

Statusrapport två i den löpande utvärderingen av ERUF-projektet FASTR

*– ett projekt för snabbare omställning till fossilfria
transporter i Jönköpings län*

Förord

Den löpande utvärderingen av ERUF-projektet FASTR – Snabbare omställning till fossilfria transporter i Jönköpings län, genomförs under projektperioden. Huvudsakliga delar i utvärderingen är inledande utvärderingsplan med genomgång av projektets målstruktur med indikatorer, en statusrapport (delrapport) våren 2020 och denna statusrapport våren 2021 samt en avslutande utvärderingsrapport vid projektets slut. Utvärderingen görs på uppdrag av Energikontoret Norra Småland och det är undertecknad som ansvarar för utvärderingens resultat.

Höör den 23 juni 2021

Roger Orwén

Orwén Konsulting AB

Roger Orwén
Orwén Konsulting AB
Yxnaholma 103
243 91 Höör

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

Sammanfattning

FASTR – Snabbare omställning till fossilfria transporter i Jönköpings län – finansieras huvudsakligen av Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) och Region Jönköpings län och pågår från januari 2019 till september 2022 (där projektet nyligen blivit beviljade förlängning av Tillväxtverket).

Projektet drivs av Energikontoret Norra Småland i samverkan med Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Denna statusrapport (nr 2) i den löpande utvärderingen beskriver och bedömer projektets utveckling hittills på ett sammanfattande sätt. FASTR följer projektplanen och via ett flertal aktiviteter under fem delmål arbetar de för att uppnå projektmålet att stärka förutsättningar för att alla fordon i Jönköpings län blir oberoende av fossila bränslen såväl på landsbygd som i tätorter.

Projektet har på många olika sätt och inom olika områden stärkt förutsättningarna, även om det varit ett stort grepp med alla drivmedel. Projektets insatser bör ses som stegförflyttningar: att insatserna tar arbetet vidare inom olika områden, via t ex ökad kunskap men också faktiska samarbeten.

Utvärderingen visar även att FASTR är en del i en samverkansstruktur som bland annat utvecklades av det tidigare projektet Kraftsamling biogas II och projektet Hela RESAN. Insatser i FASTR ger – på samma sätt som i Kraftsamling biogas II – troligen inte heller resultat förrän en tid efter projektet.

Projektet har sedan en tid blivit tydligare och har fått mer fart, och det präglas bland annat av bra struktur och uppföljning av projektplanen. Det är också en het fråga i tiden, det finns flera samverkande organisationer och högt engagemang. Det har också funnits utmaningar. Pandemin har försvårat arbetet, det finns en osäkerhet kring politiska beslut och det har varit en del oklarheter kring tolkningar av projektansökan. Dessutom har personalsituationen, med ett flertal nyckelpersoner som har slutat, i hög grad försvårat arbetet.

Diskussionen om vad som bör leva kvar efter projekttiden och vad som bör fokuseras för att åstadkomma förändring har varit levande under hela projekttiden. Flera insatser handlar om ökad kunskap men också delar som behöver organiseras ytterligare för att de ska leva kvar. Områden som har prioriterats är etableringsgruppen (både en mer strategisk länsetableringsgrupp och en mer operativ grupp som riktar sig till tre pilotkommuner), energigasnätverk och upphandlingsfrågor. Det finns även ett flertal aktiviteter som fasas ut och som har genomförts.

Utvärderaren ger ett flertal rekommendationer för det fortsatta arbetet. En av de viktigare är att ta fram en strategi för det fortsatta arbetet med både länsetableringsgruppen och den mer operativa etableringsgruppen som inkluderar en handlingsplan och där en viktig del är dialog med beslutsfattare som bör involveras i arbetet med strategin. Förankring och skapa medvetenhet och samma grundläggande kunskapsnivå är sannolikt nyckelord framåt.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. BAKGRUND	5
1.1 SYFTE OCH FRÅGOR	5
1.2 METOD	5
1.2.1 Utvärderingsmodeller och analysprocessen.....	6
2. PROJEKTETS MÅL, AKTIVITETER OCH ORGANISATION	7
2.1 DELMÅL A – AKTÖRSSAMVERKAN FÖR UTVECKLING OCH KUNSKAP.....	7
2.1.1 Sammanfattande analys av delmål A.....	7
2.2 DELMÅL B: KUNSKAP OCH FÖRMÅGA FÖR ÖKAD FÖRÄNDRINGSTAKT	8
2.2.1 Huvudsakliga aktiviteter hittills	9
2.2.2 Sammanfattande analys av delmål B.....	10
2.3 DELMÅL C: TANKA FÖRNYBART OCH LADDA I HELA LÄNET.....	10
2.3.1 Huvudsakliga aktiviteter hittills.....	10
2.3.2 Sammanfattande analys av delmål C.....	11
2.4 DELMÅL D: KLIMATSMARTA UPPHANDLINGAR OCH TRANSPORTTJÄNSTER	12
2.4.1 Huvudsakliga aktiviteter hittills.....	12
2.4.2 Sammanfattande analys av delmål D	14
2.5 DELMÅL E: PRODUKTION AV FÖRNYBARA DRIVMEDEL	14
2.5.1 Huvudsakliga aktiviteter hittills.....	14
2.5.2 Sammanfattande analys av delmål E	16
2.6 PROJEKTMÅL	16
2.7 PROJEKTORGANISATIONEN.....	18
2.8. HÅLLBARHETSASPEKTER	20
3. FLER RESULTAT OCH ANALYS	20
3.1 PERSONALSITUATIONEN OCH ENERGIKONTORETS ORGANISATION	20
3.2 FÖRÄNDRINGSANSÖKAN	21
3.3 IMPLEMENTERING	21
3.3.1 Operativ etableringsgrupp och strategisk länsetableringsgrupp.....	22
3.3.2 Upphandling	24
3.3.3 Energigas Norra Småland.....	24
3.3.4 Avslutning och implementering av delinsatser	25
3.4 FRAMGÅNGSFAKTORER OCH UTMANINGAR.....	26
3.4.1 Framgångsfaktorer.....	26
3.4.2 Utmaningar	26
4. AVSLUTANDE REFLEKTIONER OCH UTVÄRDERARENS REKOMMENDATIONER	27
4.1 UTVÄRDERARENS REKOMMENDATIONER	30
BILAGA 1. INTERVJUPERSONER.....	32
BILAGA 2. EXEMPEL PÅ INTERVJUFRÅGOR	33
BILAGA 3. FÖRÄNDRINGSANSÖKAN	34
BILAGA 4. UTVÄRDERINGSMODELLER	37

1. Bakgrund

FASTR – Snabbare omställning till fossilfria transporter i Jönköpings län - finansieras huvudsakligen av Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) och Region Jönköpings län och pågår från januari 2019 till september 2022 ¹. Projektet drivs av Energikontoret Norra Småland i samverkan med Länsstyrelsen i Jönköpings län. ²

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

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

Löpande utvärdering

Den löpande utvärderingen genomförs under projektperioden med en statusrapport (delrapport) i maj 2020 och denna statusrapport i april/maj 2021 samt en avslutande utvärderingsrapport vid projektets slut. Denna rapport ska främst läsas som en fortsättning på den första statusrapporten, som bland annat mer utförligt beskriver projektets kontext, och den riktar sig främst till projektmedarbetare, samverkanspartners och finansiärer. Men rapporten ska också kunna läsas fristående.

1.1 Syfte och frågor

Statusrapport två syftar till att både beskriva projektets utveckling hittills och ge reflektioner och rekommendationer inför det fortsatta projektarbetet.

Huvudsakliga frågeställningar

Utvärderingens huvudsakliga frågeställningar är:

- Vad har hänt hittills?
- Hur går arbetet med projektets mål?
- Vad har hittills fungerat bra (framgångsfaktorer)?
- Vilka är utmaningarna – både projektets inre utmaningar och i omvärlden – framöver?
- Vad kan göras annorlunda i projektet?

1.2 Metod

Metoder för informationsinsamling är intervjuer med nyckelpersoner, inläsning av projektdokumentation såsom protokoll, projektets egna uppföljningar och undersökningar, några av

¹ En förändringsansökan blev nyligen (i maj 2021) beviljad om förlängd projekttid med nio månader.

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

³ Tidigare Jönköping Energi Biogas AB.

projektets webinarier (bl a om vätgas), lägesrapporter och förändringsansökan till Tillväxtverket samt studier av andra liknande projekt.

Totalt intervjuades 15 personer (se alla personer i bilaga) mellan mars-maj 2021. Urvalet gjordes tillsammans med projektledare och avser att främst täcka in aktiva personer i projekt, både internt och externt. Centrala intressenter vid urvalet är:

- Nyckelpersoner för satsningar som avslutas i och med nya prioriteringar i förlängningsansökan till TVV, såsom utbildning för kommunernas energi- och klimatrådgivare (EKR) och samordnare för upphandlingsnätverk.
- Projektledning med projektledare, kommunikatör och verksamhetschef vid Energikontor Norra Småland.
- Länsstyrelsen i Jönköpings län.
- Projektets styrgrupp med styrgruppsordförande samt två ledamöter.
- Företrädare för externa aktörer som projektet samverkar med vid etablering av tankstationer och laddställen. Från EON och Småländska bränslen samt tre miljöstrategier i olika kommuner.
- Vätgas. En delprojektledare i projektledningen.

Om intervjuerna

Intervjuerna var mellan 0,5 till 1,5 h, intervjupersonerna fick intervjufrågor före intervjun och de genomfördes via Zoom under mars och april 2021. Se exempel på intervjufrågor i bilaga. Intervjuerna antecknades vid intervjutillfället och spelades in i Zoom. Intervju med de tre kommunernas miljöstrategier gjordes i en gruppintervju medan övriga var enskilda intervjuer.

Rapport och lärande

Preliminära slutsatser från utvärderingen var ett av underlagen på en workshop den 19 maj 2021 där – med hjälp av dialogmetoden Framtidsverkstad – 18 deltagare inom projektet diskuterade projektets utmaningar och vad som är möjligt att uppnå vid projektets slut. Workshopens diskussioner har arbetats in i rapporten.

Granskning av rapport

Rapporten har granskats av Eva Sennemark Contextio Ethnographic AB och Emelie Persson IVL Svenska Miljöinstitutet samt nyckelpersoner i projektet. Efter deras synpunkter togs denna slutversion fram.

1.2.1 Utvärderingsmodeller och analysprocessen

Utvärderingen utgår främst ifrån projektets målstruktur och logik som har tagits fram med hjälp av LFA-metoden (Logical Framework Approach) samt Tillväxtverkets modell 3P (process, projektlogik och public debate) och 3N (nyckelpersoner, nyckelaktiviteter och nyckeltal) samt Tillväxtverkets hållbarhetsaspekter. Forskning och utvärderarens erfarenheter kring ägarskap, samverkan och lärande finns också med som perspektiv. Se mer om dessa modeller i bilaga 2.

I takt med att intervjuer genomförts och mer kunskap skapats hos utvärderaren har mer detaljerade frågor kunnat ställas och kunskapen har ytterligare fördjupats. I analysen av materialet har utgångspunkten varit ovan modeller och materialet har sedan presenterats på ett sammanfattande sätt.

2. Projektets mål, aktiviteter och organisation

I detta kapitel beskrivs på ett sammanfattande sätt projektets mål och aktiviteter.

Sammanställningen bygger på statusrapport 1 och nya aktiviteter har förts in fram till våren 2021. Analysen utgår också ifrån projektets löpande uppföljning av projektplanen. Det är en stor mängd aktiviteter som har genomförts och följts upp, det som presenteras blir ett urval för att ge en sammantagen bild. Efter varje mål görs en sammanfattande analys om den riktning projektet går inom målområdet.

LFA-strukturen

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

Figur 1. Projektets målstruktur



2.1 Delmål A – aktörssamverkan för utveckling och kunskap

Delmål A - aktörssamverkan för utveckling och kunskap är en integrerad del av de övriga delmålen och i projektet beskrivs detta delmål inte separat. Det beskrivs här som ett sätt att lyfta fram området.

2.1.1 Sammanfattande analys av delmål A

Då FASTR inte har någon egen rådighet över investeringar för utbyggnad av tankstationer är samverkan med andra aktörer avgörande. FASTR kan vara en möjliggörare, sammankopplare och kunskapsspridare, och då är samverkan nödvändig. Samverkan sker på ett stort antal sätt vilket aktiviteterna under delmålen visar. Det sker t ex inom vätgas med kunskapsspridning och stöd, med

tre kommuner inom etableringsgruppen⁴, samverkan i Energigas Sverige och även med andra projekt och Energikontor.

God samverkan och ständigt lärande mellan projekt och nätverk i Sverige, till exempel med "Förnybart i tanken", "Stolpe in för stad och land" och Energikontoren Sverige. Med BioDriv Öst och Energikontor Öst har vi möten varannan vecka. Vi har startat möten med Regional utveckling mer systematisk kring både vätgas och skogsråvara. Vi deltar på Closer:s möten och rundabords-samtal. Vi är med i både Energigas Sverige och Vätgas Sverige. Vi har stark koppling och samverkan med Energi- och klimatrådgivarna i länet. (Projektgrupp)

Samverkan med de tre kommunerna Habo, Vaggeryd och Tranås inom den operativa etableringsgruppen⁵ har också ytterligare synliggjort vikten av kommunal samverkan och att många parter behöver vara involverade.

Märker nu att det är ett samverkansprojekt med många partners inblandade, arbete med t ex samtal med företag eller enkät, i t ex Habo, är lokalt förankrade via EKR, många är inblandade, men det är svårt med pandemin och vad vi har för kanaler att nå ut. (Projektgrupp)

Samverkan har på flera sätt fördjupats inom FASTR men att den redan innan projektet arbetats upp – exempelvis genom det förra ERUF-projektet Kraftsamling biogas II med bland annat samverkan kring biogas via biogasöverenskommelsen och Energikontorets projekt Hela RESAN. FASTR har därmed blivit en del av de strukturer som fanns sedan tidigare.

2.2 Delmål B: kunskap och förmåga för ökad förändringstakt

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

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

⁴ Etableringsgruppen är en del av FASTR-projektet och är en kommungrupp som arbetar operativt i en viss kommun (tre pilotkommuner). Personer kommer och går i det operativa arbetet men främst är det miljöstrateg/näringslivstrateg och energi- och klimatrådgivare som är kärngruppen. Nyligen har en ny läns-etableringsgrupp skapats (vilket var en plan från projektstart) och ska ha sitt första möte i maj och som är kopplat till Klimatrådet. Den består av miljö-strateger från tre kommuner, en från åkerinäringen, en från handelskammaren, två från RJL där den ena är från etableringssidan och den andra är från samhällsplanering samt projektledare FASTR och två från Länsstyrelsen som också är med i FASTR. Läns-etableringsgruppen är ett slags referensgrupp till den mer operativa kommungruppen.

⁵ Se fotnot 4 ovan.

Medverkande aktörer för genomförande av detta delmål är främst Klimatrådet ⁶, Hela RESAN, BioDriv Öst, Energikontor Östergötland, Fossilfritt Norr, experter samt länets kommuner.

2.2.1 Huvudsakliga aktiviteter hittills ⁷

- Utbildningen "Förnybara drivmedel - Vad, varför och hur då?" i två delar av Johanna Mossberg, RISE. För kunskapsunderlag till privata och offentliga aktörer i länet samt som spridningsmaterial för kommunernas Energi- och klimatrådgivare (EKR). Över 30 deltagare okt-nov 2019 vid 2 digitala kurstillfällen.
- Utbilda utbildare. Utbildning av kommunernas EKR, del ett och del två. EKR får först en utbildning och sedan tränar de att utbilda andra och får feedback under en heldag. Under hösten 2020 och våren 2021 har EKR haft kontakt med näringslivs- och privatpersoner och även miljö- och hållbarhetsstrateger i kommunerna och presentationsmaterialet används i dessa möten. Materialet har tagits fram tillsammans med BioDriv Öst som också har varit ett stöd i det utåtriktade arbetet.
- Under 2019 tog FASTR fram en kommunikationsplan, ett arbete som har fördjupats under 2020 och 2021. Våren 2021 färdigställdes bland annat en GAP-analys där den ursprungliga ansökan jämfördes med den nuvarande projektplanen. Ett resultat av denna jämförelse var att planerade satsningar på varumärkesarbete och målgruppsanalys delvis inte fanns med, vilket då påbörjades och kommer att fortsätta under hösten 2021. Genom Energikontor Norra Smålands nystartade projekt ATTRACT – innovativ arbetspendling för attraktiva arbetsgivare i Jönköpings län - kommer FASTR också kunna få synergier kring arbete med varumärkeskommunikation.
- En hälsoekonomisk analys av Jönköping University som visar på konsekvenserna av utsläpp av fossila bränslen var klar våren 2021. Ett webinarium med bland annat politiker planeras efter sommaren 2021.
- Sprida kunskap (webb m.m.): tagit fram film om att tanka fordonsgas, spridit fordonsdekaler (biogassymbolen), publicerat nyheter löpande på Energikontorets webb, i sociala medier samt i nyhetsbrev.
- Konferenser. Deltagit och förberett för Transporteffektivitetsdagen (TREFF) tillsammans med Closer på Elmiamässan i augusti 2020 och medarrangerade Plusenergiforum på Science park under länets Klimatvecka som arrangerades av Klimatrådet i september 2020. Flera på Energikontoret har varit delaktiga kring information och föredrag m.m.

⁶ Idag är alla länets kommuner, Region Jönköpings län, många myndigheter och ett stort antal företag, ideella organisationer och högskolan engagerade i Klimatrådet Jönköpings län. Det är ett samverkansråd som bygger på en långsiktig, uthållig och bred samverkan i länet sedan 2011. Klimatrådet är ett sätt att gemensamt bidra till nationella klimatmål samt uppnå den genom Klimatrådet fastställda och gemensamma visionen om att Jönköpings län senast 2050 är ett Plusenergilän. Texten är till stora delar hämtad ifrån hemsidan Klimtrådet.se den 31/5 2020.

⁷ Sammanfattningen av aktiviteter är främst hämtad från projektledarens information vid styrgruppsmöte i mars 2020 och kan ha förändrats.

2.2.2 Sammanfattande analys av delmål B

Det är ett mycket brett mål som innefattar en stor mängd aktörer och kunskaper inom en mängd olika fält. Projektet har dock på ett flertal olika sätt och till ett flertal olika målgrupper gett ökad kunskap om förnybara bränslen och fossil-oberoende transporter. På vilket sätt detta har lett till en effektivare och snabbare omställning är svårt att avgöra. Ökad kunskap och förmåga har också andra delmål bidragit med, såsom delmål C med den operativa etableringsgruppen i tre pilotkommuner och delmål D med klimatsmart upphandling.

2.3 Delmål C: Tanka förnybart och ladda i hela länet

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

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

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

2.3.1 Huvudsakliga aktiviteter hittills

- Länsstyrelsens infrastrukturplan har spridits via Energikontorets webb, sociala medier och nyhetsbrev samt seminarier. Infrastrukturplanen har också varit en utgångspunkt för arbetet i etableringsgruppen där FASTR ses som ett sätt att operativt genomföra delar av planen.

Etableringsgruppen är, som tidigare nämnts, en del av FASTR-projektet och är en kommungrupp som arbetar operativt i en viss kommun (tre pilotkommuner). Personer kommer och går i det operativa arbetet men främst är det miljöstrateg/näringslivstrateg och energi-och klimatrådgivare som är kärntruppen. När arbetet med etableringsgruppen beskrivs i denna rapport är det denna operativa grupp i tre kommuner som menas om inget annat sägs.

Nyligen har också en ny *länsetableringsgrupp* skapats (vilket var en plan från projektstart) och ska ha sitt första möte i maj och som är kopplat till Klimatrådet. Den består av miljöstrateger från tre kommuner, en från åkerinäringen, en från handelskammaren, två från RJL (Region Jönköpings län) där den ena är från etableringssidan och den andra är från samhällsplanering samt projektledare FASTR och två från Länsstyrelsen som också är med i FASTR. Länsetablerings-gruppen kan ses som en referensgrupp till den mer operativa kommungruppen.

Den operativa etableringsgruppen är en konstellation inom projektet FASTR som inte gör egna investeringar utan samordnar och stärker förutsättningarna för investeringar och som startades i början av 2020. Under stora delar av 2020 har etableringsgruppen bland annat haft kort om personal och har inte kunnat arbeta som förväntat. Tre kommuner har anmält

intresse och där har också, främst under våren 2021, insatser skett i samverkan med kommunerna Habo, Tranås och Vaggeryd.

Det arbetas bland annat med att ta fram kartor över områden där det saknas tankställen för förnybara bränslen, kartläggning över antal fordon med förnybara bränslen i kommunerna och gruppen undersöker kommunernas planer på tankstationer och laddningsställen i diverse kommunala policydokument och planer (såsom översiktsplan).

Det arbetas också med en intressentanalys och fördjupad problemanalys och mål för några geografiska områden.

I de tre kommunerna görs olika former av insatser beroende på behov. I en kommun görs exempelvis en undersökning mot företag för att få mer underlag om möjliga volymer till en tankstation för biogas. Samverkan om de olika insatserna i kommunerna sker med främst miljö-strateger och kommunens EKR. Flera intervjupersoner uppger att förhoppningar fanns om mer stöd från FASTR och att det finns behov av externt stöd med exempelvis kartläggningar av volymer och fordon, vilket annars är svårt att få loss resurser till.

- En Excelfil med statistik per kommun för drivmedel, fordon, tankställen och växthusgasutsläpp har sammanställts och uppdaterats på en gemensam projektyta till etableringsgruppen och till kommunala tjänstemän som arbetar med nybyggnationer/planer för förnybara drivmedel som ger kunskap om nuläget när kommunen planerar för byggnation. Det har bland annat också, i samråd med miljö-strateg, sammanställts statistik i Vaggeryds kommun inför politikerträff i september 2020.
- Det utreds förutsättningar för tankstation med vätgas i Gislaved och Jönköping.
- Ett examensarbete vid Jönköping University med möjligheter och utmaningar i omställningen till fossiloberoende fordon arbetades fram i samverkan med FASTR och presenterades våren 2020.

2.3.2 Sammanfattande analys av delmål C

Flera intervjupersoner menar att förväntningarna på den operativa etableringsgruppen hittills inte har infriats, främst pga. personalbrist när arbetsinsatser har behövts på annat håll i pandemin.⁸ Flera värdefulla underlag har dock tagits fram och ny kunskap har skapats om exempelvis fordon, tankstationer och lokala förutsättningar i kommunerna som sannolikt är en viktig grund för fortsatt regionalt utvecklingsarbete. Flera intervjupersoner menar också att det behövs en tydligare bild av framtida behov av fossilfri infrastruktur och hur de olika aktörerna i bränslenas värdekedjor kan involveras.

⁸ Personalbrist har både varit andra arbetsuppgifter för personalen på Länsstyrelsen, där FASTR inte kunnat prioriterats fullt ut. Under perioden mars-juli var projektledaren involverad i Länsstyrelsens stabsarbete med covid-19-pandemin och arbetet stannade av.

2.4 Delmål D: Klimatsmarta upphandlingar och transporttjänster

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

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

Medverkande: Upphandlingsexperter, Drive LBG, CLOSER och samma som målgrupp

2.4.1 Huvudsakliga aktiviteter hittills

Upphandlingsnätverk

Under 2019 och 2020 genomfördes två nätverksträffar och det planerades att genomföra en digitalt i maj 2020 som var tvungen att ställas in.⁹ De första två träffarna var främst omvärldsbevakning och en introduktion till förnybara bränslen för att bygga upp en gemensam kunskapsnivå. På den tredje träffen planerades bland annat en workshop där deltagarna gemensamt skulle granska varandras dokument och skrivelser om miljökrav.

När ansvarig delprojektledare gick vidare till en annan tjänst inom RJL saknades rätt upphandlingskompetens inom Energikontoret Norra Småland och en konsult anlätades istället. Konsulten anlätades först för att hålla i en upphandlingsworkshop om fossilfria resor och transporter i september 2020 och därefter som processtöd för FASTRs upphandlingsnätverk under resterande projekttid.

I samråd med Energikontoret och deltagare konkretiserades under hösten FASTRs upphandlingsnätverk till fyra spår:

- 1) Fordonsupphandling gemensamt med Region Jönköpings län (initiativ styrs av RJL inom ramen för ordinarie rutiner för samordnad upphandling).
- 2) Utveckla fordonsadministration gemensamt antingen genom att samarbeta mellan kommunerna och dela på central funktion eller upphandla tjänst externt (ett möte har hållits).
- 3) Gemensam praktisk uttolkning av den redan beslutade biogasstrategin och eventuellt kompletterade styrdokument för upphandling av drivmedel, fordon, resor och transporter (ett möte har hållits i FASTRs regi. De tjänstepersoner som har rollen som fordonssamordnare håller kontakt med varandra själva).

⁹ Det var få anmälda och det är specifikt upphandlare som har avböjt. De har bland annat fullt upp i Covid19-tider med att se till att äldre och sjukvården har material och prioriterar annat. Nätverksträff ett i september 2019 var i Jönköping med 23 deltagare från 14 olika offentliga organisationer i Jönköpings län. Nätverksträff två i januari 2020 i Värnamo med 25 deltagare från 15 olika offentliga organisationer. Främst från kommuner, alla kommuner förutom Aneby har deltagit. Även deltagare från Jordbruksverket, länsstyrelsen, ett bostadsbolag, Region Jönköpings läns upphandlare och miljöstrateger. Efter varje träff skickades ut en enkät om bland annat temat och längden på dagen och utifrån dessa svar och annan feedback har nätverkets innehåll utvecklats. Nätverket förankrades före start genom att delprojektledaren förde diskussioner både med upphandlare och med miljöchefer i kommunerna.

4) Gemensamma krav på "fossilfrihet"/"klimat" för transportdelar i t ex olika tjänster där transporter ingår. Under våren 2021 formulerade nätverket önskemål om en gemensam "kravkatalog". Då en sådan kräver kontinuerligt underhåll uppmuntrar processledande konsult till att använda andra kravsamlingar, t ex från BioDrivÖst, och att utgå från verkliga upphandlingsunderlag i FASTR-nätverket som kommenteras kring olika vägval.

Konsulten ger enskild rådgivning till några deltagare i specifika upphandlingar under förutsättning att de sedan delar med sig av sina erfarenheter till andra i den stora gruppen. Upphandlingsunderlagen ska kunna ingå i en kommenterad kravsamling, förutsatt att deltagare i nätverket bidrar med några olika praktiska case.

Ett femte spår uppstod under våren 2021 i och med att en av kommunerna valts ut som remissinstans till lagförslaget som ska implementera Clean Vehicle-direktivet i Sverige. Eksjö är ombesörjt att lämna remissvar och flera andra FASTR-deltagare bistår med synpunkter. Lagförslaget innebär att biogasfordon inte ska betraktas som miljöfordon, vilket naturligtvis ger reaktioner i en region med starkt biogasengagemang. FASTR bistår med att svara på remissen, och kommer också att bidra till att kompetensutveckla upphandlingsnätverket i att hantera den nya lagen oavsett hur den kommer att se ut, förutsatt att lagen hinner beslutas innan projektet ska avslutas.¹⁰

Fordonsdemonstrationer

En strategi togs fram efter nyår 2020 för aktiviteter runt fordonsdemonstrationer för tung trafik. Efter inspiration från bland annat Region Skåne (som haft liknande för personbilar) och samtal med åkerier, fordonstillverkare och drivmedelsleverantörer avgränsades det till flytande biogas (LBG).¹¹ När Covid19 kom stoppades tillverkningen av fordon och det är därför inget som har prioriterats.¹²

Projektet har dock arbetat vidare med tankarna kring fordonsdemonstrationer och insikter har vunnits om att enstaka projekt inte kan kontakta åkerinäringen – projekt behöver samverka med varandra och lära känna nyckelaktörer inom åkerinäringen. Projektledaren har därför tillsammans med en kollega i Jämtland i projektet "Förnybart i tanken" gått ihop och designat en nationell biogasroadshow som kan ingå i åkerinäringens egna event, vilket också Drive LBG har nappat på och är intresserade av.¹³ "Roadshow biogas" drivs med Drive LBG och "Förnybart i tanken" och planeras att komma till Jönköping i oktober 2021 under Klimatveckan.

¹⁰ Det blev en stark reaktion på lagförslaget då frågan lyftes politiskt från Sävsjö kommun i Klimatrådet och till Region Jönköpings län (RJL), med resultat att flera kommuner, Jönköping energi, Länsstyrelsen samt RJL planerar att skicka in liknande svar som Eksjö.

¹¹ Tankningen av HVO och Etanol sker på samma sätt och projektet valde därför ellastbilar och lastbilar med flytande biogas (LBG). Det visade sig att Volvo har tagit fram ellastbilar men att de är dyra och tar tid att få fram så det begränsades till LBG. Idén är att åkerier får testa att köra ett fordon helt gratis. De får lastbilar av en leverantör och får tankkort av ett företag som erbjuder gas. De får också utbildning i att tanka. Projektets insats är att koordinera arbetet och göra det strukturerat. Det är, menar delprojektledaren, vanligt att åkerier får testa fordon men projektet ville göra det mer strukturerat med intervjuer före och efter och sammanställa hur det har gått, göra reportage som publiceras på Energikontorets webb, i sociala medier samt i nyhetsbrevet. Förhoppningen var att öka kunskapen hos åkerier om förnybara bränslen och också att samarbetet ökar mellan åkerier i länet och drivmedelsleverantörer. Åkerier är primär målgrupp medan fordonstillverkare, drivmedelsleverantörer och återförsäljare är sekundära målgrupper.

¹² Planen var 10 åkerier och under ett år, att börja i maj för att utvärdera det första åkeriet och under hösten göra de övriga. Den delprojektledare som var ansvarig för denna del har också slutat i projektet.

¹³ Energimyndigheten fick uppdraget och i slutet av 2018 beviljades Energigas Sverige stöd att under tre år vara värd för Innovationskluster för flytande biogas, som fick namnet Drive LBG. Drive LBG kommer att verka för att samla, demonstrera samt öka kunskapen, innovationskraften och utvecklingsmöjligheterna med hållbara lösningar för flytande biogas (LBG) på såväl nationell som internationell nivå. Hämtat den 12 maj 2021 från <https://www.energigas.se/om-oss/nationella-samarbeten/drive-lbg/>

Nya miljökrav vid upphandling och upphandlingskluster

FASTR har varit delaktiga i arbetet med Region Jönköpings läns nya uppdaterade miljökrav för upphandlade transporter (som ligger i linje med upphandlingsmyndighetens nya hållbarhetskriterier för drivmedel och fordon).

FASTR bidrog under våren 2020 till att bygga upp och driva ett upphandlingskluster för offentlig sektor i Sverige. Klustret har främst riktat sig mot andra Energikontor som arbetar med upphandlingsfrågor. Klustret har hittills haft två digitala träffar med 6 deltagare på varje träff.

2.4.2 Sammanfattande analys av delmål D

Projektet har på flera olika sätt arbetat med upphandlingsfrågorna och där planer flera gånger har ändrats både pga. pandemin och att personal har slutat. Det förs löpande en diskussion om hur samverkan mellan kommunerna om upphandlingar kan fortleva efter projektet och upphandlingsnätverket har av flera intervjupersoner upplevts som mycket givande med bland annat ökad kunskap och nya kontakter. Internt i kommunerna pekar det på att upphandlingskompetensen har stärkts, medan projektet i lägre grad hittills har påverkat transportleverantörernas förmåga. Även om en intressant roadshow för biogas är på gång. Flera intervjupersoner betonar upphandlingens betydelse för omställningen och det är även nära sammankopplat med den operativa etableringsgruppens arbete.

2.5 Delmål E: Produktion av förnybara drivmedel

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

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

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

2.5.1 Huvudsakliga aktiviteter hittills

- Utredningsarbete pågår om vätgas och en demonstrationsanläggning med vätgasproduktion från solceller har visats vid ett flertal tillfällen.

Delprojektledare för vätgas har bland annat arbetat med förutsättningar för etablering av tankstation för vätgas och har omvärlds-bevakat för att stärka projektets kompetens och hitta kontakter och nätverk. Hen har t ex fått förfrågningar från Jönköpings kommun som vill förbereda sig på att etablera vätgas och även Vetlanda har visat intresse. Delprojektledaren har varit spindeln i nätet i möten mellan kommunens olika funktioner rörande etablering av

tankstation för vätgas såsom planfrågor, exploatering och översiktsplan och har skapat möten och bidragit i dialogen. Hen har också tagit fram ett PM som hjälp till kommunerna vid etablering och har haft flera webinarier. Vätgas har fått stor uppmärksamhet de senaste 1-1,5 åren och det finns ett stort behov av samordning och samverkan.

- FASTR har tagit hjälp av energikontorskolegator i sydost – som jobbar mer med bioenergi och bland annat har närhet till Linnéuniversitet – för att ta fram underlag för en utredning om att producera drivmedel från skogsråvara. Områden att utreda vidare är exempelvis om det finns outnyttjad potential, var en produktionsanläggning kan ligga, lämplig råvara och vilka samverkansaktörer som kan delta. Det finns en plan för denna utredning men det ryms inte inom projektets budget.
- Deltagande i nätverket Energigas Sverige¹⁴ och utvecklingsarbete med att bilda biogasnätverk och Energigas Norra Småland¹⁵. Arbetet har bland annat innefattat analys av nätverkets innehåll, möjliga intressenter och hur det organisatoriskt kan leva vidare efter projektets slut.
- Samverkan med Biogas Research Center (BRC), bland annat om en symbiosstudie och en kartläggning av länets möjligheter att producera biogas.
- FASTR var medarrangör vid besök i januari 2020 av förre Finansmarknads- och bostadsminister (numera miljöminister) Per Bolund (MP) och deltog med flera representanter.¹⁶ I november 2019 var flera representanter från FASTR på biogasdagen på torget i Sävsjö.¹⁷
- Under 2020 arbetade flera i projektet med biogasmarknadsutredningens remiss "Mer biogas! För ett hållbart Sverige."

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

¹⁵ Energigas Norra Småland har varit ett arbetsnamn i projektet men det är inte beskrivet som ett energigasnätverk i det beslut som ligger bakom detta arbete. Det är kommunalt forum som inom ramen för Biogasöverenskommelsen tog beslutet: "Ett regionalt samverkansnätverk med producenter, Jönköpings länstrafik, kommunerna, Region Jönköpings län och andra berörda intressenter bildas." Nyligen togs beslut i Regionstyrelsen om att mellan 2022-2026 arbeta vidare med ett nätverk som också är en del av samarbetet med BRC (Biogas Research Center) och det tillförs 250 000 kr per år.

¹⁶ Ett besök gjordes på en produktionsanläggning för biogas som är under uppbyggnad av Hitachi Zosen Inova, HZI, mellan Tenhult och Barnarp. Det andra besöket gjordes på den tankstation för flytande biogas som Gasum öppnade på Torsviksområdet under 2019.

¹⁷ På torget berättade och visade flera aktörer upp goda exempel på biogas: Bröderna Linders Åkeri, E.ON Biofor AB, FordonsGas Sverige AB, Lantbrukarnas Riksförbund, Njudung Energi AB, Sävsjö Biogas AB och Sävsjö kommun.

- Uppföljning av Biogasöverenskommelsen med bland annat en presentation av en uppföljningsenkät på kommunalt forum i juni 2020 och dialog med kommuner.¹⁸

2.5.2 Sammanfattande analys av delmål E

Projektet har bidragit till att hålla biogasöverenskommelsen vid liv – som skapades genom projektet Kraftsamling biogas II – och har ökat kunskapen om förutsättningar för produktion både gällande vätgas och från skogsråvara.

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

2.6 Projektmål

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

De aktiviteter som görs inom varje delmål ska således leda fram till projektmålet. Arbetar projektet i denna riktning? Att definiera stärkta förutsättningar är inte lätt då varje delmål är komplexa i sig. Men sammanfattningsvis är bedömningen att projektet har arbetat med aktiviteterna i projektplanen och att dessa på många olika sätt stärkt förutsättningarna – även om det varit ett stort grepp med alla drivmedel.

Tycker vi gör rätt saker – är väldigt nyttiga på många fronter, första transportprojektet på energikontoret som är för alla drivmedel och transporter, förutom biogas. Men var lite för stort kliv, lite väl stort med alla drivmedel? Bara det med infrastrukturplanen en stor grej, bara att få ägande är jättestort (Projektledning)

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

¹⁸ ERUF-projektet Kraftsamling biogas II - en föregångare till FASTR - tog på uppdrag av Kommunalt forum fram utredningen "Samverkan för biogas i Jönköpings län - utredning om samverkansformer för ökad produktion och användning av biogas och tankningsinfrastruktur i Jönköpings län". Syftet med utredningen var att närmare genomlysna förutsättningarna för ökad produktion och användning av biogas i länet och föreslå former för samverkan, produktion och tankningsinfrastruktur. Arbetet utgick ifrån en tidigare förstudies förslag till inriktningsbeslut och det som benämns som "stort scenario" avseende efterfrågan och användningen av biogas. Möjligheterna att använda biogas som drivmedel inom framtidens transportsektor bedöms i utredningen vara goda samtidigt som även elektrifiering, andra biodrivmedel och ett transporteffektivt samhälle kommer vara viktiga faktorer för att minska sektorns klimatpåverkan.¹⁸ Utredningen föreslår att Kommunalt forum skyndsamt inleder en process för att införa överenskommelsen i länets kommuner och hos Region Jönköpings län, vilket också blev fallet. Beslut om att införa överenskommelsen togs under 2019.

Insatser i FASTR ger - på samma sätt som i Kraftsamling biogas II - troligen inte heller resultat förrän en tid efter projektet.

Målen uppfylls inte förrän efteråt, de tankstationer med biogas som byggs i dag är från Kraftsamling biogas. Nu påverkas av både tidigare och nuvarande projekt. Vi har goda förutsättningar att nå projektmålen i FASTR. Laddinfrastrukturen kommer av sig själv, vi ökar mängden biogas, fordonsadministrationen fanns inte tidigare - vi har börjat styra upp det mer. Hela RESAN har också jobbat med fordonsadministrationen och FASTR tog över här. Det är ett pussel mellan projekten. Absolut att FASTR bidrar till att öka förutsättningarna. Både laddställen och logistikområden tar tid – det kommer att landa långt efter att projektet har tagit slut.
(Projektledning)

Case

Ett sätt att beskriva projektets påverkan är i praktiska fall där projektet gjort skillnad. Ett fall är där projektledare sammanförde en leverantör för gastankstationer med miljö-strateg i Tranås vilket har bidragit till att det nu är en gastankstation på gång i Tranås.

I ett annat fall sammanförde projektledare intressenter - exempelvis kommunens energibolag, åkerinäring och terminalägare - för investerare av laddstationer för 100 lastbilar i Torsvik i Jönköping som förde arbetet framåt.

Nyckeltal

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

Mätbara data är ett viktigt underlag i utvecklingsarbetet. FASTR har arbetat med att ta fram och presentera olika former av statistik och projektet har fått förstärkning med personal från Länsstyrelsen som ska hjälpa till att sprida kännedom om statistiken och klargöra vem som framöver kommer att ha denna funktion (att ta fram statistik för att kunna följa utvecklingen).

I Tabell 1 presenteras några nyckeltal som FASTR har definierat och resultat fram till 2018. Där visas bland annat att det är en lång väg kvar att nå minst 75 % lägre utsläpp av växthusgaser 2030.

Tabell 1. Utsläppsminskning och förnybara drivmedel

Enhet	Utfall
Mängden fossila drivmedel har minskat	Jönköpings län: Flytande fossila drivmedel har minskat med 345 GWh mellan 2010 och 2018 i länet. Från 3 612 till 3 267 GWh. Det motsvarar en minskning på 9,6%. I Riket var sänkningen 16,6% under 2010 till 2018.
Mängden såld fordonsgas har ökat	Såld fordonsgas har ökat med 22 GWh mellan 2010 och 2019 i länet.
Andel biogas i såld fordonsgas har ökat (%)	Andelen biogas i fordonsgasen i länet har ökat från 72 % 2010 till 82,5 % 2019 i Jönköpings län.

Andra kvantitativa mål som FASTR vill uppnå under projektiden är:

- * Antalet publika tankställen för biogas har ökat med minst 4
- * Antalet publika tankställen med andra fossilfria drivmedel har ökat med 5
- * Antalet publika laddstationer har ökat
- * Antalet publika laddstationer/punkter och tankställen med fossilfria drivmedel har ökat med minst 20 procent för förstärkningen av infrastrukturen på landsbygden.

Denna statistik kommer projektet att ta fram vid slutet av projektiden.

Då FASTR inte har någon rådighet över investeringsmedel behöver alltid någon annan aktör vara med och därmed är det svårt för projektet att på egen hand nå upp till de kvantitativa målen ovan.

2.7 Projektorganisationen

Styrgrupp

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

Styrgruppen har de senaste mötestillfällena och efter ledning av projektledaren diskuterat projektets implementering mer ingående och flera ledamöter har upplevt detta givande och lärorikt. I diskussionerna skapas det mer kunskap om de olika aktörernas olika ingångar och perspektiv som är värdeskapande. Flera menar också att det hade varit värdefullt med tydligare kopplingar till projektets resultat för att kunna hjälpa projektet ytterligare.

Ledningsgrupp

Ledningsgruppen arbetar operativt med projektet och består av en huvudprojektledare, delprojektledare inom olika områden och stödfunktioner. En person i ledningsgruppen är från Länsstyrelsen i Jönköpings län och övriga är från Energikontoret Norra Småland.

Ledningsgruppen träffas på veckomöten för kortare avstämningar och har ofta månadsmöten för mer fördjupad diskussion. Flera upplever vid intervjutillfällena att projektgruppen efter en inledande fas kring sökande efter tydlighet och vad projektet ska göra nu arbetar tätare tillsammans och har fått upp fart i projektet.

Ledningsgruppens arbete har också i hög grad påverkats av att nyckelpersoner har slutat sin tjänst, såsom biträdande projektledare och ansvarig för upphandlingsnätverket, och även projektledaren kommer att avsluta sin tjänst till sommaren. Det finns en oro hos de som är kvar hur det kommer att påverka deras arbete och projektets fortsatta utveckling. Ledningsgruppen presenteras nedan:

- Gunilla Nilsson, huvudprojektledare. Leder och fördelar arbetet, har kontakt med styrgruppen och gör enskilda insatser i projektet, sitter t ex med i etableringsgruppen. Gunilla har valt att avsluta sin tjänst och jobbar fram till sommaren.
- Ulrika Lahti, var tidigare biträdande projektledare och hade blandade uppgifter, t ex administration och kontakter med alla medfinansierare (23 stycken), biogasnätverk, biogasöverenskommelse, statistik och var ansvarig för digitala möten. Var även med och arrangerar nätverksträffar för upphandlare. Ulrika var sedan sommaren 2020 sjukskriven och sa upp sig hösten 2020.
- Jesper Agrelius, Länsstyrelsen, främst etableringsgruppen och är samordnare för denna. Medverkat i att arrangera PEF (Plusenergiforum). Ingår i Länsstyrelsens stabsarbete under covid-19-pandemin och har inte kunnat delta som förväntat i projektet.
- Josip Glavas, främst upphandling, samordnade upphandlingsnätverk och arrangerade fordonsdemonstrationer. Medverkade i att arrangera Plusenergiforum. Maria Losman vid företaget Ecoplan In Medio har sedan hösten 2020 arbetat med upphandlingsnätverket (har inte varit med i ledningsgruppen) och Josip gick först över till andra uppgifter inom inköp på RJL och har nu lämnat för att starta ett eget solenergiföretag (sedan feb 2021).
- Cecilia Jönsson, projektekonom, bland annat redovisningen till Tillväxtverket.
- Jessica Strid, regional utvecklingsledare vid Region Jönköpings län. Har anordnat utbildningar för energi och klimatrådgivare (EKR), deltagit på upphandlingsnätverkets möten och är delaktig i sol-el och vätgasprojekt med Johan Lundberg.
- Johan Lundberg, vätgas och systemfrågor kring förnybar elproduktion och energilagring och koppling till användning och produktion av drivmedel.
- Karin Kjällbring, kommunikatör. Bland annat huvudkommunikatör för Plusenergiforum och stöttar där det finns behov i de olika delmålen/aktiviteterna samt var tidigare även med och arrangerade nätverksträffar för upphandlare.
- Åsa Nylander, ny kommunikatör i projektet för bland annat varumärkesstudie och målgruppsanalys.
- Sedan hösten 2020 har projektet också en ny assistent, Oskar Sundholm, som stöttar med diverse administrativa uppgifter, en konsult, Johnny Johansson, som främst arbetar med statistik och presentationer av data samt Annika Pers Gustafsson vid Länsstyrelsen som också är ett stöd kring statistik.

Två andra personer på Energikontoret kommer också att sluta sina anställningar till sommaren 2021. Therese Silvander, bland annat projektledare inom hållbart resande på Energikontoret och som skulle ha jobbat 30 % i FASTR framöver samt Erhan Tershani, kommunikator med kunskap om teknik som också skulle varit behjälplig i projektet.^{19 20}

2.8. Hållbarhetsaspekter

Det finns tre hållbarhetsaspekter – eller horisontella kriterier som de kallades tidigare – som alla ERUF-projekt ska förhålla sig till:²¹ miljö, mångfald och jämlikhet. Grundtanken är att genom att använda dessa tre aspekter som verktyg kan projektet öka innovationsförmågan och minska resurs- och energiförbrukningen och därigenom bidra till att lösa de regionala utmaningarna och till hållbar utveckling och tillväxt. Tillväxtverket vill att hållbarhetsaspekterna ska beaktas både vid planering, genomförande och vid uppföljning av projektet.

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

Utvärderingen visar att alla tre hållbarhetsaspekterna – såsom de definieras i projektbeslutet – finns med i projektarbetet. Miljödelen är uppenbar och det förs diskussioner med ett landsbygdsperspektiv. Kunskap har också skapats om hur laddstationer kan ha ett tillgänglighetsperspektiv där även funktionsnedsatta kan tanka på ett smidigt sätt.

3. Fler resultat och analys

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

3.1 Personalsituationen och Energikontorets organisation

Personalens tid, kunskap och kompetens är avgörande för ett projekt som FASTR ska kunna ge resultat. För att kunna utveckla områden, skapa samverkanslösningar och kommunicera komplexa frågor krävs det ofta nyanserad kunskap inom exempelvis biogas, vätgas eller transporter. Det tar tid att förstå exempelvis både biogasens systemlösningar och enskilda tekniska lösningar kring gasen, rötningen, motorerna etc. Detsamma gäller alla områden. Upphandlingsfrågorna är exempelvis mycket komplexa gällande både form och sakinnehåll.

¹⁹ En ersättare till Erhan Tershani med teknisk expertis är nyligen rekryterad och börjar hösten 2021.

²⁰ För att möta upp mot personalförändringarna har bland annat Oskar Sundholm anställts som projektsamordnare och kommer att stärka upp i FASTR (Oskar skulle annars ha slutat). Johan Lundberg går upp i tid och verksamhetschef Carlos Pettersson kommer att fortsätta hålla i projektledning då de inte hittade en tillräckligt bra ersättare för Gunilla. Projektet söker nu också en sakkunnig på området som förstärkning till vintern och framtida satsningar på bland annat BRC (Biogas Research Center)/biogasuppdraget.

²¹ Delar av detta stycke är hämtat ifrån Tillväxtverkets hemsida, på <https://tillvaxtverket.se/vara-tjanster/guider-och-vagledningar/handbok-for-eu-projekt/ansoka/sa-bedomer-tillvaxtverket-er-ansokan/hallbarhetsaspekter.html>

När personer med kompetens slutar och nya kommer in tar det både tid och kraft för projektet att sätta in de nya personerna i arbetsuppgifterna och de nya har kanske inte heller just den kompetens som erfordras. Alla som jobbar i projektet är på sätt och vis nyckelpersoner och när någon blir sjuk eller slutar stannat det upp. Flera delar har dock kunnat lösas med extern kompetens, det har t ex kommit in en assistent till projektledaren, konsult som driver upphandlingsnätverket och konsult som tar fram statistik och kartor.²²

När biträdande projektledare, som gjort diverse insatser i projektet inom ett flertal delar och bland annat hade lång erfarenhet av biogasfrågorna, slutade i höstas var det ett stort avbräck. När nu projektledaren slutar – som har samlat kunskap, kontakter och erfarenheter inom flera områden – kommer projektet sannolikt att tappa fart igen.

Energikontoret Norra Smålands organisation

En faktor som påverkar projektets resultat är Energikontoret Norra Smålands organisation. Genom att den till största delen bygger på projektfinansiering behöver medarbetare utöver sina uppgifter i ett projekt hjälpa till att söka nya medel. Medarbetare behöver också hjälpa till i andra projekt och har ofta ett mindre antal procent i flera projekt vilket kan göra att arbetet blir ryckigt och det är svårt att få kontinuitet. Samtidigt som det också ger ett lärande om olika projekt och lättare att ta vid om någon slutar eller är i behov av stöd. Under en relativt kort tid har det på Energikontoret också skett flera personalförändringar, vilket inte minst den nuvarande situationen i FASTR visar där flera nyckelpersoner, exempelvis både projektledare och biträdande projektledare, har slutat. Via en större andel fast finansiering kunde Energikontoret bygga upp kompetens på ett annat sätt och skapa mer kontinuitet över tid. De frågor som FASTR handlar om – såsom upphandling, biogas och transporter – kräver kompetens och tar tid att bygga upp, både för de som arbetar aktivt ute och kommunikatörer.

3.2 Förändringsansökan

Energikontor Norra Småland och styrgruppen för projektet FASTR önskar flytta projektets slutdatum med nio månader från 2021-12-31 till 2022-09-30 inklusive avslutningsperioden. Hela förändringsansökan visas i bilaga 3. I förändringsansökan ges förklaringar till förlängning och de mervärden som kan uppnås. Utvärderingens resultat ligger väl i linje med de resultat som presenteras i förändringsansökan och en förlängning kommer sannolikt innebära att området kan ta ytterligare steg framåt nu när projektet har fått upp mer fart, även om det finns frågetecken när fler personer i projektet har slutat. Men det finns sammantaget ändå flera värden som kan uppnås med en förlängning som är synd att missa.²³

3.3 Implementering

Vi behöver definitivt konkretisera kring vad som ska implementeras (Projektledning)

Viktigt att efter projektets slut ha implementerat etableringsgruppen och nätverket Energigas norra Småland (Projektledning)

²² Även personal från Länsstyrelsen har således inte kunnat prioritera FASTR fullt ut. Under perioden mars-juli var en projektledare involverad i Länsstyrelsens stabsarbete med covid-19-pandemin och arbetet stannade av.

²³ När de sista raderna skrivs i denna rapport har också FASTR blivit beviljad förlängning till september 2022.

Diskussionen om vad som bör leva kvar efter projekttiden och vad som bör fokuseras för att åstadkomma förändring har varit levande under hela projekttiden. Flera insatser handlar om ökad kunskap men också delar som behöver organiseras ytterligare för att de ska leva kvar. Områden som har prioriterats är etableringsgruppen, energigasnätverk och upphandlingsfrågor. Nedan beskrivs dessa tre följt av en sammanfattande bild av fler projektdelar och hur de lever vidare.

Dessa områden kan ses som nyckelaktiviteter i projektets förändringsarbete och nyckelpersoner är personer inom dessa områden – förutom projektets egen personal som är en förutsättning för att driva arbetet.

3.3.1 Operativ etableringsgrupp och strategisk länsetableringsgrupp

Den operativa etableringsgruppen som agerar i kommunerna kan, menar flera intervjupersoner, ytterligare underlätta etableringen av tankstationer/laddstationer, även om bemanningen hittills inte har varit den önskvärda. Att det nu skapats en länsetableringsgrupp (se under aktiviteter) kommer sannolikt att förstärka arbetet ytterligare. Den operativa etableringsgruppen börjar bland annat få mer kunskap om helheten bland möjliga bränslen vilket är ett bra underlag för fortsatt arbete.

På väg att få mer helhetsgrepp om de olika bränslen, tidigare slagsida åt biogasöverenskommelsen, nu mer med laddstruktur och tillgänglighetsfrågan på tankstationer t ex. Nu är det också mer affärsmodeller, hur tänka, det kostar mycket med laddstationer, hur etablera, privatladdning och på jobbet. (Projektgrupp)

Vara praktiskt och ute på fältet

En etableringsgrupp – både en operativ ute på fältet och en mer strategisk såsom länsetableringsgruppen – kan således ha en viktig roll att spela för att underlätta en etablering. Det mest centrala för den operativa delen är att undersöka möjliga volymer där den som betalar för transporten också vill ställa om till andra drivmedel och bidra till att öka volymerna för att en tankstation ska få lönsamhet och kunna etableras. Det kan också handla om att få kontakter med leverantörer, stötta i planarbetet med markfrågor, som inom översiktsplan, detaljplan och exploateringsplan, att föra dialog med kommunens politiker och att informera allmänheten om ett visst bränsle. Det är många aktörer inblandade, t ex politiker, leverantörer av gas, invånare, tomrättsägare, fordonstillverkare, upphandlare – en etableringsgrupp kan hjälpa till att ha helhetssynen. Flera intervjupersoner betonar att arbetet måste vara praktiskt, mindre av kartläggning och mer ute på fältet. Det behöver vara konkret för att komma vidare.

Har tipsat om mindre tankställebyggare, att prata med dem direkt för att komma vidare. Ett litet företag i Vänersborg och Växjö har byggt på små ställen, de är tydliga med vilka volymer som behövs. Dessa volymer behöver samlas ihop, det är volymerna som är kärnan. (Konsult)

Det är viktigt att inte bara ha möten utan att rent fysiskt vara ute på fältet. Kan undersöka vilka företag som finns på orten, att t ex Schenker har ett visst antal lastbilar, kan prata med upphandlingsansvarig och om bränslet. Kan prata med politiker och tjänstemän och informera stora företag i regionen. (Extern aktör)

Den operativa etableringsgruppen jobbar nu också mer praktiskt och konkret, med exempelvis enkätundersökning till företag om deras intresse för förnybara bränslen för att kartlägga volymer och

att delta på företagsträffar på etablerade arenor i kommunerna såsom frukostmöten, ute i de tre kommunerna Tranås, Habo och Vaggeryd i samarbete med Energi- och klimatrådgivare (EKR) och miljö-strategier som har den lokala kännedomen.

Det har skapats mer kunskap om vilka bränslen som tankas i länet och var – det är på väg att skapas bra geografisk kartbild. Etableringsgruppen kommer också att få ökad klarhet i hur policyfrågorna ser ut, om en kommun t ex har plats för tankstation i sin översiktsplan.

Vi tänker följa upp alla kommuner och ha en regional plan för vad vi kan göra med kartmaterial och analyser. Vi har bra statistik med fordon och var det används, men inte bra bild på vad som är kommunens planer om publik laddstruktur, biogas etc. Vi behöver följa upp på policynivå i hela länet, om de t ex har beslut i översiktsplan om biogasmack eller laddstolpe. (Projektledning)

Flera intervjupersoner upplever också att det går trögt och det är det svårt ibland att veta vad som är nästa steg.

Går bra, men långsamt, upplever en tröghet, mycket processer på gång. Många tittar på allt och det är svårt att se nästa steg, men kanske händer saker runtomkring. Mycket tid går till att upprätthålla kontakter, träffa energi- och klimatrådgivare. Alla små stegen tar tid, det måste vara förankrat. Men det handlar mycket om kontakterna och då för vi det framåt. Planen måste vara förankring (Projektledning)

Vad är nästa steg?

Det har således nyligen bildats en ny och bred länsetableringsgrupp med koppling till Klimatrådet och det finns ny och samlad kunskap om både bränslen, tankstationer och kommunernas policyfrågor i länet. Det är därmed en bra grund att stå på för fortsatt utvecklingsarbete. Samtidigt ges det också en bild av att det är trögt och att arbetet till viss del står och stampar.

FASTR ska leverera en etableringsplan för länet, men det är oklart hur denna ska definieras och även vilket material som gruppen ska lämna ifrån sig. Det är läge nu att med den kunskap som finns att definiera, klargöra och konkretisera både planen, konkretisera materialet från gruppen samt processerna för implementering och fortsatt arbete? Engagemanget finns bland intervjupersonerna att ta det vidare – frågan är hur?

Vad kan gruppen göra? Farhåga att den själv dö... de måste implementera i sin organisation, hur går det till? Vad är det för material vi lämnar ifrån oss och hur ser produkterna ut? På tjänstemannanivå har vi en intressentanalys med vilka som bör vara mottagare och det kan vi själva påverka, på nivån ovanför med beslutsfattare är det svårare. Vad ska vi lämna till vem och vem ser till att det förvaltas vidare? (Projektledning)

FASTR ska leverera en etableringsplan med bland annat nu-läge geografiskt. Kanske gå fram med att täcka hålen i policy – t ex ge kommunens energibolag uppdrag att ta fram planer för laddstationer, underlag med att sats och ett inte så komplicerat dokument? Så här är kartbilden, så här på policynivå? Men det är mycket jobb innan. Vi måste börja rigga processerna nu? (Projektledning)

En betydelsefull del i det fortsatta arbetet med kommunerna för den operativa etableringsgruppen är de kontakter som har knutits och samverkan som har skapats, bland annat med kommunernas näringslivschefer.

Samverkan med kommunernas näringslivschefer – vidmakthålla de kontakter som nu finns med kommunernas näringslivschefer som ingång till det lokala näringslivet (särskilt tydligt i de 3 kommunerna). (Projektledare)

3.3.2 Upphandling

Flera intervjupersoner menar att det är viktigt att transportupphandlingar ännu mer styr mot förnybara bränslen. Upphandling av fordon hänger också intimt samman med möjligheten att etablera en gastankstation eller laddningsställen för elbilar. Kommunens fordon kan här spela en stor roll (även om inte volymen på antal fordon nås bara med kommunens fordon).

Det ger också en styrka om upphandlingar av bränsle kan samordnas med fler kommuner. Det ger bland annat ett större tryck mot leverantörerna och en större marknad för dem. Att ta hjälp av varandras kunskap i upphandlingsprocessen (mellan kommunerna) underlättar också att ställa rätt krav vilket ofta är svårt och komplext. I mindre kommuner har en anställd ofta väldigt många olika upphandlingar på sitt bord och det är en omöjlig uppgift att ha detaljkunskap inom alla områden.

Projektet har stöttat upphandlare i mindre kommuner i ett delnätverk om fordonsadministration vilket har varit mycket uppskattat. Just fordonsadministration lyfts återkommande i intervjuerna som en nyckel för att skapa klarhet i en kommuns upphandlingsprocesser.

I FASTR visar utvärderingen att upphandlingsnätverket har varit mycket uppskattat och det har bland annat gett fler kontakter och en fördjupad kunskap om kravställande. Det har funnits en önskan från projektledningen att än mer samverka kring konkreta upphandlingar, men detta har visat sig vara svårt att genomföra. Exempelvis för att upphandlingarna inte går i takt med varandra och också för att det vid projektstart inte fanns någon uttalad förväntan på deltagarna att samverka och ofta finns det inte heller tid i en ofta pressad verksamhet på hemmaplan.

Flera intervjupersoner vill gärna att samverkan kring upphandling fortsätter. Det finns också redan befintliga samverkansstrukturer i regionen som skulle kunna utvecklas än mer. Flera intervjupersoner betonar även vikten av att RJL verkligen lyssnar in kommunernas behov för att olika strategier än mer kan samköras och förstärka varandra (gäller både fordon och andra områden). Om kommunerna exempelvis konkret ska samverka kring upphandlingar är det viktigt att de har samma avtalsperiod.

Upphandlingsnätverket är jättebra, hoppas vi kan ha samarbete framöver med regionen, vi behöver deras stöd. Framförallt för att våga ställa miljökrav i kommunen. Om vi gör det i hela länet blir annat tryck, bra att göra tillsammans och ha samma kravbild - hoppas på fortsatt samarbete (Miljöstrateg)

3.3.3 Energigas Norra Småland

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

Denna nätverkstanke – där Energigas Norra Småland har varit ett arbetsnamn – har FASTR jobbat vidare med och är en av de delar som projektet har prioriterat att implementera vid projektslut. FASTR har ingått i flera nätverk om biogas, såsom väderstrecksgrupper och med Biogas syd, och det är viktigt att verksamheter har en basfinansiering som gör att personer kan fortsätta mellan projekten och skapa kontinuitet. Denna tanke jobbar projektet på: att det tas beslut om en viss tjänstgöringsgrad som kan vara verksamhet i ett nätverk med både biogas och vätgas och som finns kvar över tid med en viss basfinansiering. Ett nätverk som exempelvis kan följa upp biogasöverenskommelsen, utbyta erfarenheter och bygga upp kunskap som bland annat kan vara ett stöd till etableringsgruppen och som kan bli en samlingspunkt för energigas. Med samlad kunskap undviks också en lång startsträcka för ett nytt projekt.

Nyligen, i början på sommaren 2021, togs det (som tidigare nämnts) också beslut i Regionstyrelsen om att mellan 2022-2026 arbeta vidare med ett nätverk som också är en del av samarbetet med BRC (Biogas Research Center) och det tillförs extra medel för arbetet.

3.3.4 Avslutning och implementering av delinsatser

Projektet har inför hösten 2021 – men också med en (förhoppningsvis) förlängning²⁴ – prioriterat arbete med etableringsgruppen, upphandlingsnätverk och nätverket Energigas norra Småland. I denna prioritering är det ett flertal delar i projektet som avslutas och en del som det satsas det mindre på. Nedan ges en sammanfattande bild av de huvudsakliga delarna bland dessa.

- Infrastrukturplan. Länsstyrelsen har upprättat en regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel som är godkänd av landshövdingen och FASTR har informerat om denna till projektets primära målgrupper. Planen ska fortsätta implementeras i den kommunala samhällsplaneringen, där Länsstyrelsen har en roll att tillhandahålla planeringsunderlag.
- Utbilda Utbildare – genomfört satsning på att utbilda EKR i kommunerna.
- Aktiviteter för vätgas och el kommer att vara färre och går inte aktivt ut med dessa.
- Biogasfrågor (såsom att följa upp biogasöverenskommelsen och deltagande i forskning med BRC) avslutas till viss del (men kommer att leva kvar efter ett beslut nyligen av Regionstyrelsen) och finns även med i etableringsgruppens arbete.
- Upphandlingsnätverk: ordnar träffar på teman aktuella för nätverket (under hösten 2021 preliminärt kravformuleringar och eventuell uttolkning av ny lagstiftning till följd av Clean Vehicle direktivet) och uppmuntrar de kommuner som vill samverka.
- Tunga transporter: fortsätter med kontakter för volymer för att veta vad de kommer att satsa på.
- Hälsoekonomisk analys är klar med ett uppdaterat verktyg (som ev. presenteras på en politikerdag framöver).
- Underlag för utredning om drivmedel från skogsråvara planeras till augusti och aktiviteten som helhet pågår hösten 2021.
- Statistik: arbete med att samla in statistik om alternativa bränslen, tankstationer m.m. inom etableringsgruppen går över till ett arbete med att sprida denna statistik till politiker m.fl. och verka för att statistiken fortsätter att tas fram efter projektet.

²⁴ Som alltså när de sista raderna för rapporten skrivs blivit beviljade förlängning.

3.4 Framgångsfaktorer och utmaningar

I detta avsnitt presenteras framträdande framgångsfaktorer och utmaningar i projektet.

3.4.1 Framgångsfaktorer

- Bra struktur, följsamhet och uppföljning av projektplan och mål, och noggrann ekonomisk tidsplanering som har underlätta diverse förändringar i projektet.
- Projektet är sedan en tid mycket tydligare och har fått mer fart.
- Noggrann riskhantering.
- En mer sammansvetsad ledningsgrupp som arbetar mindre i stuprör (enskilda öar med delprojekt) och mer tillsammans som grupp som hjälper varandra.
- Avstämning och lärande i ledningsgruppen - har visat en flexibilitet att ställa om och jobba annorlunda i pandemin men också på andra sätt.
- Het fråga i tiden.
- Stor potential med flera samverkande organisationer och högt engagemang.

3.4.2 Utmaningar

- Pandemin har bland annat gjort det svårare med nya kontakter, nätverk och konferenser m.m. Påverkansarbete är svårare digitalt. Pandemin har också gjort det svårare med tid och fokus, flera i projektet har t ex deltagit i interna krisledningsgrupper och har behövt stödja andra delar av organisationen.
- Det finns en osäkerhet kring politiska beslut som är mycket viktiga för parter intresse och vilja att delta i förändringsarbetet. Det kan vara oklarhet kring t ex förbränningsmotorer, regler vid utbyggnad av tankstationer för vätgas, än mer fokus på vätgas framöver, oklarheter kring förslagen i biogasmarknadsutredningen. Även förslagen i skogsutredningen påverkar.
- Oklarheter kring tolkningar av ansökan och utvecklingsarbetet. Det har varit fortsatta oklarheter kring hur delar av projektansökan ska tolkas, såsom varumärkesfrågor som har tagit tid och kraft från utvecklingsarbetet. Att två drivande personer vid projektansökan inte var med i drivandet av projektet vid projektstart sätter också fortfarande sina spår.
- Personalsituationen har i hög grad försvårat arbetet (beskrivs mer under avsnitt 3.1).

4. Avslutande reflektioner och utvärderarens rekommendationer

I detta kapitel presenteras några perspektiv som rör projektets fortsatta arbete och utvärderingens rekommendationer.

Alla spår och detaljer skymmer helheten?

Flera intervjupersoner menar att projektet har blivit tydligare och fått mer fart men samtidigt upplevs det också trögt och svårt att få grepp om resultaten och hur utvecklingen går. Där kunskap inom vissa delar av projektet inte når fram till andra. Några skäl till detta kan vara att projektet är så brett och att det inom många spår görs mycket och skapas ny kunskap men denna är svår att hinna med att synliggöra. Ett annat skäl kan också vara att det finns en förväntan på projektet att leverera lösningar vilket är svårt då det inte har rådighet över investeringar etc.

Styrgruppens roll – kan den vara mer aktiv i implementeringen?

Styrgruppen har en bred representation, från Region Jönköpings läns miljöavdelning, trafikutvecklare vid Jönköpings länstrafik, enhetschef inom miljö och klimat vid Länsstyrelsen i Jönköpings län, programansvarig internationellt arbete vid Jönköping University, näringslivschef Gislaveds kommun och vice VD Jönköpings energi AB. Har denna breda grupp med stor erfarenhet större potential? Det finns angelägna frågor kring exempelvis etableringsgruppens fortsatta arbete som regional fokuspunkt för omställningen till fossiloberoende transporter. Kan styrgruppens diskussioner ge än mer om de än tydligare kopplas till resultat och frågor i projektet?

Använda och utveckla befintliga samverkansstrukturer

I både intervjuerna och på utvärderings-workshopen den 19 maj 2021 betonades vikten av att använda och utveckla befintliga samverkansstrukturer, såsom exempelvis Klimatrådet, Kommunalt forum och regional samverkan inom upphandling. Dessa strukturer har byggts upp över lång tid och gett mycket värde till länet och med nya utmaningar och uppgifter kan dessa skruvas på för att möta det nya, istället för att bygga upp helt nya strukturer.

Lyssna in kommunerna

För att få kraft i omställningsarbetet är det av största vikt att regionala och kommunala beslutsfattare samverkar om gemensamma satsningar. Det finns en risk att strategier utformas centralt utan tillräcklig dialog lokalt i kommunerna och det kan leda till att omställningen försvåras. Det kan handla om geografisk placering av bränslestationer (el, vätgas, biogas) i vanliga stråk för fordonen, val av bränsle m.m.

Ny upphandling har gått igenom med bussarna, men när upphandling av bussar gjordes pratades det inte med kommunerna. De har bara tittat på vad som fanns i kommunerna. Både regionnivå och kommunnivå tappar ibland det strategiska, det är viktigt att ha dialog med kommunerna, om det ska göras en upphandling på tio år måste vi tänka framåt (Miljöstrateg)

Utveckla biogasöverenskommelsen?

Projektet, främst via den operativa etableringsgruppen, ska vid projektslut ta fram en plan för byggnation av fossilfria tankställen och laddstationer där det saknas idag. Idag ger gruppen bland stöd till Habo, Vaggeryd och Tranås för att ta fram en lokal infrastrukturplan – men hur kan denna plan se ut för hela länet vid projektslut?

En samverkansstruktur som skapades i det tidigare ERUF-projektet Kraftsamling biogas II var den regionala biogasöverenskommelsen. Flera intervjupersoner menar att denna kan breddas till fler bränslen, såsom el och vätgas? Eller blir det för komplext?

Viktigt att få till överenskommelser, som biogasöverenskommelsen, det har varit något alla tog till sig, också kunna ha uppföljning av det genom FASTR. Tror skulle vara bra med en uppdatering av denna, tittar bara på biogas, få med fler drivmedel. Projektet kan arbeta fram ett förslag, som sedan lyfts politiskt (Projektledning)

Att utveckla biogasöverenskommelsen lyftes också på förra årets workshop (utifrån utvärderingen maj 2020). Denna formulering vann mest stöd: "Ett beslut är fattat hos alla medfinansiärer som rör exempelvis deras egen fordonsflotta och skapar organisatoriska förutsättningar i sin egen organisation. Biogasöverenskommelse fast på annat vis, med flera aktörer kring fossilfrihet". I årets utvärderingsworkshop (maj 2021) återkom liknande tankar – bland annat att ha bidragit till ett ägarskap i frågorna och en förankring som borgar för en långsiktig hållbarhet.

Utveckla länsetableringsgruppen mot en arena för fossilfria transporter?

Omställningen av samhället är ett komplext och flexibelt arbete där mycket händer hos många samtidigt. Samtidigt finns behov av att ta stora grepp över sektors- och aktörsgränser. Frågan är hur detta bäst kan göras gällande omställningen till fossiloberoende transporter i Jönköpings län?

Ett syfte med FASTR är att bidra till helhetssynen kring olika bränslen och aktörer. Efter åren i både – exempelvis – Kraftsamling biogas I & II, Hela RESAN och nu FASTR finns det än mer kunskap som är värdefulla för fortsatt utveckling. Exempelvis regional fordonsstatistik, tankstationer, mer kunskap om lokala förutsättningar för etablering av tankstationer för gas, laddstationer och vätgas m.m.

Utvärderingen visar ett behov av att få ett helhetsgrepp – en systemsyn – på vägar framåt för just Jönköpings län med sin historia och sina samverkansstrukturer. Det kan vara värdefullt att utgå ifrån den nyligen startade länsetableringsgruppen och lyfta in fler tankar kring olika aktörer och värdekedjor inom olika bränslen.²⁵

Den operativa etableringsgruppen arbetar idag med att underlätta konkreta etableringar i kommuner med hjälp av bland annat:

- statistik och kartläggningar av både fordon och tankställen
- undersökning av möjliga volymer
- stöd till kommunen vid arbete med policy och planer

²⁵ Det kan också finnas flera andra möjliga arenor och samverkansstrukturer. En av dessa, som en intervjuperson lyfter fram, är Klimatrådets fokusgrupp Transporter & Planering.

- kontakter med leverantörer
- information till medborgare
- dialog med politiken.

Utvärderingen visar att detta arbete är mycket värdefullt och kan fortsätta att utvecklas. Behövs det sedan ytterligare en dimension där olika aktörer i bränslenas värdekedjor (produktion, distribution, tankning) samlas för att ge en tydlighet och kraft i omställningen? Kan denna dimension komma in i länsetableringsgruppen och även i den operativa etableringsgruppen?

Det är också värdefullt att lära av andra. I exempelvis flera andra ERUF-projekt och i många andra län arbetas med liknande frågor. I exempelvis Gävleborg har ett ERUF projekt – RATT-X – bidragit till underlag för en handlingsplan för hållbar mobilitet i Gävleborg i dialog med framförallt samverkansgruppen Fossilfritt Gävleborg (Miljöforum) med Region Gävleborg som huvudansvarig.

Handlingsplanen för mobilitet har två övergripande fokusområden för att nå 2030-målet om fossiloberoende transportsektor med tre särskilda kategorier vardera. Det ena fokusområdet är ett transporteffektivt samhälle genom färre resor och överflyttning från personbil, med kategorierna Samhällsplanering och mobility management, e-tjänster och transport- service- & mobilitetstjänster samt kollektivtrafik och tåg, cykel och gång. Det andra fokusområdet är omställning av transportenergin i ett klimateffektivt energisystem. Med särskilda kategorier Samhällsplanering och infrastruktur, Produktion, lagring och distribution av transportenergi samt tillgänglighet till och val av transportenergi och fordon. Samverkansgruppen Fossilfritt Gävleborg är huvudplattform och en del av den regionala samverkan genom Miljöforum. Syftet med gruppen är att samla en bredd av aktörer som alla vill och kan påverka utvecklingen av hållbar mobilitet på regional och lokal nivå. Aktiviteter kan både identifieras och genomföras gemensamt i gruppen eller i mindre alternativt bredare konstellationer. Arbetet hålls ihop av Region Gävleborg.

I ett annat ERUF-projekt – ”Fossilfria transporter i norr” – är ett förväntat resultat att samtliga kommuner i Västerbotten tagit fram en målbild och en handlingsplan för en fossiloberoende fordonsflotta och har som projektmål att ha etablerat förutsättningar i länets samtliga kommuner att strategiskt leda omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta.

Några frågor/inspel som skulle kunna vara en del i underlaget inför kommande utvecklingsarbete av etableringsgruppen: Kan FASTR och etableringsgruppen lära av dessa och andra satsningar inför det fortsatta arbetet? Kan det också skapas en tydligare bild av framtida behov av fossilfri infrastruktur och hur de olika aktörerna i bränslenas värdekedjor kan involveras? Kan detta vara starten till en regional plattform för transportomställningen? Kan arbetsgrupper skapas under etableringsgruppen som hjälper till att ta fram underlag och som samordnar arbetet med olika aktörer i de olika bränslenas värdekedjor? Flera intervjupersoner betonar i denna utvärdering vikten av ett tydligt ledarskap – kan Energikontoret Norra Småland vara den aktör som driver på arbetet, sammankallar och följer upp? Men då är det viktigt att det skapas förutsättningar för kontinuitet med fast finansiering av Energikontoret?

Ökad politisk förankring behövs för att kunna ta arbete vidare?

I ett förändringsarbete – och kanske särskilt i ett arbete som är så komplext som transportomställningen – behöver involverade aktörer och nyckelpersoner ha likvärdig kännedom, medvetenhet och kunskap om de frågor som diskuteras. Det behöver finnas en gemensam bas om exempelvis kunskapsläget, vad som är genomfört och vad som planeras. Idag upplever jag att flera nyckelpersoner sitter på mycket kunskap men att den inte är spridd. En nyckelgrupp är politiker, som

jag tror behöver ha mer kunskap för att kunna ta ställning till beslut om t ex Energigas Norra Småland och utveckling av både den operativa och strategiska etableringsgruppen. Jag upplever ett behov av mer gemensamt kunskapande tillsammans mellan tjänstemän och politiker för att gemensamt hitta vägar framåt som passar Jönköpings län historia och befintliga samverkansstrukturer.

Avknoppningsprojekt

FASTR har tagit ett helhetsgrepp kring flera förnybara bränslen som har skapat mycket ny kunskap – kan denna kunskap nu leda vidare till andra satsningar – s.k. pärlbandsprojekt? Kan det vara en uppgift i sista delen av projektet att tydliggöra satsningar som bygger på FASTR?

Tanken var att FASTR skulle leda vidare till avknoppningar, måste inte vara nytt stort projekt utan mindre mer avgränsade delar och uppdrag (Projektledning)

4.1 Utvärderarens rekommendationer

I detta avsnitt presenteras utvärderarens rekommendationer och svarar på utvärderingsfrågan: kan något göras annorlunda?

- Fortsätta konkretisera och smalna av projektet i enlighet med prioriteringarna (fokus) för att öka förutsättningarna att implementera mer från projektet. Konkretisera ytterligare vad som ska implementeras och processen fram inom t ex upphandling, etableringsgrupp och Energigas Norra Småland. Behövs t ex beslut av Klimatrådet? Behövs ytterligare politisk förankring och hur går det till?
- På ett systematiskt och sammanfattande sätt samla ihop vunnen kunskap och presentera i skrift ett nu-läge inom projektets skilda fält, såsom exempelvis upphandling, biogas, vätgas och etablering. Detta skulle underlätta kunskapsspridning både inom projektiden och vid kunskapsöverföring efter projektet på Energikontoret.
- Informera både internt och till externa målgrupper vunnen kunskap i projektet för att skapa en ökad medvetenhet och kunskap inom olika fält. Särskilt till nyckelaktörer såsom styrgruppen och etableringsgruppen (t ex kunskap om vätgas, laddstationer och upphandling).
- Ta fram en strategi för det fortsatta arbetet med både läns etableringsgruppen och den mer operativa etableringsgruppen som inkluderar en handlingsplan och där en viktig del är dialog med beslutsfattare som bör involveras i arbetet med strategin. Förankring och skapa medvetenhet och samma grundläggande kunskapsnivå är sannolikt nyckelord framåt.
- I det fortsatta arbetet samverka än mer strategiskt med kommunerna och i högre grad samköra regional planering kring t ex val av bränslen.
- Arbeta för fasta medel och kontinuitet på Energikontoret Norra Småland samt utreda placering inom organisationen – det finns flera fördelar att placeras under regional utveckling istället?

- Lära mer om hur andra regioner väljer att arbeta med plattform/arena för fossilfria transporter – för inspiration och tips som kan föras in till den egna kontexten.
- Använda befintliga samverkansstrukturer – såsom samverkan mellan kommuner om upphandling, klimatrådet och kommunalt forum – och utveckla och fördjupa dessa istället för att skapa nya.
- Kan avknopningsprojekt identifieras som kan leda vidare till nya satsningar?
- En rekommendation är att projektet i enlighet med förändringsansökan kan få förlängning.²⁶

²⁶ Vilket just har blivit verklighet när detta skrivs.

Bilaga 1. Intervjupersoner

Namn	Funktion och organisation
Jessica Strid	Energikontor Norra Småland, RJL (Region Jönköping län) ansvarig EKR projektet
Maria Losman	Företaget Ecoplan In Medio, processtöd för upphandlingsnätverk i projektet
Gunilla Nilsson	Projektledare
Karin Kjällbring	Kommunikatör projektet
Carlos Pettersson	Verksamhetschef Energikontoret Norra Småland
Catarina Kristensson	Länsstyrelsen, styrgrupp
Jesper Agrelus	Länsstyrelsen, projektledning
Maria Cannerborg	RJL, styrgruppsordförande
Erik Andersson	JLT, styrgrupp
Henrik Eng	Scania, styrgrupp
Peter Bäckström	EON och Småländska bränslen
Johan Lundberg	Projektledningen
Lina Larsson	Miljöstrateg Vaggeryd kommun
Anna Lööv	Miljö och hållbarhetsstrateg Habo kommun
Ann-Sofie Sarenäs	Miljöstrateg Tranås kommun

Bilaga 2. Exempel på intervjufrågor

Intervjufrågor till miljöstrateger i tre kommuner

- Vad har ni gjort i förhållande till FASTR? Kan ni beskriva faktiska insatser?
- Hur ser ni på etableringsgruppens arbete inom FASTR? Har den hjälpt er att underlätta etablering av tankstationer? Kan något göras annorlunda?
- Hur ni på FASTR:s arbete med att stärka upphandlingen av förnybara bränslen? Hur ser ni på fortsatt samverkan med regionen och andra kommuner kring upphandling?
- Som helhet – vad tycker ni har fungerat bra med FASTR?
- Finns det utmaningar kring FASTR:s arbete som ni vill lyfta fram?
- Har ni förslag på hur både kommuner och regionen kan stärka förutsättningar för att alla fordon i Jönköpings län blir oberoende av fossila bränslen såväl på landsbygd som i tätorter?
- Finns det behov av ett Fossilfritt Jönköpings län bestående av flera samverkanspartners där värdekedjor inom de förnybara bränslena kan koordineras? Hur tycker ni i så fall att det bäst kan byggas upp?
- Något annat?

Bilaga 3. Förändringsansökan

Motivering till förlängning av projektet FASTR

Ärende

Energikontor Norra Småland och styrgruppen för projektet FASTR önskar flytta projektets slutdatum med nio månader från 2021-12-31 till 2022-09-30 inklusive avslutningsperioden.

Motivering

I projektet är delmål C starkt påverkat av pandemin - Tanka förnybart och ladda i hela länet - Stärkta förutsättningar för företag och offentliga organisationer att genomföra investeringar i länet i laddnings- och tankningsställen som kan erbjuda fossilfria drivmedel i tätort och landsbygd.

På grund av att personal på Länsstyrelsen blev ålagda uppgifter som var relaterade till pandemin har arbetet med att ta fram planer tillsammans med de tre pilotkommunerna Tranås, Habo och Vaggeryd försenats. Det hade inte varit möjligt att på kort varsel och på obestämd tid ta in ersättare för de här uppgifterna. Klimatrådet har ställt sig bakom Etableringsgruppen även år 2021, vilket torde indikera att FASTR är på väg att skapa en bestående samverkansplattform som behövs i länet för etablering av fossilfri infrastruktur.

Projektmålen A, B, D och E påverkas också direkt eller/och indirekt av pandemin genom att intressenter inom näringslivet och kommuner är påverkade. Exempelvis på grund av deras egna omorganiseringar och omprioriteringar samt personalfrånvaro som resulterat i mindre möjlighet till samverkan inom FASTR-projektet.

Fysiska nätverksmöten, seminarier och resor har ställts om. Vi har lärt oss mycket och vi har anpassat verksamhet till digitala möten. Projektet har hanterat pandemin genom snabb omställning till digitala möten, seminarier och konferenser. Det har tagit resurser från andra aktiviteter men det har varit nödvändigt för att över huvud taget genomföra aktiviteter. Projektet har även tagit in konsulter för statistikhantering och infrastrukturplaner samt för upphandlingsnätverket för att täcka upp för effekter från pandemin då vår egen personal tagits till pandemirelaterade arbetsuppgifter.

Nu behöver FASTR och våra samverkansparter tid – kalendertid - för samverkan i de former som blir möjliga för att uppnå resultat på bästa sätt. Ingen kan förutspå fortsatt omfattning av rådande pandemi och förlängningsansökan baseras på att pandemin klingar av nu. Inga ytterligare medel/pengar behövs.

Mervärde

Den regionala infrastrukturplanen (från LST) tillsammans med FASTR-projektets aktiviteter stärker lokala handlingsplaner och ger uppväxling: Kvaliteten på mål och aktiviteter blir högre samtidigt som projektets resultat förbättras avsevärt. Det kommer stärka snabbare omställning till förnybara transporter i Jönköpings län.

Mervärden för delmål A:

Aktörssamverkan för utveckling och kunskap Genom aktiviteter i delmålen B-E.

Mervärden för delmål B: Kunskap och förmåga till ökad förändringstakt:

Nu hoppas vi på fysiska möten, att få bättre möjligheter till kampanjer i samverkan med deltagarna och att nå politikerna ännu mer. Med tydligare underlag såsom kartor, statistik och planer på nuläge och framtida behov är det lättare att kommunicera förändringar som behöver göras i länet. Statistik och kartläggning hjälper beslutsfattare att fatta faktabaserade beslut. För att projektet ska ge bestående resultat är det viktigt att detta delmål når sin fulla potential.

Genom Energikontor Norra Småland s nystartade projekt ATTRACT – innovativ arbetspendling för attraktiva arbetsgivare i Jönköpings län - kommer FASTR kunna få synergier kring arbete med varumärkeskommunikation.

Mervärden för delmål C:

Värdet av stärkt kunskap om lokala infrastrukturplaner för fossilfria drivmedel (inklusive tillgängliga laddställen) som baseras på näringslivets/åkerierna behov och transportköparnas krav kan komma upp ett steg till om FASTR har ytterligare nio månader. I annat fall har vi fört positionerna framåt i de olika delmålen men vi kommer sakna möjligheten att knyta ihop säcken med en tydligare bild på framtida behov av fossilfri infrastruktur. Det saknas nu i länet och eftersom många organisationer äger olika delar av förändringsstegen är vi övertygade om att FASTR har möjlighet att stärka den med ytterligare nio månaders projekttid.

Mervärden för delmål D:

Upphandlingsnätverket ser potential i stärkt samverkan i transportupphandlingar. Både ökad kunskap och samverka behövs hos offentliga transportköpare.

Projektet planerar att stötta även transportsäljare/åkerier bland annat med fordonsdemonstration av biogasfordon för tunga transporter. Det är genom ett nationellt samverkansevenemang som vi driver ("Roadshow Biogas") med Drive LBG och "Förnybart i tanken" planeras att komma till Jönköping i oktober 2021 under Klimatveckan. Utan förlängning kan vi inte delta på detta.

En förlängning skulle innebära att FASTR stärker transportköpare och –säljare ytterligare och därmed bidrar till ökade volymer av fossilfria drivmedel.

Mervärden för delmål E:

Produktion av biogas kan stärkas men vi avvaktar regeringsbeslut utifrån åtgärdsförslag i "Biogasmarknadsutredningen". (Seg väntan – försenat från regeringen).

Energigas Norra Småland ska etableras. Det är viktigt för länet att ha en fortsättning så det blir kontinuitet med personal och aktiviteter.

Vi kommer ha levererat alla aktiviteter kring vätgaslösningar. Genom att FASTR finns kvar kan vi vara en tillgång som samverkanspart även under förlängningstiden. Och vätgaslösningar ska finnas med i Energigas Norra Småland.

Ekonomi

Eftersom det finns medel kvar i projektbudget för att förlänga projektet går måluppväxlingen att göra med befintliga medel och möjliggör också ett kostnadseffektivt användande av resterande projektbudget. Projektaktiviteter kommer med förändringen att pågå fram till att avslutsarbetet påbörjas, det vill säga till och med maj 2022. Därefter sker avslutningsarbetet

Bilaga 4. Utvärderingsmodeller

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

Utvärderingen är en s.k. teoribaserad utvärdering som beskriver och bedömer hur projektets logik är uppbyggt, dvs. hur projektets olika delar hänger ihop, från aktiviteter till målpuppfyllelse. I denna utvärdering används projektets befintliga mållogik - där projektet använder sig av projektmetoden Logical Framework Approach (LFA) för att beskriva mållogiken - som huvudsaklig utvärderingsmodell.²⁷ Utvärderingen utgår därmed från projektets övergripande mål, projektmål, delmål, aktiviteter, prestationer och indikatorer. Utvärderingen utgår ifrån de aktuella målen, vilka är ett förtydligande av Tillväxtverkets projektbeslut.

3P och 3N

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

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

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

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

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

²⁷ En annan vanlig modell som ofta används för att beskriva ett projekts logik är programteori/förändringsteori, vilken beskriver resurser, aktiviteter, resultat och effekter i ett projekt och hur de olika delarna hänger ihop och samverkar med varandra.

För att nå fram till dessa nyckelaktiviteter är det viktigt att ha ett helhetsgrepp, en helikoptersyn, så att rätt områden uppmärksammas, dvs. de områden som har störst betydelse för om projektet kan uppnå sina mål.²⁸

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

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

Oväntade effekter

Det är ingen lätt uppgift att före ett projekt i detalj förutse hur verkligheten förändras flera år framåt! Därför är ett intressant perspektiv²⁹ att uppmärksamma om förändringsarbetet har lett till några oväntade effekter. Det kan vara något positivt som projektledningen inte förutsåg eller nya utmaningar som har identifierats.³⁰ I innovativa projekt är det angeläget att fånga in det som uppstår efter hand som verkligheten förändras och utvecklas. Det ligger i dessa projekts natur att nytt träder fram som inte förutsågs vid projektstart. I utvärderingen kommer dessa eventuella oväntade effekter att identifieras och beskrivas.

Mekanismer för långsiktig hållbarhet

Det finns idag mycket erfarenhet och kunskap om centrala mekanismer eller villkor som leder till långsiktigt hållbara resultat från ett projekt. De erfarenheter som bland annat beskrivs av forskarna Lennart Svensson *et al.* (2013) "*Att fånga effekter av program och projekt*" stämmer väl överens med utvärderarnas egna erfarenheter. Forskarna betonar vikten av ett lärande förhållningssätt, samverkan mellan aktörer på flera nivåer inom och mellan organisationer samt ett aktivt ägarskap för att nå hållbara resultat - se figur 1 - och där alla dessa tre behövs. Dessa tre är därmed perspektiv som utvärderingen använder sig av för att öka förståelsen för om insatserna i FASTR kommer att bli långsiktigt hållbara.

²⁸ I arbetet med denna utvärderingsplan har det framkommit att nyckelaktiviteter främst är att utbilda utbildare, upphandlingsnätverket - det offentliga går före - och etableringsgruppen. Dessa kommer att finnas med som en del av den första utvärderingsrapporten.

²⁹ Öväntade effekter kallas ibland bi-effekter och är mer ett perspektiv än en modell, som ofta är mer strukturerad och innehåller fler aspekter.

³⁰ I boken "*Att fånga effekter av program och projekt*" av Lennart Svensson m.fl. (2013) betonas genomgående den lärande (löpande) utvärderingens betydelse för att fånga in just oväntade effekter av ett projekt eller program. Det är ett intressant perspektiv då många projekt och program är innovativa, såsom FASTR, och det ligger - så att säga - i deras natur att något nytt och oväntat framträder.