrafiken är nyckeln till volymerna. Andra delar i överenskommelsen är mer utmanande, t ex att ersätta kommunernas fordon, och kanske är svårare att realisera. Detta har visat sig svårt tidigare och handlar mycket om förvaltningsmodeller runt fordon, styrmöjligheter osv".

Ur intervju med styrgruppsmedlem

"Färdplanen behandlas nu, där bland annat regionen har antagit den. Vårt åtagande är med. Vi kommer t ex byta 32 bussar i stadstrafiken till biogas och i kommande upphandling av regionala bussar kommer ett antal att vara biogas. Vi har nyligen antagit en drivmedelsstrategi och policydokument för regionen, där det tydligt står att biogas är prioriterat. I första hand biogas eller el, i andra hand E85 eller HVO och i tredje hand laddhybrid.

Ur intervju med Regionråd

Mer om den regionala biogasöverenskommelsen

Efter flera informationstillfällen och diskussioner om biogas tog således projektet 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.¹⁶

Utredningen föreslår att Kommunalt forum skyndsamt inleder en process för att införa överenskommelsen i länets kommuner och hos Region Jönköpings län och att den behöver bli klar redan våren 2018. Samtidigt bör förutsättningar för att starta upp ett regionalt samverkansnätverk ges. Arbetet ledde fram till beslut hos samverkanpartners oktober 2018 om att införa överenskommelsen, det är dock oklart just nu (november 2018) kring förutsättningar för det regionala samverkansnätverket.

3.2 Energikontorets arbetssätt

Energikontorets arbete har bidragit till steg framåt för biogas, såsom framtagandet av överenskommelsen och spridandet av kunskap om biogas. I detta avsnitt beskrivs några framträdande delar i deras arbetssätt.

3.2.1 Förankringens vikt

Erfarenheter från många förändringsarbeten via EU-projekt - men även andra projekt - visar ofta att förankring där besluten ska tas om införande i den ordinarie organisationen är av avgörande betydelse. Utvärderingen visar att projektet har lagt ner mycket tid på information och samtal med politiker och tjänstemän i en mängd nämnder och förvaltningar runt om i kommunerna och i regionen. Den nödvändiga förankringen har exempelvis krävt kunskap hos Energikontoret om de nivåer och organisationer där besluten tas och att pedagogiskt beskriva biogasfrågan - från tekniska lösningar vid tankstationer och gasmotorer till formuleringar av att-satser inför politiska beslut.

¹⁶ Detta stycke är till stora delar hämtat från utredningen sammanfattning.

"Det fanns från början funderingar att projektet skulle ta fram en strategi och färdplan via regionens trafik- och infrastrukturnämnd. Vi påbörjade arbetet och träffade bland annat Region Skåne för att lära mer om hur de gjort. Men det blev via Kommunalt forum, som vi inte tidigare visste hur det fungerade, istället. Där finns alla offentliga aktörer samlade. Det är en mjukare väg in där alla är representerade, vi får förankring och kunskap på ett mycket bra sätt. Det är en briljant väg in i frågan. Om vi gått via nämnden hade det varit svårare, då det gått via remiss till beslut. Det hade inte heller blivit samma förankring".

Ur en intervju med medlem i projektgrupp

3.2.2 Energikontorets betydelse, trovärdighet och oberoende

Utvärderingen visar att projektet har varit avgörande för överenskommelsen om biogas då aktörerna sannolikt inte hade tagit fram kunskapsunderlag och överenskommelsen på egen hand. Projektet har varit ute i kommuner och region och informerat och stöttat och det har varit en viktig del för att ta fram överenskommelsen.

Utvärderingen visar också att Energikontorets oberoende och kompetens har varit mycket betydelsefullt för att, bland annat, arbeta fram överenskommelsen. De har arbetat upp en trovärdighet i biogasfrågan, bland annat via återkommande seminarier, nätverksarbete och en informationskampanj om biogas där den uppmärksammade biogassymbolen togs fram. Energikontoret har fungerat som en katalysator för olika beslut, där de har stöttat utan beslutanderätt.

"Det behövs en regional kraft såsom energikontoret som både har kompetens och som är flexibel och lätttrölig. Den blir oberoende, ska se till sakfrågan och behöver inte ta politiska hänsyn".

Ur intervju med styrgruppsmedlem

Ökad kunskap om projekthantering

Ett av flera resultat från projektet är ökad kunskap om hantering av större ERUF-projekt. Det handlar om saker som projektstyrningsmetoder, där projektmedarbetare lärt sig att både planera och löpande arbeta med LFA-metoden och har gått utbildning i denna metod (som nu också används i flera andra projekt). Andra delar är ökad kunskap om projektstyrning i föränderliga projekt och att hantera administrationen till Tillväxtverket. Dessutom har flera i styrgruppen gått utbildning i LFA-metoden - en öppen utbildning av energikontoret - vilket bland annat skapat en gemensam syn mellan projektgrupp och styrgrupp om projektstyrningen.

3.2.3 Vikten av kunskap om biogasens alla delar

Flera intervjupersoner betonar vikten av kunskap om biogas för att kunna ta beslut och att denna kunskap innefattar hela biogaskedjan. Inte enbart kunskap om biogas som drivmedel utan att se fler nyttor från biogasen. Exempelvis att bränsle på lokal råvara skapar mindre sårbarhet för samhället, att det rötade materialet (såsom rötat gödsel) kan återföras till åkermarken och bli bra gödningsmedel (biogödsel) som

minskar användningen av konstgödsel (och därmed minskar de fossila bränslen som används vid framställningen av konstgödsel).

Det är även ett sätt att ta tillvara på kommunernas matavfall på ett konstruktivt sätt. Utveckling av biogas kan också bidra till den lokala och regionala arbetsmarknaden - både för det hållbara företagandet och för hållbar sysselsättning. Den samhällsekonomiska analys som togs fram i projektet har varit viktig för att öka kunskapen om biogasens olika nyttor och inte bara se biogas som ett drivmedel utan även som en del i den cirkulära ekonomin.

"De positiva fakta som finns med nyttor är viktiga att lyfta fram. Jag lyssnade på debatt i kommunfullmäktige om överenskommelsen och det fanns både och gällande kunskapsnivån. Det verkar som att flera ser samhällsekonomiska nyttor som en del av helheten med t ex biogödsel, del av smart avfallshantering, export och know-how. Viktigast är att denna helhetssyn finns på politisk nivå".

Ur intervju med projektgrupp

"Det har varit många delar i projektet men det som varit det viktigaste är att projektet hjälpt till att etablera en plattform i länet för dialog med både tjänstemän och politiker om biogasen och biogasens utveckling som inte har funnits tidigare. Projektets arbete med denna har genererat insikter om vad verksamheterna ger och vilka nyttor biogasen ger".

Ur intervju med styrgruppsmedlem

3.2.4 En flexibel och föränderlig projektorganisation

Ett återkommande tema i intervjuerna handlar om Energikontorets arbetssätt. En viktig framgångsfaktor för projektet är Energikontorets förmåga att anpassa sin organisation efter hur verkligheten ser ut, till exempel att inte strikt följa ansökans skrivningar om att ha infrastrukturteam eller marknadsteam utan att arbeta där det är möjligt och där det finns öppningar och tillsammans med olika aktörer.

"Det är viktigt att vara flexibel i ett projekt och det tycker jag att projektet har varit. Det har varit lättmanövrerat. Undrar om det finns en optimal storlek på projekt för att klara detta...? Eller det beror på annat? Det är viktigt att möta målgruppen utifrån de behov som finns och gräva där man står och inte bara köra utifrån det som ansökan säger".

Ur intervju med styrgruppen

"Biogasfrågan är levande och hela frågan i sig har drivit projektet med olika inspel och förändringar. Vi hade först tänkt göra stort schema med alla aktiviteter över tid, men det går inte att jobba så. Vad vi kan göra i projektet är beroende på vad som händer i omvärlden. Vi hamnar ofta i situationer där vi behöver sitta ner och prata om vad vi ska prioritera. Hur själva frågan lever och var den diskuteras leder vad man ska göra, t ex hur jobba mot politiken. Vi måste vara med där det går, där det finns momentum".

Ur intervju med projektgruppen

3.2.5 God tajming och att biogasen är på agendan

Intervjupersonerna vittnar om diverse utredningar och många försök att både kommunalt och regionalt utveckla biogasen men att det har varit svårt att komma fram. Även om steg tagits. Nu verkar det - främst genom den regionala överenskommelsen - ha lossnat. Några av pusselbitarna som lett till den goda tajmingen är att komma i närhet i tid med den regionala bussupphandlingen, avyttringen av Jönköping biogas, att samhällsdebatten om klimatet har ökat, nationella politiska beslut som stödjer biogasutvecklingen och energikontorets informationsinsatser.

"Jag tror på en positiv utveckling för biogasen. Det har hänt mycket på kort tid, både regionalt och nationellt. Biogasen är på ett annat sätt på agendan nu. Till exempel finns många utlysningar ute om flytande biogas, som är mycket inne för tunga transporter. Det har hänt mycket på kort tid. Jag ser en positiv utveckling men det är viktigt att hålla frågan varm och het och att fler inser att biogasen är nödvändig för omställningen.

Vi behöver nu utveckla och förstärka arbetet och den samsyn som nu finns genom överenskommelsen behöver finnas i alla sektorer och att fler ser biogasen som en viktig del för att nå klimatmålen. Det är angeläget att bearbeta marknaden på den privata och näringslivssidan. Där måste komma en större efterfrågan. Men nu har den offentliga sektorn tagit kliv och många kommer att hänga på."

Ur intervju med medlem i projektgruppen

Vid diskussion om utvärderingen med styrgrupp och projektgrupp i november 2018 framkom att det var både god och till viss del dålig tajming.¹⁷ Det hade sannolikt varit ännu bättre tajmat om överenskommelsen tagits två år innan - då hade den också kunnat inverka på processen med avyttringen av Jönköping biogas.

3.2.6 Fler bränslen behövs

Ett återkommande tema i intervjuerna handlar om att projektet har hjälpt till att förankra bilden av att det behövs flera olika alternativa drivmedel och att biogasen kan vara en dellösning, men inte överallt.

"Tidigare var delar av politiken fast i att något bränsle löser det, t ex med hjälp av elbilar. Nu har förståelsen för utmaningarna breddats och det finns en förståelse för att biogasen är en del av paletten för att skapa en fossiloberoende fordonsflotta".

"Vi ska inte jobba med en fråga i taget vid omställning av transporterna utan jobba med helhetsperspektiv i fossiloberoende riktning. Inte att vi i ett hörn arbetar med el och i ett hörn med HVO och i ett hörn med biogas. Det gynnar inte syftet. Det gäller att komma samman och välja det som är bäst i varje tillämpning och hjälpas åt. Min bild är att vi behöver många parallella lösningar. T ex satsar Scania på flytande biogas för tunga transporter eftersom det är svårare med el. Men för andra transporter kan det vara bättre med el. Det gäller att jobba brett och jobba med optimala lösningar för varje del".

Ur intervju med styrgruppsmedlem

¹⁷ Där delar från denna diskussion och kommentarer från projektledaren har lagts till detta stycke.

3.2.7 Nationell påverkan

Det är ofta betydelsefullt om ett projekt hakar i andra satsningar på området för att ta vara på kunskap och få större utväxling i utvecklingsarbetet, både lokalt, regionalt och nationellt. Kraftsamling biogas II har i hög grad både tagit del av kunskap i skilda nätverk och har även själva påverkat i skilda processer och på olika organisatoriska nivåer. Något som visas i utvärderingsmaterialet och som också betonades vid mötet om utvärderingen med styrgruppen och projektgruppen i november 2018.

Några exempel är att energikontoret har deltagit i arbetet med att ta fram en nationell strategisk innovationsagenda för biogasens samhällsnyttor och bidragit vid framtagandet av Bonus-Malus, det nationella styrmedlet för fordon som påbörjades 2018-07-01 och där gasbilar får en bonus på 10 000 kr.

3.3 Public debate, horisontella kriterier och nyckelpersoner

3.3.1 Public debate och lärande

Public debate är således ett av tre "P" i Tillväxtverkets metod "3P och 3N" och uppmärksammar vikten av kommunikation och lärande i projektet och runt utvärderingen. Lärande har varit en central del av projektet och har funnits kontinuerligt under projektperioden. Lärandeprocesser har varit avgörande för att kunna göra nya vägval i projektet - såsom efter insikten att det måste tas ett större regionalt grepp - och diskussioner har förts löpande i projektgruppen och i styrgruppen.

Utvärderingen är också del av projektets lärande. Ett utkast av utvärderingen presenterades för styrgruppen i november 2018 och det fördes en diskussion om utvärderingens slutsatser. Därefter gjordes några mindre tillägg i utvärderingen inför ett nytt utkast till ett utvärderingsseminarium i december för bland annat några av finansiärerna. Därefter färdigställdes utvärderingen med några mindre tillägg och med en bilaga från utvärderingsseminariet (bilaga 3).

3.3.2 Horisontella kriterier

Att tillämpa de horisontella kriterierna i ett ERUF-projekt innebär att kunskap om och arbete med jämställdhet, icke-diskriminering och bättre miljö påverkar projektarbetet så att det blir än mer hållbart på sikt. Såsom bättre kvalitet när fler personer deltar, fullt resursutnyttjande och att minska resurs- och energiförbrukningen. Det handlar således om att integrera dessa kriterier under projekttiden för att nå än högre kvalitet och vara ett stöd i projektarbetet. Tillväxtverket uppger (bland annat på sin hemsida) att ett syfte med att integrera de horisontella kriterierna - under både planering, genomförande och uppföljning - är att bidra till att lösa de regionala utmaningarna och bidra till hållbar utveckling och tillväxt. Men det är en utmaning att konkret och realistiskt tillämpa de horisontella kriterierna i ERUF-projektets sammanhang.¹⁸

Jämställdhet och icke-diskriminering (lika möjligheter)

Projektet handlar om bättre miljö och i detta avsnitt beskrivs jämställdhet och icke-diskriminering. Jämställdhet definieras på Tillväxtverkets hemsida så här: "Med jämställdhet menas att män och kvinnor har samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter inom livets alla väsentliga områden. Det gäller till

¹⁸ Det är oklart för mig varför det är en utmaning. Min erfarenhet är att de horisontella kriterierna behöver klargöras och definieras för att projektet ska kunna arbeta med dem men att det ofta inte hinns med eller prioriteras. Eller att mer kunskap behövs för att se hur de horisontella kriterierna kan öka kvaliteten i ett projekt?

exempel makt och inflytande, ekonomiskt oberoende, företagande, arbete, arbetsvillkor, utbildning med mera. Att ha ett jämställdhetsperspektiv i ett projekt innebär att försöka synliggöra kvinnors och mäns villkor och förhållanden. För att bidra till målet om jämställda regioner med samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter för kvinnor och män är det av vikt att åtgärder och projekt som bidrar till att uppnå de jämställdhetspolitiska målen kommer till stånd".

Frihet från diskriminering är en mänsklig rättighet. I svensk lagstiftning finns skydd mot diskriminering som har samband med diskrimineringsgrunderna kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionshinder, sexuell läggning och ålder. Det finns också krav på att arbetsgivare ska genomföra aktiva åtgärder för att förhindra diskriminering och främja lika rättigheter och möjligheter vad gäller kön, etnisk tillhörighet och religion eller annan trosuppfattning. Kraven preciseras i reglering av arbetsförhållanden, i rekrytering och i lönefrågor¹⁹.

Både aktuell forskning och rapporter från Diskrimineringsombudsmannen (DO) visar att diskriminering förekommer inom olika samhällsområden, inte minst i arbetslivet. Forskningen visar att aspekter som till exempel ålder och etnisk tillhörighet påverkar individens möjligheter att kallas till anställningsintervju eller att få ett arbete. Därför medför diskriminering att kompetens inte tas till vara.

Den direkta, individuella, diskrimineringen är ett hinder för att uppnå målet om lika rättigheter, möjligheter och skyldigheter för alla. Men det finns också regler, rutiner, normer, vedertagna förhållningssätt och beteenden i institutioner och andra samhällsstrukturer som utgör hinder för olika grupper att uppnå lika rättigheter och möjligheter.

Horisontella kriterier i projektet

I lägesrapporten för Kraftsamling biogas II uppges att vid skapande av projektgrupp och styrgrupp har könsfördelning eftersträvat och att vid planering av event tas hänsyn till könsfördelning på föreläsare och att lokalen är tillgänglighetsanpassad. Vad gäller miljöaspekten är projektet baserat på övergången till koldioxidsnål ekonomi; biogas som fossilfritt fordonsbränsle och biogödsel som kretsloppsanpassat gödselmedel. Projektledningen menar att de har haft de horisontella kriterierna med sig men att det har varit svårt att veta hur de ska konkretisera dem.

"Inte så strukturerat kanske, men vi har det med oss i olika aktiviteter. Såsom hörslina, rullstol, tänkt kring webbföreläsningar t ex. Men det finns säkert något att bli bättre på. Det finns en checklista med arbetet med horisontella kriterier, för t ex möten och workshoppar".

Ur intervju med medlem i projektgruppen

Reflektioner om de horisontella kriterierna i detta projekt förs vidare till nästa projektansökan. Projektledningen har där skrivit det lite annorlunda och har t ex tolkat hållbarhetsaspekter bredare, såsom att mångfald är både stad och land, att jämlikhet är att ha tillgång till fordon och att ha med jämlikhetsaspekten vid planering och informationsinsatser.

¹⁹ Texten om diskriminering är till stora delar hämtad från hemsidan: <http://esfsupport.esf.se/sv/Start/ESI-support/Vilka-ar-de-horisontella-kriterierna-/Icke-diskriminering/> ESI-support är ett stöd för Socialfondsprojekten i arbetet med de horisontella kriterierna. Här finns också flera konkreta exempel på hur projekten praktiskt kan arbeta med att integrera kriterierna.

"I nästa projekt använder vi begreppet hållbarhetsaspekter, med miljö, mångfald och jämlikhet, framförallt så vi inte missgynnar någon grupp i informationsmaterial. Att när vi t ex visar bild på en bil inte det kopplas till kön eller sexuell läggning. Gällande miljö är det tillgång på drivmedel och cirkulär ekonomi. Men framförallt inte hamna i en fälla där vi missgynnar någon grupp snarare än att vi aktivt försöker vända oss till någon grupp, såsom kvinnor eller män eller landsbygd. Det är främst på detta sätt vi har resonerat kring de horisontella i Kraftsamling biogas."

Ur intervju med medlem i projektgruppen

3.3.3 Nyckelpersoner

Ofta behöver nyckelpersoner identifieras som blir bärare av projektidéerna gällande t ex kunskapsspridning, nätverksbyggande och överenskommelsen. Det är många som har varit engagerade i projektet men följande personer och funktioner har varit särskilt betydelsefulla för att nå fram till överenskommelsen:²⁰

- Klimatrådet Jönköpings län
- Kommunalt forum
- Jönköpings länstrafik
- Rune Backlund, regionråd och ordförande i den regionala TIM-nämnden
- Regiondirektör Agneta Jansmyr
- Anders Bernberg, miljöstrateg i Vetlanda kommun (styrgruppen)
- Catarina Kristensson, enhetschef Länsstyrelsen i Jönköpings län och styrgruppens ordförande²¹

3.4 Svår start och förbättringspotential

Flera intervjupersoner berättar om ett framgångsrikt projekt som gett avtryck på olika sätt men de berättar också om att det tog tid i början innan projektet kom igång. Några av skälen till detta är att administrationen kring rapportering till Tillväxtverket tog mycket tid och kraft innan rutiner för detta var på plats, personalförändringar med bland annat sjukskrivning av projektmedarbetare och att övergången till den nya organisationen Region Jönköpings län och dess nya ekonomisystem var komplicerad.

"De bytte lokal två gånger och det tog väl lång tid innan det kom igång. De skulle också, bland annat, rekrytera personal och arbeta med annat administrativt, vilket gav mindre fokus på projektgenomförandet. Sen var det också problem med sjukskrivningar. Men vi ser bara en bild, de kanske har jobbat relationsbyggande som vi inte har sett. Biogasen är också mycket bred, det finns säkert mycket att göra innan man kan leverera".

Ur en intervju

²⁰ Det finns alltid en risk att missa någon betydelsefull person, men dessa framkommer särskilt i utvärderingen.

²¹ Under projektets två första år var Karin Hermansson, avdelningschef på Länsstyrelsen i Jönköpings län, styrgruppens ordförande.

Förbättringspotential

I alla projekt finns det förbättringsområden och nedan visas några av de områden som träder fram i utvärderingen.

- Vara mer förberett gällande personalfrågor, som föräldraledighet m.m. Att ha reservplaner och back-up för kompetens så att det inte tar för lång tid med rekrytering t ex.
- Vara än mer förberedda på förändring, att saker snabbt kan förändras både kring sakområden och i organisationen.
- Vid personalförändringar och efter projekt är det viktigt att dokumentera för överföring till nya personer och kommande projekt. Denna kan utvecklas.
- Målgruppsanalys kan göras mer grundligt tidigare eller före projektstart vilket sparar tid och ökar träffsäkerheten i insatserna.
- De har funnits viss otydlighet i hur de horisontella kriterierna kan skapa ökad kvalitet i insatserna, detta kan klargöras.
- Den flexibla organisationen har sannolikt varit en framgångsfaktor, men det kan finnas en risk att ha för få regelbundna projektmöten för dem som har det behovet.

4. Kommande satsningar och hur erfarenheter tas tillvara

Detta kapitel har fokus på hur erfarenheter kan tas tillvara från detta projekt och bidra till kommande satsningar på området.

En sammanhållande resurs behövs

Plattformen med biogasöverenskommelsen är nog det tydligaste resultatet av projektet och kan få stor betydelse för utvecklingen av biogasområdet framöver. I överenskommelsen finns ett åtagande att skapa ett samverkansnätverk vilket är viktigt för att driva överenskommelsen framåt. Flera intervjupersoner menar också att det är av stor betydelse att det finns en sammanhållande kraft som driver nätverket, ger stöd och följer upp insatserna. Det finns även en samsyn kring att Energikontoret är en lämplig aktör att driva nätverket.

I en av intervjuerna gavs exempel på tre centrala områden för att överenskommelsen ska tas vidare. Från intervjun:

- Politiker, en eller flera, som håller i arbetet och är engagerade.
- Kontaktperson på tjänstemannanivå i kommun och region med ett tydligt uppdrag att följa upp arbetet och som har tid och resurser.
- En sammanhållande resurs på regional nivå som backar upp dessa två. Det är 13 kommuner, region och länstrafik, det finns Kommunalt forum och samverkan med Länsstyrelsen. Det behövs en regional resurs för att hålla ihop det, såsom Energikontoret.

Vid projektets slut har det beslutats att överenskommelsen ska följas upp av Region Jönköpings län genom Energikontor Norra Småland, Jönköpings Länstrafik, Regionledningskontoret och Miljöavdelningen.

Ny projektansökan FASTR

På Energikontoret har det genom projektet bland annat skapats ny kunskap om biogas - men också andra alternativa bränslen, det har startats upp flera nätverk och ny kunskap har vunnits om att driva och hantera större ERUF-projekt.

En av flera insikter i projektet har varit att det behövs flera olika alternativa bränslen för att samhället ska kunna ställa om till fossilfria transporter. Denna insikt tillsammans med andra erfarenheter och kunskaper kommer att användas i en ny ansökan till Tillväxtverket. Den går under namnet FASTR och beviljades i oktober 2018 medfinansiering av den regionala TIM-nämnden (Trafik, infrastruktur och miljö). En tanke är att kunna använda den plattform som skapats i Kraftsamling biogas II och bredda arbetet till att innefatta fler bränslen.²²

Projektet "FASTR- snabbare omställning till fossilfria transporter i Jönköpings län" bygger på erfarenheter och input inhämtat från Kraftsamling biogas II men också de pågående projekten Bridging the GAP och Hela RESAN. Samtal har hållits med ett flertal aktörer i Jönköpings län, både privata och offentliga, som uttrycker behov av att stärka utveckling för alla förnybara biodrivmedel till fordon med förbränningsmotorer, men även att satsa på laddning för batterifordon och vätgastankning av bränslecellsfordon. Samtidigt finns en önskan om en mer resurs- och kostnadseffektiv användning av fordon för transporter av både gods och människor.²³

²² Just vid denna utvärderings slutförande blev det klart att FASTR beviljats medel av ERUF vilket därmed gör att flera erfarenheter från detta projekt kommer att tas tillvara.

²³ Detta stycke och nästa om projektets mål är hämtat från projektbeskrivningen.

Projektet har som mål 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 och framförallt små- och medelstora företags möjligheter att verka och utvecklas. Syftet är att ge samhället bättre förutsättningar att nå prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och med ambitionen att bli ett Plusenergilän till 2050.

Planer vid Länsstyrelsen

Förutom överenskommelsen och nya ansökan FASTR kan åtgärder för biogas bli en del av Länsstyrelsens uppdrag att ta fram regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Utöver detta så har Länsstyrelsen också uppdrag att ta fram en ny/reviderad klimat- och energistrategi där biogas kan komma att ingå.

Just nu och ett år framåt pågår också arbete med länsstyrelsens regionala plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. I denna kommer det att finnas koppling till samhällsplanering och fysisk planering och troligen också olika handlingsstrategier. Det kommer att bli en process där t ex kommuner, energikontoret, näringsliv, klimatråd, länstrafiken och regionen är med. Biogasöverenskommelsen skulle där kunna vara en möjlig handlingsstrategi som kan genomföras och följas upp.

Statligt stöd av betydelse

I intervjuerna och vid det avslutande utvärderingsseminariet framgick dock tydligt - även om överenskommelsen är viktig - att det behövs även andra insatser såsom produktionsstöd och skatter. Exempelvis det nationella stödet Klimatklivet, Bonus-malus, miljözoner och uppdatering av den nationella biogasstrategin. Flera intervjupersoner menar att det fossila är för billigt och det behövs andra styrningsmekanismer. Vi har, menar en intervjuperson, ännu inte vant oss vid att se fördelarna med cirkulär ekonomi och lokala kretslopp såsom att återföra biorester till jordbruket.

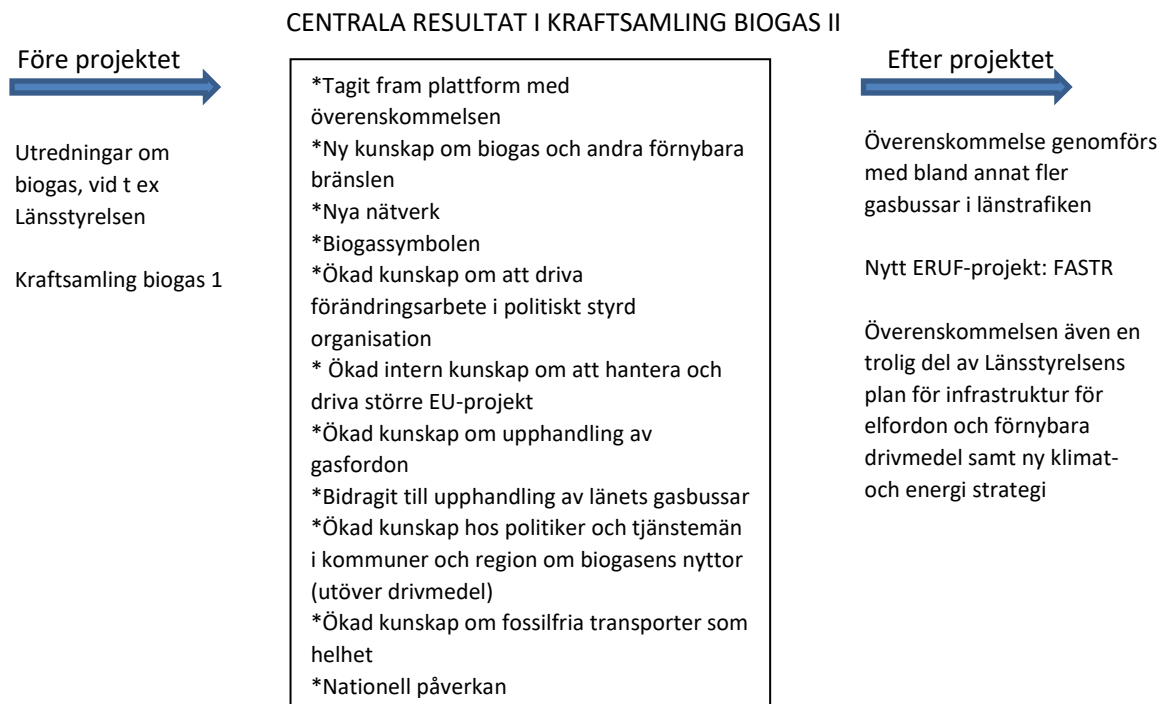
"Projektet har tagit fram samhällsekonomiska analyser men det har inte slagit igenom. Det skulle hjälpa till om det i politiken blev ett ökat intresse för cirkulära processer i förhållande till t ex lantbruk, livsmedelsförsörjning, lokala drivmedel och avfallshantering. Det finns många synergier till biogasfrågan, till exempel med den nya regionala livsmedelsstrategin. Biogas handlar inte bara om själva drivmedelsfrågan vilket är det vi ofta pratar om".

Ur en intervju med styrgruppsmedlem

4.1 En sammanfattande bild av projektet

Nedan ges en sammanfattande bild av centrala delar i projektet. Den beskriver några erfarenheter som föregick projektet, vilka resultat Kraftsamling biogas II har gett och vad som går vidare efter projektet.

Figur 3. En sammanfattande bild av projektet



5. Några avslutande reflektioner

I detta kapitel ges några avslutande reflektioner om projektet utifrån både några teoretiska perspektiv, intervjuerna och egna erfarenheter.

Bara början av omställningen

Om vi ska ta alla rapporter om klimatet på allvar behövs det en stor omställning i hela samhället och där är transporterna en betydelsefull del. De tretton kommunerna och Region Jönköpings län ser att biogasen kan vara en pusselbit i denna omställning och då är den biogasöverenskommelse som har tagits fram i projektet ett första viktigt steg. Det verkar som om arbetet med biogas nu har lossnat på olika sätt och när överenskommelsen är på plats kommer det att kunna bli nya tankstationer - kanske en till tre stationer inom ett år - ny produktionsanläggning, mer matavfall till biogas m.m.

Projektledningen hävdar också att det finns stor potential. Idag produceras 44 GWh och efter överenskommelsen kan regionen nå upp till 76 GWh och potentialen är ca 300 GWh. Men, menar projektledningen och jag håller med: det finns mycket att göra. Länet kanske behöver tvådubbla mängden gas för att det ska ge effekt? Frågan är vad politikerna i riksdagen vill - vill de öka på omställningen? Är det tyvärr så att systemförståelsen kring hur stort problemet egentligen är saknas?

Tidigare insatser av vikt

Biogasområdet är ett komplext område med många aktörer och skilda nivåer både lokalt, regionalt och nationellt och det är flera faktorer som nu samverkar för att utvecklingen på biogasområdet kan ta ny fart. En viktig faktor - bland många andra som beskrivs i denna utvärdering - är det projekt som föregick detta, Kraftsamling Biogas I. Detta projekt - som 2014 finansierades av Regionförbundet och Länsstyrelsen i Jönköpings län - kan ses som en förstudie inför Kraftsamling biogas II och syftade till att starta ett biogasnätverk för Jönköpings län och utreda hur intressenterna vill utveckla biogas. Från detta nätverk undertecknade 13 aktörer stödbrev för fortsatt biogasnätverk och finansiering av Kraftsamling för biogas II. Det har också gjort flera tidigare utredningar om biogas, bland annat vid länsstyrelsen, vilket också haft betydelse.

Mekanismer för hållbarhet på sikt

För ett hållbart utvecklingsarbete - vilket är en vanlig erfarenhet från både forskning och egna erfarenheter från ett flertal utvärderingar av EU-projekt - krävs ofta både ett aktivt ägarskap, hållbar samverkan och ett utvecklingsbaserat lärande (se figur 1).²⁴ Detta gäller både under projekttiden men också att det fortsätter efter projekttidens slut för att ta arbetet vidare. Det handlar om att det finns en tydlig ägare som driver det vidare, att det finns en hållbar samverkan mellan berörda aktörer och att det finns ett lärande och att frågan är levande, problematiseras och utvecklas.

Energikontoret har som projektägare inte själva haft möjlighet att ta beslut men har via bland annat en aktiv styrgrupp med representanter från både kommun, länsstyrelsen, regionen och näringsliv samt Kommunalt forum agerat som katalysator och möjliggjort beslutet till biogasöverenskommelse. Det måste troligen finnas en aktiv ägare framöver för att överenskommelsen ska leva vidare och leda till resultat och där kan Energikontoret fortsatt vara den sammanhållande kraften och driva på arbetet, både hos enskilda parter och bidra till att det finns en fortsatt samverkan mellan regionens olika aktörer. Biogaskedjan består av många led och aktörer vilket gör att samverkan är av största vikt. Det behöver sannolikt också finnas ett kontinuerligt lärande - både om den tekniska biogasutvecklingen och mellan samverkansparter - då det är ett rörligt fält under utveckling.

²⁴ Se t ex Svensson & Brulin m.fl. (2013) "Att fånga effekter av program och projekt"

Marknaden

Kommun och region har nu skapat en grund för att utveckla området vidare och skickar via överenskommelsen en tydlig signal till näringslivet att det kommer att finnas efterfrågan på gas och skapar därmed förutsättningar för nya produktionsanläggningar, tankstationer och gasfordon. På det avslutande utvärderingsseminariet konstaterades också att styrningen via biogasöverenskommelsen är helt avgörande eftersom biogas idag är cirka 10-30 % dyrare.

Vid projektstart var tanken att projektet skulle göra mer fotarbete ut mot marknaden, men blev varse att det först måste ske en regional samverkan mellan aktörer för att säkra volym för marknadens aktörer. Nu när denna samverkan är på plats behövs nya insatser riktade mot både näringslivet och den privata marknaden.

Hela kedjan måste med

I flera år har biogasområdet präglats av enskilda anläggningar - ofta med stort mått av uppfinningsrikedom - men ofta också av bristande lönsamhet. En intervjuperson menar att vi måste bli bättre på att effektivisera. Han menar att det bara är ett fåtal som kan ha anläggningar i Jönköpings län och att det behövs gemensamma anläggningar för att bland annat komma upp i volym och upprätthålla kompetens.

Detta är värt att notera. För att biogasen ska kunna bli en viktig del av kretsloppssamhället bör det bli en industristandard och att arbetet präglas av professionalism. Alla kan inte längre göra sitt. Hela kedjan måste med och där alla parter hittar en vinnande position i sin del av kedjan. På det avslutande utvärderingsseminariet betonades särskilt produktionsledet för att säkerställa mängden biogas.

Bi-effekter?

I projekt kan det uppstå intressanta effekter som inte förväntades vid projektstart och inte var med i målsättningarna - här följer några exempel på s.k. bi-effekter.

En bi-effekt fick arbetet med Biogassymbolen. Denna har uppmärksammats av flera andra, både nationellt och internationellt och de som tagit fram symbolen har kontaktats av aktörer i t ex Finland, New York och Kalifornien. De var bland annat intresserade av att lära sig mer om hur man kan synliggöra avfallshanteringen på ett smart och attraktivt sätt. Symbolen har bidragit till ökad kunskap om biogas och har synliggjort biogasens mervärden.

En annan bi-effekt är ökad kunskap om fossilfria transporter som helhet och möjlighet att ta arbetet till nästa nivå.

I projektet har de också lärt sig mycket om både själva projektinnehållet och om att driva projekt och vara projektaktör. Det har byggts mycket strukturer och rutiner internt till nya projekt vilket är en kunskapsupbyggnad som är mycket värd för Energikontoret.

6. Slutsatser

Projektet har arbetat med ansökans delmål för att uppnå projektmålet - att öka mängden och andelen biogas inom transportsektorn i Jönköpings län - och verkar därmed i riktning mot det övergripande målet att Jönköpings län har en väl utbyggd distribution och kostnadseffektiv produktion av biogas samt en hög andel gasfordon inom offentlig sektor, näringsliv och bland privatpersoner.

Utfallet visar exempelvis att fler aktörer samverkar, att mängden biogas har ökat i kollektivtrafiken, att en större mängd matavfall går till central rötning i kommunerna och att den allmänna kunskapsnivån har höjts. Dock har inga fler tankstationer byggts under projektiden och ökningen av antalet sålda gasfordon var lägre än förväntat.

Projektet har också påverkats av att det under projektiden har varit en allmän osäkerhet gällande förutsättningarna för biogas i Sverige vilket har påverkat investeringsviljan i tankstationer och inköp av gasfordon, men att det överlag ser bättre ut nu.

Efter att den regionala biogasöverenskommelsen slöts våren 2018 är det mycket som pekar på att utvecklingen mot både projektmålet och det övergripande målet kommer att öka. Projektet bedömer till exempel att det finns förutsättningar för minst tre nya publika tankstationer innan 2021 där förutsättningarna kommer på plats under 2018 och byggs därefter. Med det nya styrmedlet Bonus-Malus som påbörjas 2018-07-01 där gasbilar får en bonus på 10 000 kr så förväntas också antalet gasbilsköp öka.

Biogasöverenskommelsen ger således nya förutsättningar för kommande bussupphandlingar samt andra fordonsupphandlingar inom kommunerna och regionen vilket i hög grad bidrar till att gas-energibolagen ska våga investera i landsbygdskommuner där grundmarknaden för gasfordon inte existerar.

Energikontoret har via sin kunskap och trovärdighet i biogasfrågan kunnat agera som katalysator och stöd på skilda samverkansytter - såsom Klimatrådet och Kommunalt forum. Projektet har på flera sätt bidragit till att höja kunskapen om biogasen och dess olika nyttor hos både tjänstemän och politiker i både kommuner och regionen vilket har varit en bidragande orsak till att biogasöverenskommelsen kunde tecknas.

Energikontorets arbetssätt har präglats av kontinuerligt lärande, flexibilitet och anpassning vilket har gjort att projektet har kunnat fånga möjligheter där de uppstått istället för att strikt gå efter projektansökans formuleringar.

Dock kom projektet igång sent med sitt utvecklingsarbete på grund av bland annat svårigheter med administration, sjukskrivningar och övergång till ny organisation med nytt ekonomisystem.

Förutom att projektet varit stöd till att ta fram överenskommelsen har flera andra resultat uppnåtts. Några exempel är ny kunskap om biogas och andra alternativa bränslen, nya nätverk både regionalt och nationellt, den biogassymbol som togs fram i en informationskampanj har fått internationell spridning, ökad kunskap om att driva förändringsarbete i politiskt styrd organisation, ökad intern kunskap om att hantera och driva större EU-projekt, ökad kunskap om upphandling av gasfordon, har bidragit till upphandling av länets gasbussar, ökad kunskap om fossilfria transporter som helhet och nationell påverkan inom biogasområdet.

Erfarenheter från projektet förs bland annat vidare till en ny ERUF-ansökan (som också nyligen har beviljats medel): "FASTR- snabbare omställning till fossilfria transporter i Jönköpings län" där en tanke är att kunna använda den plattform som skapats i Kraftsamling biogas II och bredda arbetet till att innefatta fler bränslen. Biogasöverenskommelsen kommer även troligen vara del av Länsstyrelsens plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel samt trolig del av ny klimat- och energistrategi (vilket är arbeten som just nu pågår).

Det är av stor betydelse att det finns en sammanhållande kraft som driver nätverket för biogasöverenskommelsen efter projektiden, ger stöd och följer upp insatserna. Det finns en samsyn i utvärderingen kring att Energikontoret är en lämplig aktör att driva nätverket och vid projektets slut har det beslutats att överenskommelsen ska följas upp av Region Jönköpings län genom Energikontor Norra Småland, Jönköpings Länstrafik, Regionledningskontoret och Miljöavdelningen.

7. Referensförteckning

Kari Örtengren (2012) "Projektplanering enligt LFA-metoden (The Logical Framework Approach). Mål- och resultatstyrning av projekt inom Socialfonden", av Project Design AB inom ramen för projektutvecklingsstödet inom Europeiska Socialfonden

Projektets lägesrapporter till Tillväxtverket med regelbunden uppföljning av projektets aktiviteter

Lennart Svensson & Göran Brulin m.fl (2013) *"Att fånga effekter av program och projekt"*, Studentlitteratur AB

Projektansökan (2015) för ERUF-projektet "KRAFTSAMLING BIOGAS II - regional samverkan för ökad användning av biogas som förnybart drivmedel inom transportsektorn".

Projektbeskrivning (2018) inför ansökan av nytt ERUF projekt: "FASTR- snabbare omställning till fossilfria transporter i Jönköpings län"

Samverkan för biogas i Jönköpings län (2017) - utredning om samverkansformer för ökad produktion och användning av biogas och tankningsinfrastruktur i Jönköpings län, av Energikontoret Norra Småland på uppdrag av Kommunalt Forum (samverkansorgan i Jönköpings län)

Bilaga 1. Intervjupersoner

Följande personer har deltagit i intervjuer, antingen i grupp eller enskilt.

- Carlos Pettersson, projektledare Energikontoret
- Ulrika Lahti, biträdande projektledare Energikontoret
- Jonas Ekström, kommunikatör Energikontoret
- Josip Glavas, Energikontoret
- Therese Silvander, Energikontoret
- Mats Palmérus VD Jönköping energi biogas (styrgruppen)
- Catarina Kristensson, enhetschef Länsstyrelsen i Jönköpings län (styrgruppens ordförande)
- Anders Bernberg, miljöstrateg i Vetlanda kommun (styrgruppen)
- Erik Andersson, kollektivtrafikstrateg Länstrafiken(styrgruppen)
- Hanna von Bahr, Fordonsgas Sverige
- Christer Ek, bl a Sävsjö biogas (styrgruppen)
- Rune Backlund, Regionråd (C) i Region Jönköping län

Bilaga 2. Den regionala biogasöverenskommelsen

Den regionala biogasöverenskommelsen som har tagits fram inom projektet är avtalsliknande med åtta tydliga åtaganden. Avtalsparter i överenskommelsen är var och en av länets kommuner och Region Jönköpings län. I överenskommelsen fastslås åtaganden kring insamling av råvara samt användning av biogas, framförallt kring fordonsanskaffning och upphandlade transporttjänster.

Överenskommelsen ska följas upp av Region Jönköpings län genom Energikontor Norra Småland, Jönköpings Länstrafik, Regionledningskontoret och Miljöavdelningen.

Nedan beskrivs överenskommelsen utifrån utredningens förslag. Det har blivit vissa mindre förändringar och för att få den senaste versionen hänvisas därför till projektledningen.

Åtaganden för Region Jönköpings län

Åtagande I: Region Jönköpings län ger direktiv om att prioritera biogas som drivmedel i kommande kollektivtrafikupphandlingar med ett årligt volymåtagande på minst 36 GWh biogas, samt:

- att JLT utifrån befintliga förutsättningar fördelar åtagandet i prioritetsordning: 1) regionbusstrafik, 2) snabbare stadstrafik, 3) långsammare stadstrafik
- att stadstrafiken i Jönköping utvecklas med förnybara bränslen där el och biogas är huvudalternativ
- att prioritera biogas vid val av hybridfordon

Åtagandet gäller för regiontrafik med planerad trafikstart juni 2020 och stadstrafik i Jönköping med planerad trafikstart juni 2021.

Åtaganden för både Region Jönköpings län och länets kommuner

Åtagande II: Region Jönköpings län: verkar för att ny biogastankinfrastruktur för regiontrafik görs tillgänglig för publik användning. Berörda kommuner i Jönköpings län prioriterar skyndsamt beredning av platser som lämpar sig för tankning av både bussar och publika fordon.

Åtagande III: Region Jönköpings län och länets kommuner: prioriterar gasfordon för egna och leasade fordon. Målvärdet är 50 procent inom fem år efter införande av lokal tankinfrastruktur. Riktlinjer för fordon, inköp och upphandlingar uppdateras.

Åtagande IV: den fordonsgas som används består av 100 procent biogas. Grön gas-principen accepteras för stationer utmed svenska gasnätet. Riktlinjer för fordon, inköp och upphandlingar uppdateras.

Åtagande V: Region Jönköpings län och kommunerna i Jönköpings län prioriterar gasfordon och biogas för upphandlade transporter genom krav eller mervärden i upphandling. Samtliga parter uppdaterar riktlinjer för inköp och upphandlingar i enlighet med detta.

Åtagande VI: länets kommuner som idag har egen biogasproduktion, och som inte uppgraderar biogasen till fordonsgas, ser över möjligheterna att investera i uppgraderingsanläggningar.

Åtagande VII: Region Jönköpings län och länets kommuner uppdaterar styrande riktlinjer och liknande i enlighet med ovanstående. Region Jönköpings län och länets kommuner återrapporterar årligen status för respektive åtagande till Kommunalt forum.

Åtaganden för länets kommuner:

Åtagande VIII: Länets kommuner säkerställer insamling av matavfall som råvara till biogasproduktion i Jönköpings län samt att avstånd till behandlingsanläggning förs in som en påverkansfaktor i upphandlingar av hantering av organiskt avfall – som gör att anbud med korta avstånd gynnas.

Regionalt samverkansnätverk: ett regionalt samverkansnätverk med producenter, Jönköpings länstrafik, kommunerna, Region Jönköpings län och andra berörda intressenter bildas.

Generell förutsättning:

Samtliga åtaganden förutsätter tillgång på tekniska lösningar och drivmedel.

Bilaga 3. Utvärderingsseminarium den 6 december 2018

Ett utkast till utvärderingen presenterades och diskuterades med styrgruppen och projektgruppen den 28 november 2018 och därefter gjordes några mindre ändringar i rapporten. Det skickades sedan ut ett nytt utkast inför ett utvärderingsseminarium den 6 december med bland annat några av finansörerna. Denna bilaga visar deltagarna på seminariet och lyfter fram centrala delar från diskussionen i helgrupp (deltagarna diskuterade också i smågrupper).

Deltagare utvärderingsseminarium

Namn	Företag/organisation
Ulrika Lahti	Energikontor Norra Småland
Jonas Ekström	Energikontor Norra Småland
Therese Silvander	Energikontor Norra Småland
Carlos Pettersson	Energikontor Norra Småland
Gunilla Nilsson	Energikontor Norra Småland
Maria Cannerborg	Region Jönköpings län
Kjell Jansson	ITM AB
Charles Tholin	Jönköpings länstrafik
Christine Leppänen	Jönköpings länstrafik
Mats Weidman	Jönköpings kommun
Ola Rosander	Njudung Energi
Jesper Agrelius	Länsstyrelsen
Jahangir Kaiser	Tillväxtverket
Aleh Kliatsko	Energimyndigheten
Johan Eskengren	JES&Partners AB

Från diskussionen

Tre grupper (där inte personal från energikontoret deltog) diskuterade frågorna:

- Något att ändra i rapporten?
- Håller ni med om slutsatserna?
- Hur tas erfarenheterna till vara? Vad är viktigast för dig och/eller din organisation?

Från den gemensamma diskussionen i storgrupp:

- Det är viktigt vid kommande biogasutveckling att hänsyn tas till hela biogaskedjan och dess olika värden. Särskilt viktigt att betona produktionsledet för att säkerställa mängden biogas.
- Eftersom biogas idag är cirka 10-30 % dyrare är det viktigt med styrningen och inte låta priset avgöra. Därför är biogasöverenskommelsen helt avgörande.
- Det är viktigt med en risk- och sårbarhetsanalys. Vad gör vi till exempel om det inte finns tillräcklig mängd biogas eller för få gasbilar på marknaden? (energi-kontoret: en riskanalys finns för övrigt med i utredningsmaterialet inför biogasöverenskommelsen).

- Det är positivt med breddning av förnybara bränslen i det (troligen) kommande projektet FASTR.
- Det är mycket bra med ökad mängd biogas, denna kan också användas till el och värme, men även till exempel vid vätgasproduktion.
- Det är viktigt att förstå att Jönköpings län vid projektets början låg långt efter andra län i Sverige.
- Det räcker inte med biogasöverenskommelsen och det som görs regionalt utan det behövs fler nationella incitament, även om det kommer mer de senaste åren såsom Bonus-malus och produktionsstöd för biogas. Energikontoret: det pågår också en nationell biogasmarknadsutredning.
- I rapporten står att det blivit ökad kunskap om biogas - hur vet vi det? Finns det undersökningar som stödjer detta? Bra att göra skrivningar i rapporten om hur denna bedömning görs. Energikontoret: biogassymbolen har spridits runt om och gjort biogasen synlig, på t ex kommunbilar, regionbussar och toaletter (!). Det har informerats i 13 kommunfullmäktige och i regionfullmäktige och projektet har på det sättet nått ut till cirka 500 politiker.
- Det vore bra att visa aktiviteter under åren, kanske göra det i en bilaga?
- Det är viktigt att erfarenheter och material från projektet sparas på en tydlig plats så att andra kan ta del av det. Energikontoret: material kommer att spridas till exempel till Klimatsynk, ligga på hemsida, göras kortversioner och spridas till bland annat media och finansiärer.
- Vore bra att tydliggöra att bedömningen av projektet bygger på en hypotes att biogasöverenskommelsen blir av - det är inget vi vet idag.
- Energikontoret: fokus i projektet har varit att skapa bättre förutsättningar för att längre fram producera mer biogas.