

Nationella miljömål en lokal utmaning



Innehåll

- 3 Det börjar lokalt
- 4 Kommunerna och miljömålen
- 8 Lund: Bilsnål cykelkommun är idealet
- 14 Vilhelmina: Energispar och miljövard hand i hand
- 18 Mölndal: Flexibilisten i fokus
- 21 Ydre: Samarbete gör liten större
- 22 Vänersborg: Proppen ur!
- 23 Webb- och lästips

Produktionsfakta

Sveriges Kommuner och Landsting
118 82 Stockholm
Besök Hornsgatan 20
Tfn 08-452 70 00
info@skl.se, www.skl.se
Distribution www.skl.se
under Beställ och ladda ner/Publikationer
alt. tfn 020-31 32 30, fax 020-31 32 40
Projektledare och inledningstext
Andreas Hagnell, 08-452 78 66
Intervjuer & text Roland Cox, www.cox.nu
Grafisk produktion Satsa, www.satsa.nu
Omslagsbild Nordicphotos/Matti Niemi
Tryck Åtta45, Stockholm 2007
Isbn 978-91-7164-239-4



Det börjar lokalt

RAPPORTERNA om den globala uppvärmningen och dess effekter har blivit allt mer påtagliga. Vårt samhälle står inför en gigantisk omställning för att vända utvecklingen i rätt riktning.

Mer trösterikt är det att studera vad kommunerna gör för att förbättra oddsen. Ibland är det högprofilerat och storstilat, som att sikta på att bli fossilbränslefri kommun. Ibland är det lågmält. Att byta olja mot pellets i en byskola i Vilhelmina, eller förmå föräldrar i Lund att inte skjutsa sina barn så ofta, kan ses som småttigheter. Men det är summan av alla dessa händelser som kan ge oss alla ett samhälle mer i samklang med den natur vi är beroende av. När vi agerar lokalt så agerar vi också globalt.

På nationell nivå är de numera 16 miljömålen med tillhörande delmål antagna av riksdagen. Ansvar för målen har fördelats på olika statliga myndigheter, främst för uppföljning och utvärdering. Riksdagens förväntningar om att alla ansvar för arbetet riktas mot både kommuner, näringsliv och allmänhet.

Miljömålen är en politisk utmaning från riksdagen till den lokala nivån. Staten har inte avsatt några särskilda resurser för den lokala nivåns miljömålsarbete, varför det krävs lokala politiska prioriteringar. Det mesta av det arbete som de nationella miljömålen handlar om pågår i kommunerna sedan tidigare och anpassas nu till nya begrepp och strukturer.

Hur har då kommunerna tagit sig an miljömålen efter cirka fem år med specifika delmål, statligt ansvar och förväntningar på att kommunerna ska bidra? Under 2006 har Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, följt upp kommunernas arbete med och syn på miljömålen. Det har gjorts med stöd av Miljömålsrådet och i samverkan med Naturvårdsverket. Arbetet har omfattat både enkät till samtliga kommuner och mer djuplodande intervjustudier. Syftet har varit att lyfta fram både ett kommunstyrelse- och ett tjänstemannaperspektiv. Projektledare och kontaktperson på SKL är Andreas Hagnell.

Resultatet av studierna redovisas kort i denna rapport tillsammans med exempel från några kommuner. Rapporten visar på ett stort genomslag för arbete utifrån de nationella miljömålen och en positiv syn på dessa, även om det varierar kraftigt mellan olika kommuner och län. Målen i sig eliminerar heller inte de intresse- och målkonflikter som finns i samhället. Och kommunerna önskar sig adekvat stöd och rimliga villkor från staten och dess myndigheter.

Vår förhoppning är att denna uppföljning ska bidra till det fortsatta samarbete mellan samhällets parter som behövs för att sprida och konkretisera arbetet nationellt, regionalt och lokalt.

Stockholm i maj 2007

Sveriges Kommuner och Landsting
Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad

Ulf Johansson
Direktör

Ann-Sofie Eriksson
Sektionschef



Foto: Björn Hårdstedt

Kommunerna och miljömålen

Sedan 1990-talet har kommunerna på ett allt bredare och mer strukturerat sätt tagit sig an miljöfrågorna. Många antog lokala versioner av den globala Agenda 21 från FN.

MAJORITETEN av kommunerna har gjort en mängd olika insatser. Som stöd har de i många fall haft nationella bidrag, till exempel till Lokala investeringsprogram, LIP, och Klimatinvesteringsprogram, Klimp.

Riksdagsbeslut i slutet av 90-talet om nationella miljömål skapade en gemensam struktur och mål för en ekologiskt hållbar utveckling inom en generation. Ansvar fördelades på olika statliga myndigheter, och kommuner och näringsliv förväntades bidra för att uppnå målen.

Hur har det gått i kommunerna?

Under 2006 har Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, och Naturvårdsverket samverkat om att undersöka kommunernas arbete med och syn på miljömålen. Uppföljningen visar på ett stort genomslag för miljömålen och en positiv syn på dem och det arbete som bedrivs utifrån dessa.

Mycket av miljöarbetet är idag införlivat brett i den kommunala politiken och förvaltningen. Skillnaderna är samtidigt stora mellan olika kommuner vad gäller både resurser och prioriteringar i arbetet.

Synpunkterna och önskemålen är många. Målen i sig eliminerar heller inte de hinder som miljöarbetet möter

i form av målkonflikter, bristande resurser och otillräckligt engagemang. Kommunerna har många hänsyn att väga samman, vilket innebär både begränsningar och möjligheter.

Stort genomslag och en positiv syn på målen

Drygt fyra av fem kommuner – 84 procent – arbetade med miljömål i början av 2006. Det visade en enkät riktad till ansvariga tjänstemän i samtliga kommuner.

En dryg tredjedel av kommunerna hade antagit kommunala mål utifrån de nationella och regionala. Knappt en tiondel hade egna miljömål som inte utgick från de nationella och regionala, oftast antagna innan de nationella målen fanns.

Ytterligare knappt fyra av tio kommuner höll på att ta fram egna mål. En del arbetar brett och andra mer stegvis på olika områden.

Nästan hälften av de svarande ser de nationella miljömålen som en stor tillgång och ett stöd i kommunens miljöarbete. Det flesta övriga instämmer i viss mån. Synen på länsstyrelsens regionala miljömålsarbete är nästan lika positiv.

En fjärdedel av kommunerna ser i hög utsträckning att arbetet med miljömålen har resulterat i konkreta åtgärder i kommunen och att miljöfrågorna kommit högre på den politiska agendan. Hälften instämmer i viss mån.

Ansvaret ligger på kommunstyrelsen i två tredjedelar av kommunerna. De flesta övriga har lagt miljömålsarbetet på den facknämnd som ansvarar för miljö.

Positiva effekter av miljömålen handlar främst om att frågorna blivit mer synliga, och en ökad kunskap, medvetenhet och engagemang för miljöfrågor. Miljömålen ger en gemensam grund. Genom att de hänger ihop nationellt, regionalt och lokalt underlättas samarbete och kommunikation.

Flera anser att målarbetet bidragit till ett ökat samarbete över förvaltningsgränserna inom kommunen. Nya samarbeten med lokala och regionala aktörer har inletts. De flesta samarbetar med länsstyrelserna och med andra kommuner i miljömålsarbetet. Man samarbetar också med organisationer och föreningar, företag och lokalt näringsliv och regionalt samverkansorgan eller kommunförbund. Samarbete med centrala myndigheter är mindre vanligt.

Miljömålen arbetas in i planering och åtgärder

Miljöfrågorna finns i större utsträckning med i kommunalt planerings- och utvecklingsarbete. Sju av tio kommuner arbetar med miljömålen i översiktsplaneringen. Hälften gör det i avfallsplaneringen, i energiprogram eller klimatstrategi och en fjärdedel i miljöprogram och folkhälsoprogram.

En del har också med dem i trafikplan, plan för förskola/skola, kulturmiljöprogram och naturvårdsplan. De flesta utgår från miljömålen i tillsynsplanen inom miljöbalkens område, där de också fått genomslag i inriktning och prioritering.

Man ser också att målen haft en bra koppling till konkreta åtgärder. Till exempel har man kunnat göra investeringar med stöd av statliga bidrag för klimatinvesteringsprogram, för att sanera förorenade områden eller för att öka biologisk mångfald.

Målen ger stöd för åtgärder även på andra områden. De underlättar att ställa miljökrav i upphandlingen och att kommunicera och bygga upp en fungerande sopsortering.

Målen har sammantaget bidragit till ett mer strukturerat miljöarbete i kommunen, och till att miljöfrågorna lokalt prioriterats högre. Förståelsen för miljötillsynen har ökat. Samtidigt menar en del som svarade på kommunenkäten att arbetet som bedrivits med koppling till miljömålen skulle ha utförts ändå.

I var sjätte kommun har inget arbete inletts med att ta fram egna miljömål eller handlingsplaner. I den gruppen anser betydligt färre att miljömålen lett till kon-

kreta åtgärder. Hälften av dem menar att kommunen i praktiken inte har möjlighet att prioritera annat miljöarbete än miljötillsynen. I betydligt högre utsträckning ser man här hinder i form av låg kommunalpolitisk vilja och bristande resurser. Samtidigt finns det flera kommuner utan egna miljömål som ändå har ett konkret och omfattande åtgärdsarbete.

I sju län hade samtliga svarande kommuner inletts arbete med miljömål. I Norrbotten och Värmland var det drygt hälften. I dessa län var synen också minst positiv på stödet från de nationella miljömålen och länsstyrelsens regionala miljömålsarbete.

Arbetet med mål är vanligare i större kommuner. I glesbygdskommuner och i gruppen övriga kommuner med färre än 12 500 invånare hade två tredjedelar antagit mål eller var på gång att ta fram mål.

Resursbrist ses som största hindret

De flesta svarande tjänstemän ser bristande resurser som ett stort hinder för arbetet med miljömål. Därefter ses bristande stöd från staten som ett stort hinder.

Flera framhåller att det vore önskvärt med bidrag till åtgärder eller personella resurser för arbetet med miljömålen. Samtidigt påpekas att bidrag som LIP och Klimp medfört alltför mycket administrativt krångel för kommunerna.

Andra hinder tjänstemännen ser är otillräckliga styrmedel på lokal nivå samt låg kommunalpolitisk vilja och



Foto: Losita Garcia Marklund

intresse. En del efterlyser mer statliga styrmedel som skatter, avgifter, lagar, riktlinjer, opinionsbildning och information. Bättre statlig sektorssamordning önskas och att miljöfrågorna lyfts av fler statliga myndigheter.

Ökat stöd önskas från länsstyrelsen och centrala myndigheter, men också att dessa tar större hänsyn till kommunernas förutsättningar. Det finns en tydlig önskan om att de centrala tillsynsmyndigheterna på miljöområdet ska vara tillgängliga för vägledning och samarbete med kommunerna. Samarbete bör också ske kring åtgärder. Ett stärkt regionalt utvecklingsarbete i frågorna önskas hos både länsstyrelse och regionala samverkansorgan.

Tjänstemännen efterlyser mötesplatser och erfarenhetsutbyte, utbildningar, spridning av goda exempel och metoder, konkretiseringar av mål och åtgärder, och underlag om miljötillståndet. Många lyfte fram behovet av lokala data och metoder för uppföljning.

Övervägande positivt från KS

Så långt SKLs brett upplagda enkät med tjänstemän i kommunerna. För att belysa den politiska dimensionen, och för att lyfta fram perspektivet från kommunstyrelse och kommunledning, gjordes uppföljande intervjuer med politiker och tjänstemän i 16 kommuner. (Rapporten publicerades i december 2006.)

De intervjuade kommunerna har i varierande utsträckning tagit sig an de nationella miljömålen i sitt eget arbete och i flera fall omsatt dessa i lokala mål. Samtliga anser dock att de arbetar i enlighet med de nationella målen. De flesta vill integrera dem i sina lokala styrdokument, och många har redan gjort det.

Det ses som en styrka att staten vet och signalerar vad staten vill. Nästan samtliga ser positivt på modellen med nationella mål som grund för regionalt och kommunalt arbete. De flesta anser att detta lett till att miljöfrågorna kommit högre på den lokala politiska dagordningen. Partipolitiska överväganden verkar spela en underordnad roll.

Man värnar samtidigt om den lokala självstyrelsen och vill kunna utforma sina mål och åtgärder utifrån de egna förutsättningarna. De nationella och regionala målen ses inte som direkt styrande för kommunerna, och miljöfrågorna har heller inte högsta prioritet i kommunen. Målen tar också tid att förankra i en kommun, vilket staten inte alltid har visat förståelse för.

Samtliga intervjuade kommuner har, ibland med förbehåll, uppfattningen att det behövs ekonomiskt stöd för att påskynda arbetet och om kommunerna ska arbeta för att uppnå statliga mål. Man ser en viss konflikt mellan den kommunala självstyrelsen och specialdesti-

nerade bidrag, men inte som för bidragen till vård, skola och omsorg. De kommuner som har fått del av tidigare investeringsbidrag på miljöområdet anser genomgående att dessa har påskyndat utvecklingen. Man är dock kritisk till utformningen och administrationen.

Synen på länsstyrelsen varierar. Oftast får den ett erkännande för ett engagerat och kompetent regionalt miljömålsarbete. Många är dock kritiska till hur länsstyrelsen framställt de regionala målen och kommunernas ansvar, och till hur målen sänts på remiss till kommunerna.

En del menar att luften har gått ur det regionala arbetet innan åtgärderna kommit igång. Flera, särskilt där man har regionala samverkansorgan, menar att regionala mål borde formuleras och antas av kommunerna i samverkan snarare än av länsstyrelsen. I sammanhanget önskar man även att länsstyrelsen internt skulle vara mer samordnad, effektiv och kommunikativ, exempelvis i plan- och tillståndsärenden och vid tillsynsvägledning.

Bristande statlig samordning ses som ett problem. Många målkonflikter finns kring tillväxt och hållbar utveckling, till exempel när det gäller miljö kvalitetsnormer och byggande av bostäder och infrastruktur. Dagens uppdelning av ansvaret på många myndigheter underlättar inte. Planprocessen och prövningen av tillståndsärenden beskrivs som alltför långsamma, med långa handläggningstider och utdragen överklagandehantering.

Man påpekar också att staten har ett stort ansvar där staten råder över de viktiga medlen för utvecklingen på miljöområdet, genom infrastruktursatsningar och olika styrmedel.

Förslag från SKL till Miljömålsrådet

Sveriges Kommuner och Landsting tillstyrker och ställer sig bakom såväl de nationella miljömålen som folkhälso-målet. SKL ser mycket positivt på en tydlig nationell målbild och att staten samordnar sina verksamheter och sektorer i miljömålsarbetet.

De nationella målen är en utmaning och inbjudan till den lokala och regionala politiken.

Utvecklingspolitikens ansvar och medel bör dock i ökad utsträckning föras över till den lokala och politiskt valda regionala nivån. Det är där man bäst kan väga samman utvecklingsbehoven på ett hållbart sätt.

Baserat på uppföljningen av kommunernas arbete med och syn på miljömålen har SKL lämnat följande förslag till Miljömålsrådet, för den fördjupade utvärdering av miljömålen som ska rapporteras till regeringen 2008:

- En dialog behövs mellan staten och den regionala och lokala nivån, där miljömålen sätts in i den övergripande utvecklingspolitiken.

- Länsstyrelse och andra statliga myndigheter måste ha ett helhetsperspektiv i sitt arbete. Samarbetet mellan stat, regioner och kommuner i arbetet måste bygga på en förståelse för varandras roller och på mer än ett sektorsperspektiv i taget.

- Staten har ett stort ansvar för att viktiga medel för närallgande politikområden med stor betydelse för miljömålen hanteras samordnat. SKL anser att ett större lokalt och regionalt inflytande inom transport-, energi- och IT-politiken skulle bidra till en hållbar regional utveckling. Staten måste här även ta sin del av ansvaret för målkonflikter, kring exempelvis miljö kvalitetsnormer.

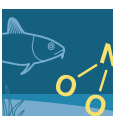
- Välj insatser i miljömålsarbetet utifrån ömsesidig nytta och prioritet för stat, kommuner och andra parter. Dialog, lärande och samling behövs för att prioritera åtgärder för att nå miljömålen.

- Ett utökat lokalt, regionalt och nationellt utbyte och utvecklingsarbete efterlyses. Statliga myndigheter bör involvera kommuner, landsting och regioner i gemensamma utvecklingsinsatser och projekt, till exempel om miljömålen och miljöhänsyn i planeringen samt om miljömål och risk som grund för prioriteringar i miljötillsynen.

- Styrmedlen på miljöområdet bör i huvudsak vara generella. I vissa fall kan det vara befogat med specialdestinerade bidrag. Sådana bidrag bör vara mindre administrativt krångliga och mer riktade mot enskilda åtgärder än dagens bidrag till klimatinvesteringsprogram, Klimp. Medel för arbetet med miljömålen bör i större utsträckning hanteras regionalt, efter gemensamma prioriteringar i regionen. Stöd bör även kunna ges för samarbetsprojekt och för att ta fram underlag och strategier i mindre kommuner.

RESTEN AV DEN HÄR SKRIFTEN ägnas åt att beskriva hur några kommuner med olika förutsättningar har tagit sig an målen i sin egen verksamhet och politik.

Framgångarna kommer när organisationen på bredden arbetar med miljöfrågorna och gör synliga insatser som leder framåt. Det förutsätter i sin tur stöd i politik och tjänstemannaledning.



16 nationella miljömål

ÅR 1999 BESLUTADE RIKSDAGEN i bred enighet om 15 miljö kvalitetsmål som ska vara styrande för regionalt och lokalt miljöarbete. Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturreсурser som är ekologiskt hållbara på längre sikt. År 2001 la riksdagen till ett 70-tal delmål och tre åtgärdsstrategier. Hösten 2005 antogs ett 16:e mål och nya delmål.

Ansaret för målen har fördelats mellan olika centrala myndigheter. Miljömålsrådet samordnar främst uppföljning och utvärdering. Länsstyrelserna har fått ansvar för att regionalt anpassa de nationella målen, att stödja arbetet regionalt och lokalt och att ta fram underlag för detta.

För övriga samhället lyfts målen fram som "allas ansvar". Staten har uttryckt att målen har ett lokalt perspektiv. Det är främst kommuner och näringsliv, men även folkrörelser, organisationer och medborgare, som förväntas ta sitt ansvar för att målen ska uppnås.

Begränsad klimatpåverkan

Frisk luft

Bara naturlig försurning

Giftfri miljö

Skyddande ozonskikt

Säker strålmiljö

Ingen övergödning

Levande sjöar och vattendrag

Grundvatten av god kvalitet

Hav i balans samt levande kust och skärgård

Myllrande våtmarker

Levande skogar

Ett rikt odlingslandskap

Storslagen fjällmiljö

God bebyggd miljö

Ett rikt växt- och djurliv

Lund:

Bilsnål cykelkommun



är idealet

- De nationella målen bidrar med systematik, säger Mats Helmfrid.
- Vi kan jämföra vad olika kommuner gör.



Bilsnål samhällsplanering. Pendlometer. Vandrande skolbuss.

Man möter nya begrepp i Lunds kommun. Och här har miljöfrågorna flyttats upp till strategisk toppnivå.

– Miljötänkandet ska finnas med i all verksamhet. Och sådana övergripande frågor ska ligga direkt under kommunstyrelsen, tycker Mats Helmfrid (m), kommunalråd.

Det blev borgerligt maktövertagande i senaste valet, men miljöpolitiken ligger fast.

– **DET FINNS EN DEL** som skiljer när det gäller medlen, men målen i LundaEko togs i stort sett enhälligt, säger Mats Helmfrid.

Så heter den lokala handlingsplanen för miljöfrågor, uppföljare till den lokala Agenda 21 som 2007 fyller tio år.

Mats Helmfrid har själv suttit i många år i det särskilda miljöutskott under KS som leder en enhet för miljöstrategi, med för närvarande tio sysselsatta. Respektive förvaltning har sedan egna miljöledningsgrupper och miljösamordnare.

Mats Helmfrid tror att en Lunda-moderat är mer miljövän än en genomsnittlig moderat. Lund skiljer ut sig, överhuvudtaget. Ungefär var fjärde av de dryga 100 000 invånarna byts regelbundet ut efter några år i den dynamiska studentstaden.

– Det innebär nya människor och tankar. Nya idéer kommer tidigt här.

Miljöpartiet är förhållandevis starkt, där ser Mats Helmfrid ytterligare ett skäl till att Lund kan höra till de mer aktiva orterna. Kommunen har omfattande och detaljerade miljöprogram och innehållsrika miljösidor på webben.

Kommunalrådet tycker att de nationella miljömålen bidrar till en "grundläggande systematik".

– Vi kan jämföra vad olika kommuner gör. De nationella målen blir en riksläkare, säger Mats Helmfrid.

Viktigaste miljöfrågorna i Lund? Mats Helmfrid pekar spontant ut trafiken som en av dem. Lund har varken mycket tung industri eller samma behov av uppvärmning som i norra Sverige.

E22 passerar genom kommunen, det är inte mycket för lundaborna att göra åt. Om vägsträckan skulle utropas till egen frikommun så skulle Lunds bidrag av koldioxid sjunka drastiskt, skämtar Mats Helmfrid.

På Lunds hemsida syns luftmätningar som visar att halterna av bland annat bensen, partiklar och kvävedioxid vissa dagar överskrider gränsvärdena.

Men lokalt jobbar man på många olika sätt med att få ner trafikflöden, köer och utsläpp på de kommunala vägarna. Strategin har samlats i en särskild plan, LundaMaTs. Förkortningen från slutet av 90-talet står för miljöanpassat transportsystem.

Miljöanpassat transportsystem

De första projekten var ett mobilitetskontor som skulle sprida information, projektet *Cykelkommunen* och *Gå och cykla till skolan*. Konkret innebar det bland annat nya cykelleder, förbättrade skolvägar, "vandrande skolbussar" ledda av föräldrar som turas om att leda barnen istället för att skjutsa dem, cykla till jobbet-kampanj, bilpooler med mera.

En enkätundersökning 2004 visade att en klar majoritet av invånarna stödde idéerna och att många ändrat sina resvanor från bil till cykel och till kollektivtrafik. Det var uppenbart att LundaMaTs skapat en positiv utveckling.

Regelbundna mätningar visar att biltrafiken är konstant eller minskar något i Lund. Det är en långsiktig trend. Från 1995 till 2005 var motorfordonstrafiken på det kommunala vägnätet i princip oförändrat. Under

samma tid ökade befolkningen i Lund med nära sex procent.

Det här visar att kommunen lyckats hejda ökningen av biltrafik genom att konsekvent förbättra möjligheterna för gång-, cykel och kollektivtrafik.

LundaMaTs spred sig i landet. Nu finns bland annat uppföljaren Eskilstuna-MaTs.

– Vi brukar skämta om att detta gjort större nytta utanför Lund än här. Helhetsgreppet, att kombinera hårda och mjuka åtgärder, var banbrytande, säger gatuchefen Håkan Lockby som rattat projektet sedan 1999.

En blandning av hårt och mjukt

Kommunen har knackat dörr i 20 000 hushåll med konceptet Smart trafikant. Attityderna var det inget fel på, de allra flesta är medvetna om att något måste göras bland annat för klimatets skull, menar Håkan Lockby. Men människan lever inte alltid som hon lär.

– Vi försöker på ett positivt sätt prata om vad man som individ kan tjäna ekonomiskt och i hälsa på att åka kollektivt, cykla och gå.

På webben har man lagt ut den fiffiga Pendlometern. I ett formulär skriver man in varifrån och vart man pendlar, och vilken bil man kör. Manicken räknar ut vad det ger för resultat att byta från bil till cykel, buss eller tåg – tidsåtgången, antal kalorier man gör av med (på cykel), hur mycket billigare det blir, samt minskningen av koldioxidutsläpp.

Håkan Lockby kallar Lund för Sveriges cykelstad nummer ett. Man lyckades nå målet att på tio år öka cykeltrafiken med 15 procent.

– Cykling är en profilfråga för Lund. Vi vill ta hand om cyklisterna så att de ska känna sig prioriterade. I andra städer i Europa har cyklingen minskat. Vi vill undvika samma utveckling här.

Det gör man genom att separera cykeltrafiken, öka belysningen och göra andra fysiska förbättringar. Liksom att propagera för beteendeförändring.

Kollektivtrafiken har ökat markant

Mellan 1999 och 2006 ökade kollektivtrafiken 40 procent. Ronnie Kalén på tekniska förvaltningen menar att det är många faktorer som samverkat, allt från väder och vind till låga biljettpriser och upprustad vagnpark.

LundaMaTs har varit en positiv faktor, menar han. I det paketet ingick Lundalänken som invigdes 2003. Det är ett delvis bilfritt kollektivstråk från Lunds central via de stora universitets-, högskole- och arbetsområdena, det enskilt största LundaMaTs-projektet hittills. Byggt för bussar och anpassat för att kunna konverteras till spårtrafik.



Foto: Lennart Perlenhem

– Vi vill vara offensiva, bygga en stad som håller den dag bensinen kostar 20 kronor litern och klimatförändringarna tvingar fram åtgärder, säger Håkan Lockby.

Kommunen har också sökt Klimp-bidrag för att få fram biogas till bilar. Rötgas från avloppsslam används redan idag för uppvärmning och elproduktion.

Mer behövs för regionalt kollektivresande

Genomfarterna på riks- och länsvägar är svårare att komma åt. Här skulle gatuchefen Håkan Lockby önska sig mer aktivitet från regionala och centrala statliga myndigheter. Det talas om regionförstoring. Att folk reser allt mer är ett gott tecken på tillväxt, men det sker till stor del i bil. På sträckan Malmö-Lund har andelen kollektivtrafik inte ökat.

– Vägtrafiken ökar väldigt mycket, säger Håkan Lockby som ser det som önskvärt att både Banverket och andra statliga myndigheter engagerar sig hårdare för att höja kapaciteten för det kollektiva resandet.

Det behövs om man ska kunna få ett hållbart transportsystem, vilket är innebörden i den senaste och breddade LundaMaTs II. Den uppdaterade planen togs av fullmäktige hösten 2006 och har 2030 som målför.

LundaMaTs talar om utökat samverkande regionalt. Länsstyrelsen och Region Skåne var med och delfinan-



LundaMaTs hejdade biltrafikens ökning. Samtidigt har kollektivtrafiken ökat med 40 procent och cykling med 15 procent.

sierade en fördjupning om vad Lund kan bidra med på en regional nivå. Planen har utökats så att även sociala och ekonomiska dimensioner ingår. Håkan Lockby ser det som väsentligt för att säkra ett politiskt brett och därmed långvarigt stöd.

– Så nu ingår även aspekter som folkhälsa och trafik-säkerhet. Jag tycker att vi på det sättet fått fler argument för ett hållbart samhällsbyggande. Det ökar chansen att LundaMaTs blir kvar som ett viktigt styrdokument.

Nyligen producerades med stöd av Klimp-bidrag en lokal handbok med metoder för bilsnål samhällsplane-ring. Håkan Lockby ser den som "en verktygslåda för planerarna". Den är främst riktad till de egna tjänste-männen och politikerna men har också fått spridning utanför kommunen. Skriften beskriver övergripande och i detalj vad man bör tänka på för att bygga bilsnål redan från början.

– Den handlar bland annat om att låta staden växa där det redan finns bra kollektivtrafik, och om att för-må byggherrar att vara med på det här, berättar Håkan Lockby.

Nycklar till framgång: Investera, mäta och visa

Bland det mest aktuella i Lund just nu är ett miljö-övervakningsprogram som ska bli klart 2007. Genom att identifiera viktiga mätpunkter ska miljöförändringar kunna jämföras år för år och resultatet av ansträngning-arna således kunna mätas. Det gäller allt från innehållet i avloppsslam och mängden genmodifierade grödor till luftkvalitet och trafikmängder.

– Om kommunen satsar en massa pengar så måste vi kunna visa för politikerna att åtgärderna fungerar. Att kunna mäta och visa är en nyckel till framgång, säger Håkan Lockby, gatuchef.

Kommunen har 1998, 2001 och 2004 sökt och fått totalt närmare 200 miljoner kronor i LIP- och Klimp-bidrag från Naturvårdsverket. Matz Hagberg på det miljöstrategiska kontoret berättar att man hade gott stöd hos länsstyrelsen när man sökte pengar.

De totala miljöinvesteringarna inom de program-men har uppgått till över 700 miljoner kr. Pengarna har använts för LundaMaTs-projekt, för solfångare, cykelpro-jekt, restaurering av våtmarker, energibesparingar i kom-munägda fastigheter och bostäder och mycket annat.

Fjärrvärmen täckte redan för några år sedan 85 pro-cent av lägenheterna och 30 procent av villorna och har ökat sen dess. 30 procent av energin kommer från geo-termik, jordvärme från större djup i berget. Spillvärme tillförs också från en sockerbetsfabrik.

För att klara riktigt stora investeringar för uppvärm-ning har Lund slagit sig samman med grannkommun-erna Eslöv, Hörby och Lomma i ett gemensamt energi-bolag. Just nu planeras ett kraftvärmeverk som 2010 ska eldas med förnyelsebara bränslen som flis och halm.

– Vi använder mycket fossil naturgas nu. Det är inte så fördelaktigt varken för miljön eller ekonomin. Gas-priserna följer oljan, säger kommunalrådet Mats Helm-frid.

Klimatfrågan är het

Koldioxidmålet för Lund är i den övergripande miljö-planen LundaEko satt till sex procents minskning mel-lan 1990 och medelvärdet för 2008-2012. För att klara det behövs det nämnda biokraftvärmeverket, annan konvertering från fossila bränslen, utnyttjande av spill-och avloppsvärme, effektivare energianvändning med mera.

Lund är för övrigt värdkommun för Klimatkommun-erna, ett nationellt nätverk kring lokalt klimatarbete med för närvarande 20 medlemskommuner från norr till söder.



LundaEko ett välprocessat helhetsgrepp

LundaEko gäller för närvarande fram till 2012. Här finns 60 lokala miljömål, sju strategier med 124 åtgärder, miljardinvesteringar och en tidplan med ansvarsfördelning. Målen varierar från stramt konkreta till uppmaningar om fortsatt utredande, och mjukare ”bör”-formuleringar.

– Det är ett processat dokument, säger Matz Hagberg på det miljöstrategiska kontoret.

Lund har av tradition relativt självständiga facknämnder, och förslagen har krävt kompromissande för att gå igenom. Men när det väl var beslutat så slöts leden, menar han.

Miljöfaktorer finns med i kommunens verksamhetsberättelse sedan några år, och utöver de nämnda planerna finns bland annat en särskild energiplan.

Det pågår också ett projekt för att öka andelen ekologisk mat i Lund, förkortat till Emil. Syftena är flera, som att få bort bekämpningsmedel ur grundvattnet, att gynna gårdar där djuren får behålla ett naturligt be-

teende, att spara energi och att se till att barnen får ren mat.

Kommunen köper mat för 60 miljoner per år, främst till skolor och äldreomsorg, förskolor och fritidshem. Kerstin Andersson arbetar med att höja andelen ekologiskt till 40 procent 2012.

– Det går framåt. De första två åren efter starten 2003 så var det främst några skolkök som var duktiga, som snabbt nådde tio procent och fortsatte uppåt, berättar hon

År 2006 lade fullmäktige ansvaret för varje enhet att nå målet. 2007 ligger man kring tolv procent i genomsnitt, uppskattar Kerstin Andersson. Emil har startat ett nytt projekt nu för spetsenheter som ska gå före. Några av dem är redan uppe i 60 procent ekologiskt, med målet 80 procent under 2007.

Stort och smått. Allt bidrar.

Även den solcellsdrivna parkeringsmätare som just nu testas för första gången i Lund.



Foto: Lennart Perlenhem



Foto: Ulf Lodin

Andelen ekologisk mat ska öka i LUnd. Syftena är flera, som att få bort bekämpningsmedel ur grundvattnet, att gynna gårdar där djuren får behålla ett naturligt beteende, att spara energi och att se till att barnen får ren mat.

Kort om Lund

Folkmängd: 103 000

Län: Skåne

Kommuntyp: Större stad

Politisk ledning: m+fp+c+kd

Största näringsgrenar: Tillverkning, utbildning, banker med mera

Några lokala mål och åtgärder ur LundaEko 2006–2012:

- **Utsläppen av koldioxid** per invånare ska som medelvärde för perioden 2008-2012 ha minskat med 6 procent jämfört med 1990.
- **Senast 2012** ska halterna av partiklar i luft understiga gränsvärdena för skadliga effekter på människa i alla delar av Lunds kommun.
- **Alla förvaltningar** och bolag ska ha ett fungerande miljöledningssystem baserat på ISO 14001.
- **Alla kommunens arbetsmaskiner** ska senast från 2007 gå på miljöanpassade drivmedel. 2007 ska 80 procent av alla inköpta och leasade personbilar uppfylla Vägverkets krav för miljöfordon, och 2012 ska 100 procent nås.
- **Andelen inköpta ekologiska livsmedel** ska öka till 40 procent år 2012.
- **2008 ska alla** förorenade områden inom Lunds kommun ha identifierats och klassificerats.
- **Stimulera gröna** tillväxtföretag. Samverka med aktörer kring miljöinvesteringar, tillämpad forskning samt tjänster på förväntade tillväxtmarknader.
- **Senast 2008** ska det gå att tanka bilen med biogas på minst en mack. Gasen ska produceras lokalt. 2012 bör minst hälften av hushållens och storkökens avfall användas för biogasproduktion.
- **År 2012** ska samtliga utomhusbad ha installerat solfångare.
- **Minst 100 hektar** våtmark bör återskapas fram till 2012.
- **Lund bör samarbeta** med handeln om att minska mängden avfall hos slutkonsumenterna. Den fastighetsnära insamlingen bör fortsätta byggas ut för både villor och flerfamiljshus.



Vilhelmina:

Energispar och miljövard hand i hand

"ALL KOMMUNAL VERKSAMHET ska genomsyras av ett 'miljötänk', dock med sunt förnuft som ledstjärna."

Så står det på hemsidan hos Vilhelmina-centern, som i höstens segerval fick upp Gunnar Hörnlund som ledande kommunalråd för den nya majoriteten.

Miljöfaktorn är inte formellt integrerad i allt beslutsfattande, berättar han. Men man har ambitionen att i alla sammanhang fråga sig: Vad har detta för miljöaspekter? När kommunen nyligen upphandlade fordon

så ställde man miljökrav, och när genomfartstrafiken skulle förbättras så fanns exempelvis energisnålare belysning med på listan.

– Vi har anammat i stort sett allt, säger Gunnar Hörnlund om de nationella miljömålen.

Några är naturligtvis mer centrala än andra. I Vilhelmina ligger havet långt bort, och det finns inte så mycket jordbruk att åtgärder mot övergödning är så högt prioriterat. Desto viktigare är målen om myllrande

Det ryker i stort sett bara ur en enda skorsten i Vilhelmina idag.

Kommunalrådet Gunnar Hörnlund låter nöjd. Fjärrvärme eldad med spill från sågen, utbytta villapannor och bidrag till renare snöskotrar är några av satsningarna. Både miljön och ekonomin har gynnats.

De nationella miljömålen tycks ha smält samman med de lokala.

Foto: Erland Segerstedt

våtmarker, storslagen fjällmiljö, frisk luft och begränsad klimatpåverkan.

Lokalt jobbar man utifrån sin egen Agenda 21. Planen togs ursprungligen redan 1997 efter att ha diskuterats i Vilhelminas 50-tal byar, bland tätortsborna, i företag, samebyar, skolor, föreningar och i den politiska organisationen. Varje nämnd gjorde en egen agenda för sitt förvaltningsområde.

"Var snäll med naturen", skrev barnen i en förskola,

– Vi har anammat i stort sett allt, säger Gunnar Hörnlund om de nationella miljömålen. Vilhelmina uppdaterar sin Agenda 21 varje mandatperiod.



och det fick bli sammanfattningen av kommunens miljö-policy.

Nu följs den upp med några års mellanrum. När riksdagen år 1999 spikade de nationella miljömålen arbetades de in i Västerbottens regionala mål, liksom i den lokala agendan som från 2003 är strukturerad efter de centrala och regionala målen.

Uppdatering ska ske varje mandatperiod, så 2007 är det dags igen.

– Jajamen, om man inte följer upp så är det inget värt med planer, lovar Gunnar Hörnlund.

Den senaste Agenda 21-planen rymmer 17 övergripande mål, 61 delmål och 31 nyckeltal och indikatorer. Allt från grundvatten och lokalt producerad mat i kommunal verksamhet, till radonnivåer och sopsortering.

– Vi borde ha ett riktigt miljöbokslut också, på samma sätt som för personal och det mesta annat. Det ska jag se till, säger Hörnlund.

Det är också meningen att miljömålen ska bakas in i kommande översiktsplaner.

Stort, glest, kallt – och energirikt

Vilhelmina är stort, skogigt, glesbefolkat och kallt.

Det sätter ramar för hur kommunen kan arbeta med miljöfrågorna. Ytan är som 45 gånger Stockholms kommun. Medan 4100 personer i huvudstaden får dela på varje kvadratkilometer, så har de drygt 7000 vilhelminaborna varsin egen. Drygt.

Kylan gör att miljö- och energifrågor går hand i hand. År 2004 klubbades en energiplan där man uttryckligen vill göra energifrågorna till en integrerad del av miljöarbetet.

Här syns också de mest konkreta åtgärderna. Vilhelmina har slagit sig samman med grannkommunerna Dorotea och Åsele under begreppet region Södra Lappland. Man delar bland annat på energirådgivarna Tommy Danvind och Sune Hansson, som också arbetar mycket med miljöfrågor.

Tommy Danvind ser de nationella målen som "ett ►

Var snäll med naturen, skrev barnen i en förskola, det fick bli sammanfattningen av kommunens miljöpolicy.

styrande överdokument” och pratar engagerat om klimatpåverkan och om vad man åstadkommit.

– I princip har vi ersatt all olja i de tre kommunernas fastigheter, berättar han.

– Energin är så viktig. Om vi lyckas se över fastigheterna, konvertera bort olja, isolera och styra energiförbrukningen effektivare, då har vi miljöbiten med också.

I Vilhelmina har 140 ton olja bytts mot förbränning av träpellets i kommunens fastigheter utanför tätorten.

– En löjligt liten volym kan man tycka, men inte om man slår ut det per invånare, säger Tommy Danvind.

Om träden återplanteras så balanseras koldioxidutsläppen av naturens upptag.

Biobaserad värme

Centralorten har ett fjärrvärmeverk som uteslutande eldas med restprodukter från den största arbetsplatsen, Vilhelmina sågverk. Bark, flis och spån från gran.

Byskolorna värms med pellets från Skellefteå. Saxnäs Skola var först, 2004, och efter ett år hade man sparat 146 000 kronor. Dessutom hade skötseln tagit betydligt mindre tid än förväntat.

Ungefär hälften av villaägarna har också bytt olja mot pellets, men den direktverkande elen finns kvar och är dyr att konvertera bort. Gunnar Hörnlund backar själv för priset för att byta ut elradiatorerna i den egna villan mot vattenburen värme. Det skulle betala sig på tolv år, räknar han med. Men investeringen är för stor.

– Om man vill avveckla kärnkraften så borde det finnas mer stimulanspengar, tycker han.

Och han önskar att det över huvud taget fanns ”snabbare pengar” att söka. Vilhelmina begärde och fick år 2005 Klimp-bidrag från Naturvårdsverket om 800 000 kronor, för åtgärder mot växthuseffekten.

– Vi hade ganska mycket jobb med att få fram underlaget. Man kan fundera över om det var värt det, säger Gunnar Hörnlund.

Bidraget gick bland annat till utbyggnad av fjärrvärmen, gröna trafikåtgärder och stimulans av mer miljövänliga snöskotrar.

Skoterbidrag rensar luften

Vilhelmina har många mil skoterleder och skidspår som sköts av lokala föreningar. Tack vare bidraget kan de få mellanskillnaden mellan en billigare tvåtaktsskoter och en dyrare fyrtaktare. De större motorerna drar hälften av bränslet, har mer fullständig förbränning och ger

betydligt mindre skadliga utsläpp. Fyrtaktarna är dessutom starkare och tystare, något som borde uppskattas av skid- och skoterturisterna.

Gunnar Hörnlund understryker hur viktigt det är för trakten att skoterlederna dras fram och sköts, men att det är betungande för den lilla kommunen. Han för ett resonemang om att staten skulle kunna lägga en avgift på skotrar, pengar som kunde föras över till kommunerna.

En skoterskatt?

– Ja, kanske det. Vi har inte riktigt råd att finansiera det själva, säger han.

Klimp-pengar gick också till utbildning för kommunanställda i ecodriving, konsten att köra mjukare för att spara bensin. Det är svårt att räkna på effekten. Energirådgivaren Tommy Danvind berättar att han tidigare i livet körde timmerbil ner till kusten, och då testade att köra snålt.

– Jag lyckades köra sju eller åtta procent billigare än en ’normalresa’, säger han.

I Klimp-ansökan fanns också ett ”mobilitetskontor”, som dock prutades ner och lades på is. Kontoret skulle vara navet i en kampanj för grönare trafik, för ecodriving, mer kollektiva resor, ett centrum för planering av gång- och cykelvägar, för propaganda för etanolbilar, skoterinformation med mera.

Etanolpump finns på orten, men ett hinder är att bilarna har svårt att gå bra på den blandningen i den hårda kyla som tidvis råder, berättar Tommy Danvind.

Länsstyrelsen har det regionala ansvaret för de nationella miljömålen. I Vilhelmina antyder man att samarbetet gått lite tungt ibland. Generellt sett finns en motvilja mot detaljreglering och man värnar om det egna beslutsutrymmet.

Men det finns en del upparbetade kanaler nu, bland annat för konverteringsbidrag för övergång från direktverkande el till vattenburna radiatorer med andra energikällor, som värmepump, fjärrvärme eller biobränsle.

– Länsstyrelsen ger pengarna och vi ger råd och stöd, det är ett rakt samarbete, säger Tommy Danvind.

Glesa sopor kostar

Det har tagit mer tid än planerat att bygga ut källsortering av sopor. Ungefär vart tionde hushåll komposterar och får lägre renhållningsavgift. Återvinningsstationer finns bara på nio platser i den stora kommunen. Materialbolagen är i allmänhet inte pigga på att åka runt och hämta papper, plåt, plast etcetera i glesbygden.



Ungefär hälften av villaägarna har bytt olja mot pellets och 140 ton olja har bytts mot förbränning av träpellets i kommunens fastigheter utanför tätorten.

Det här gör sammantaget att en hel del blandat avfall hamnar i containrarna ute i byarna.

Brännbart restavfall körs till förbränning i Umeå 25 mil bort. Det kostar per kilo och körandet belastar dessutom miljön.

– Vi jobbar med det. Om vi kunde sortera på hemmaplan så blev det lägre kostnad för transport och omhändertagande i Umeå, säger kommunalrådet Gunnar Hörnlund.

– Vi har för avsikt att gå över till kärl för varje hushåll, men vi måste diskutera de totala effekterna av att åka omkring på 80 kvadratmil och hämta kärl.

Gunnar Hörnlunds tanke är att varje kärl ska vägas. De som komposterar och källsorterar får då betala mindre, ”och slarvern får betala mer”.

Miljö och tillväxt

Det har ifrågasatts om Sverige verkligen ska satsa så mycket pengar på minskade koldioxidutsläpp, att betydligt viktigare åtgärder kan göras betydligt billigare i andra länder. Gunnar Hörnlund tycker att det ligger något i det, men ser ändå tillräckliga kort- och långsiktiga vinster i miljöengagemanget. På bara ett par år har Vilhelmina kraftigt minskat sitt beroende av fossila bränslen, och med ytterligare ekonomiskt stöd utifrån skulle ännu mycket mer kunna göras.

– Det vore väl satsade pengar med kort payoff-tid.

Miljökrav driver dessutom den tekniska utvecklingen, anser Gunnar Hörnlund.

– Jag ser stora möjligheter där, nya uppfinningar och investeringar. Det ger tillväxt.

Några lokala mål ur Vilhelminas Agenda 21-plan:

- **År 2008** ska sjukskrivningarna i kommunen ha minskat till hälften jämfört med 2002.
- **År 2005** ska miljökrav ställas vid kommunal upphandling av fordon och fordonstjänster.
- **År 2010** ska minst 75 procent av de pannor som används för småskalig vedeldning i kommunen vara miljö- och typgodkända.
- **Uttag** ur befintliga torvtäkter kan fortsätta, men man bör noggrant pröva var nya ska öppnas.
- **År 2020** ska alla privata fastigheter som bebos permanent ha undersökts med avseende på radon.
- **Lokala initiativ** som till exempel byakomposter ska uppmuntras och stödjas.
- **Bostäder** ska inte uppföras nära kraftledningar, där det elektromagnetiska fältet överstiger 0,2 mikrottesla.

Kort om Vilhelmina

Folkmängd: 7 000

Län: Västerbotten

Kommuntyp: Glesbygdskommun

Politisk ledning: c+kd+fp+m

Största näringsgrenar: Vård och omsorg, handel och kommunikation, utbildning och forskning



Åbromotet i Mölndal vann priset Vackra vägars pris år 2000.

Mölndal:

Flexibilisten i fokus

– **DU HAR VÄL LÄST OM** översvämningarna i Mölndalsån.

Folkpartiets Hans Broberg var med och tog över styret i staden vid 2006 års val. Han är säker på att miljöpolitiken kommer att förändras. Men inte av regimskiftet utan på grund av det brett växande engagemanget i klimatfrågor.

Mölndal har gjort en livsstilsundersökning och hittat en påverkbar grupp: Flexibilisterna.

”Det vi har varit med om under 2006/2007 kan vara en konsekvens av klimatförändringar.”

Så står det i Mölndals nyhetsbrev till kommuninvånarna i februari, apropå sommarens rekordvärme, de lokala översvämningarna i december och stormarna i januari.

Och intresset för frågorna tycks växa.

När kommunen bjöd näringsliv och allmänhet på Al Gores film om växthuseffekten, *En obekväm sanning*, så kom över tusen besökare.

Mölndal präglas av ett intensivt resande. E6/E20 går genom staden. Den lokala in- och utpendlingen till och från Göteborg och andra grannar är sammanlagt nära 40 000 per dygn. Trafiken står för hälften av koldioxidutsläppen, eller 156 000 ton per år – och ökar.

Nettoinpendling av arbetande är 7 000 personer, alltså fler som pendlar in än ut, vilket är unikt för en förortskommun.

Och stan vill fortsätta växa.

– Men det går inte om vi inte kan hantera trafikströmmarna, säger Hans Broberg som sitter i kommunstyrelsens AU och är ordförande i planeringsutskottet.

Förtätar mot växtvärk

Växtvärken ska mildras genom att med olika metoder öka kollektivtrafiken, förtäta bebyggelsen och minska privatbilismen. Trafikinfarkter och tillväxtönskan ligger bakom ett regionalt samarbete inom Västra Götaland, Projekt K2020, som har som mål att fördubbla kollektivresorna till 2020.

Tusentals nya bostäder planeras i Mölndal, för att svara upp mot regionens tillväxt.

– Vi vill bygga så att man kan leva utan bil. Lättast då är att förtäta. Nyligen begärde vi planarbete för flera hundra nya lägenheter i Mölndals centrum, berättar kommunalrådet.

Mölndal är våren 2007 mitt i en process. Man ska anta nya miljömål och en handlingsplan, och söka nya

Klimp-bidrag för 2007-2010. Bland annat söker man för en hiss som ska forsla människor och cyklar från en platta där ett par hundra bostäder ska byggas. Istället för 2,5 kilometer bilresa kan de boende då ta sig de 400 meterna till centrum och kollektivtrafiken till fots.

Kommunen söker också bidrag för att utveckla cykel-pooler, cykelbanor, samåkning, förbättrad realtidsinfo om kollektivtrafiken, signalprioritering för bussar vilket kan förkorta restiderna, med mera.

Stina Landén är miljösamordnare vid utvecklings-enheten under kommunstyrelsen. Hon hoppas på beviljade stöd:

– Vissa av projekten driver vi nog delvis ändå, men inte lika bra och fokuserat. Klimp-stödet ger en väldigt skjuts framåt, en kraftsamling kring ett helt program.

Påverkar attityder till resande

Ett av projekten som Mölndal fick medel för 2004 gick ut på att försöka påverka attityder. Våren 2007 ringer kommunen hem till medborgarna för att diskutera hur de reser.

– Vi blir positivt bemötta. Det finns en stor okunskap om hur långt man faktiskt kommer med cykel, och om hur kollektivtrafiken fungerar, säger Stina Landén.

Man planerar även att skicka välkomstpaket till nya småföretag, på temat "Flexibilist – javisst!", och att arbeta systematiskt med resvanorna på större företag.

Sedan några år drivs det så kallade Ram-projektet, vilket står för Resvanor till och från arbetsplatser i Mölndal. Det är ett samarbete med tioalet företag på orten, bland andra AstraZeneca, Ericson, KappAhl, Papyrus och SCA.

Plattformen för Ram-projektet är en lokal livsstils- och resvaneundersökning. Hans Broberg i kommunstyrelsen beskriver den som "en guldklimp".

Undersökningen kartlade värdegrunden hos anställda i de företag som ingår i projektet. Med hjälp av enkätsvar från 2 300 personer och djupintervjuer med 100 vaskade man fram tre huvudsakliga resetyper:

- *Komfortare* kallas de människor som åker i egen bil eller tjänstebil till och från arbetet och som inte uppger sig vara flexibla i det valet. De utgör 40 procent.

- *GCK-are* går, cyklar eller åker kollektivt. Bland dessa 25 procent finns de som bor nära jobbet, eller som väljer bort bilen av praktiska, ekonomiska eller ideologiska skäl.

- *Flexibilister* är den näst största gruppen, 35 procent. De åker bil, men kan tänka sig att växla med kollektivtrafik, samåkning, gång eller cykel.

Mölndals Klimp-program för de närmaste åren siktar in sig på att påverka de sistnämnda. Om varannan arbetande lämnar bilen hemma en dag i veckan så minskar rusningstrafiken med tio procent.



Folkpartiets Hans Broberg är säker på att miljöpolitiken kommer att förändras. Men inte av regimskiftet i kommunen utan på grund av det brett växande engagemanget i klimatfrågor.

– Man kan inte kräva att alla ska åka kollektivt alla dagar, men vi vill skapa system för att de ska kunna göra det en eller två dagar i veckan, säger Hans Broberg.

Skatterabatt för hållbart resande?

I januari 2007 skrev Mölndal till regeringen och bad om ett tillfälligt undantag från skattereglerna. Man vill att 100 personer ska få ta emot gratis månadskort av sina arbetsgivare, utan att det ska behöva tas upp till förmånsbeskattning. Begäran är undertecknad av Mölndals stad och företagen i Ram-nätverket.

Hans Broberg beskriver försöket som ett sätt att utforska metoder att inte låsa in människor i system som leder till dåliga miljöval. Istället bör samhället öka möjligheterna att vara flexibla i sina val – flexibilister.

Han tror att företagets intresse för resande- och miljöfrågor kommer att hålla i sig.

– De är medvetna om sitt beroende av medarbetarnas kompetens och positiva inställning. AstraZeneca ser sitt engagemang som en investering i god personalpolitik.

Via Ram-samarbetet erbjuds företagen också konsultstöd för att se över sina egna transporter av materiel och människor.

Stina Landén, miljösamordnare:

– De är jätteintresserade. De sparar pengar och vinner goodwill.

De kommunanställda själva har minskat sin användning av privatbil i tjänsten med 25 procent på bara ett par år, tack vare fokus på frågan, införande av bilpool och översyn av bilavtal. Nu försöker kommunen – som är Mölndals största arbetsgivare – att påverka personalen till minskade resor även till och från jobbet.

Trafikprojekten är viktiga för att koldioxidmålet ska nås. Där ligger dock ambitionen på oförändrad trafiknivå, istället för den förväntade ökningen. Utsläppen ska minska totalt med 30 procent, varav det mesta i industri och uppvärmning. Bland annat planeras ett kraftvärmeverk som ska elda flis.

– Vi försöker också förstärka tendensen att byta ut oljepannor, med hjälp av aktiv energirådgivning, säger Stina Landén, miljösamordnare.

Hon har sett en tydlig utveckling under sina sex år som miljösamordnare.



Foto: Nicklas Elmrin

– När jag började här fick jag dra väldigt mycket själv. Så är det aldrig nu. Miljön har blivit en självklar del av utvecklingsarbetet.

Enbart i framtagandet av miljömålen har 40-50 tjänstemän deltagit.

– På det sättet blir miljötankandet en del i deras verksamheter. 2007 är inte miljön en separat fråga, utan en del i kärnverksamheten – att utveckla Mölndals stad.

– Det bästa kvittot är att det händer saker som jag inte ens känner till. Nyligen fick jag till exempel höra om en upphandling där kommunen hade krävt att alla transporter skulle ske med miljöfordon.

Staden miljödiplomerar de företag som vill. Den verksamheten har flyttat över från miljö- och hälso-skyddet till näringslivskontoret.

– Det är ju en näringslivsfråga, understryker Stina Landén.

I Mölndals Klimp-ansökan beskriver man de viktiga framgångsfaktorerna som ”långsiktighet, kaxighet och kommunikation”.

Kaxighet?

– Ja, vi är lite kaxiga. Det innebär att spänna bågen ganska hårt. Man ska vara stolt över det man gör och våga testa även om man inte vinner varje gång, säger Stina Landén.

Trafikpaket efterlyses

Relationerna med statliga myndigheter är i allmänhet goda. Det vittnar även Hans Broberg om.

– I vårt fall är det mest Vägverket vi behöver tala med. Vi skulle behöva nya trafikleder som skulle förbättra miljön avsevärt. Vi behöver ett storstadspaket, bland annat för lokal och regional spårtrafik. Vår situation påminner om Stockholms. Köerna drabbar oss alla, säger Hans Broberg.

Själv äger han för övrigt en cykel, men kör bil. Han försvarar sig med att jobbet som kommunalråd är flängigt.

Och röjsågen på lantstället, går den på miljöbränsle?

– Nej, nu är jag avslöjad... Jag har en motorbåt också, med en tvåtaktare...

”Det vi har varit med om under 2006/2007 kan vara en konsekvens av klimatförändringar.”

Citat ur Mölndals nyhetsbrev till kommuninvånarna.

– Det är de gamla sakerna. Nästa grej blir alltid bättre. Min bil drar mindre bränsle än den förra, och nästa kanske blir en diesel.

– Så ska vi agera kommunalt också, inte kasta bort det gamla utan ge folk möjlighet att anpassa sig efterhand. Det ska vara en evolution, inte en revolution, tycker Hans Broberg.

Några av Mölndals miljömål 2007

• **Till 2015** minskar utsläppen av koldioxid i Mölndal med 30 procent jämfört med 1990 års nivå.

• **Till 2015** utgör gruppen Flexibilister minst 50 procent och GCK:arna 25 procent av resenärerna till Mölndals arbetsplatser. Andelen resor som sker med kollektivtrafik är minst 20 procent. Körsträckan med bil är max 550 mil per invånare och år.

• **Till 2015** ska nybyggda bostäder ha en specifik energianvändning på högst 100 kWh per kvadratmeter och år. Motsvarande siffra för lokaler är 90 kWh.

• **Naturvårderna** vid Hålsjön/Rambomosse med omgivning ska värnas. Våtmarker har nyskapats, återskapats eller restaurerats – som reningsmetod, flödesutjämnare eller naturvårdsinsats.

• **Samtliga 1200 enskilda avlopp** i Mölndal har inventerats och vid behov åtgärdats 2015.

• **Minst 250 företag**, skolor och verksamheter är 2015 miljödiplomerade, miljöcertifierade eller har fått utmärkelsen Grön Flagg.

Fotnot: Målen är inte antagna då denna rapport trycks.

Kort om Mölndal

Folkmängd: 58 000

Län: Västra Götaland

Kommuntyp: Förortskommun

Politisk ledning: m+fp+c+kd+kommunpartiet

Största näringsgrenar: Tillverkning/utvinning, handel och kommunikation, vård och omsorg

Ydre:

Samarbete gör liten större

Vad gör de riktigt små kommunerna?

Ydre hör till de allra minsta, med 3 900 invånare i småorter som Gnottneshult, Tulle-
rum och huvudorten Österbymo. Här hand-
lar miljöarbetet mycket om att värna omist-
liga naturvärden. Dit hör Sommen.

I YDRE FINNS DET 1 700 HUSHÅLL och 1 200 fritids-
bostäder, så skyddet för den riksintressanta naturen är
strategisk av flera skäl.

– Det är en kommun med väldigt rent vatten, vi har
Sveriges artrikaste insjövattnessystem, med sjön Som-
men. Gravida kvinnor kan äta fisken i sjön. Allt detta
måste vi värna om, säger Inga Arnell Lindgren (c), ord-
förande i kommunstyrelsen.

Grannen Tranås äger en flik av Sommen men står
för största miljöpåverkan. Att hålla sjön frisk kräver
alltså samarbete. Länsstyrelserna och de fyra kommu-
nerna kring sjön – Boxholm, Tranås, Mjölby och Ydre
– har en gemensam plan, SpunS. Det står för *Samlat
program för ett uthålligt nyttjande av sjön Sommen*.

Planen beskriver Sommens värden utförligt, liksom
vilka hot som kan finnas. SpunS skrevs 2000 men an-
vänds fortfarande bland annat när ny bebyggelse kring
sjön ska planeras.

Litet kansli tänker in miljö

För utsocknes är Ydre kommun kanske inte så känd.
Ingen europaväg korsar kommunen, som ligger diskret
inmugen mellan Kisa, Eksjö och Tranås i södra Öster-
götland.

– Kommunkansliet består av fem personer plus mig.
Miljö- och hälsoskyddskontoret består av en person, be-
rättar Inga Arnell Lindgren.

Så något storstilat miljöledningssystem är det inte
tal om.

– De nationella miljömålen är självklart något vi
måste följa. Vi hade en väldigt aktiv Agenda 21-grupp
med politiker och tjänstemän.

Gruppen upplöstes när den hade tagit fram sina för-
slag och kommunen avsatt medel för miljöarbete. Det
finns ingen tjock och detaljerad miljöplan idag, men en
kort och kärnfull miljöpolicy liksom naturvårdspro-
gram och särskilda sektorsprogram.

Enligt Inga Arnell Lindgren försöker man ta upp
miljöaspekter i alla frågor som dyker upp. Hon nämner
bland annat företagsetableringar och inköp av mat. Och



– Att söka
Klimp-bidrag
klarar vi inte av,
den processen är
för kostsam,
säger Inga Arnell
Lindgren.

den kommunala panncentralen som värmer bland an-
nat kommunalhus, åldersdomshem och allmännyttans
bostäder, som eldas med pellets från närbelägna Forsnäs
samhälle.

– Det är så det ska vara, att miljötänkandet ska fin-
nas med i alla ärenden och sammanhang.

– Det är mycket skogsavverkningar, och där diskute-
rar vi med skogsbolagen vilka oljor och bränslen de an-
vänder.

Etanol önskas i bilberoende glesbygd

Ydre har inga stora, förorenande industrier. Och "bi-
larna är ett måste", säger Inga Arnell Lindgren. Det här
är en glesbefolkad bygd där man är beroende av privata
transportmedel. Kommunledningen diskuterar dock
hur de ska kunna förmå bensinbolagen att erbjuda eta-
nol eller gas på mackarna.

– Att söka Klimp-bidrag klarar vi inte av, den pro-
cessen är för kostsam, säger Inga Arnell Lindgren.

Däremot samarbetar man med regionförbundet Öst-
sam där tretton kommuner och landstinget samverkar
om bland annat miljöfrågor.

Det finns också en miniregion, Vökbytt, som sam-
verkar bland annat om IT-frågor. Förkortningen står för
Vadstena, Ödeshög, Kinda, Boxholm, Ydre och Tranås
kommuner.

Inga Arnell Lindgren vill inte höra talas om kom-
munsammanslagning för att ge mer muskler åt bland
annat miljöarbete. Det skulle drabba serviceutbudet och
generera avfolkning, menar hon.

– Slå ihop är ingen lösning. Samarbete är lösningen.

Kort om Ydre

Folkmängd: 3 900

Län: Östergötland

Kommuntyp: Glesbygdskommun

Politisk ledning: Samlingsstyre

(c+s+m+kd+fp+mp)

Största näringsgrenar: Tillverkning, jord-
och skogsbruk, handel och kommunikation



Foto: Jan Hamberg

Vänersborg:

Proppen ur!

– Det var så trångt och svårt att få igång det här med rötgasen. Men nu är proppen ur!

Det är biogasen som Anne-Sophie Aronsson (s) känner sig mest nöjd med när det gäller miljötänkandet i hennes kommun Vänersborg.

HON ÄR ORDFÖRANDE i ledningsgruppen för Agenda 21, och ersättare i kommunstyrelsen.

Hon tyckte att även hon själv var trög i starten.

– Men när jag förstod det så blev jag som frälst. Jag bråkade med folk som inte kunde göra något så enkelt som att lägga matrester i en grön påse. Att de inte fattade vidden av det! Jag var kanske odräglig...

Men proppen gick ur, idag lämnas en hel del gröna påsar. Gasen från det avfall som rötas leds i en pipeline till grannkommunen Trollhättan för rening. Gasen driver ett antal bussar både där och i Vänersborg och andra kommuner som samarbetar om rötgasanläggningen.

Nyligen inhandlade Vänersborg ett tiotal personbilar som drivs med biogas, och man kör bussar och sopbilar på samma drivmedel.

Lokala mål som ska följas upp

Kommunen har antagit lokala miljömål för 2006-2008 som följer systematiken i de nationella och regionala målen. Man har också tagit fram en handbok med exempel på åtgärder. Enligt miljöplanen ska arbetet med uppföljning och gröna nyckeltal starta under 2007.

Kommunstyrelsen har ansvaret och miljörapporter ska finnas i årsredovisningarna. Det finns också en särskild klimatstrategi.

Bland de konkreta miljömålen finns 20 procent mindre koldioxidutsläpp från energiproduktion 2010 jämfört med 1997. En fast stam av havsörn ska häcka utmed Vänerkusten och öringen ska åter leka i Lillån vid Önafors. Kommunen ska välja varor och tjänster som ger minst negativ miljöpåverkan. Och mycket annat.

Det kan ibland vara de små sakerna som är viktigast, menar Anne-Sophie Aronsson, som att skicka ut en almanacka till alla hushåll där det här med sopsortering för-

klaras. I slutändan kan det komma ut ett miljövänligt bränsle för fordon.

Nu planeras för biogastillverkning ute på landet, i Brålanda. Dit ska lantbrukarna kunna lämna allt rötbart, och så får de tillbaka gas. I det sammanhanget har lokala entreprenörer börjat diskutera att starta egen tillverkning av rötgaskamrar, berättar Anne-Sophie Aronsson.

Hon är också nöjd med att i stort sett hela tätorten värms via fjärrvärme som matas med spillvärme från pappersbruket Holmen Paper och smältverket Vargön Alloys. Det finns också några närvärmeanläggningar som eldas med pellets och havre.

– Vår fjärrvärme kan vi verkligen välsigna. Och det vore ännu bättre om industrin inte var beroende av kärnkraft, kol och annat som ger miljöproblem, säger Anne-Sophie Aronsson.

Från gräsrotsrörelse till kommunal verksamhet

Agenda 21 var på 90-talet en rörelse som drevs av kommunerna med stort folkligt engagemang. Idag är mycket av det införlivat i den kommunala apparaten. Anne-Sophie Aronsson tycker att tjänstemännen har bra koll på miljötänkandet.

– Det ska numera finnas en energiansvarig på varje förvaltning. Mina armar går som väderkvarnsvingar när jag går omkring och släcker.

Anne-Sophie Aronsson skulle vilja att det hände ännu mer, till exempel att kommunen tog initiativ och uppmuntrade etablering av vindkraftverk.

Vänersborg har fått Klimp-bidrag bland annat för att bygga ut fjärrvärme och ackumulatortankar, men har i olika sammanhang påpekat att Klimp-ansökningarna är tungarbetade.



– Vår fjärrvärme kan vi verkligen välsigna. Och det vore ännu bättre om industrin inte var beroende av kärnkraft, kol och annat som ger miljöproblem, säger Anne-Sophie Aronsson.

– De kräver så oerhört mycket arbete av tjänstemännen. Det får negativa konsekvenser för annat som de då måste lägga åt sidan.

Miljösamordnaren Ann Olsson tycker att Klimp är ett bra sätt att stödja miljöinvesteringar, men att ansökningsförfarandet skulle behöva rationaliseras.

– Det finns kommuner som redan gör ett bra miljöarbete, men för att söka måste man först ha en klimatstrategi. Den behövs egentligen bara för att söka bidraget.

Det blir så pass betungande att många kommuner avstår, menar hon.

– En förbättring i nuläget vore om man kunde söka pengar även för skrivarbetet kring projektet. Då skulle även små kommuner kunna söka, säger Ann Olsson.

Kort om Vänersborg

Folkmängd: 37 000

Län: Västra Götaland

Kommuntyp: Pendlingskommun

Politisk ledning: s+c

Största näringsgrenar: Vård och omsorg, handel och kommunikation, utbildning och forskning

Webb- och lästips

Sveriges Kommuner och Landsting har mer information om den uppföljning som gjorts av kommunernas arbete med och syn på miljömålen. Se www.skl.se/miljo, under Miljömål.

Där hittar man *Kommunernas arbete med och syn på miljömålen – Rapport från enkät* (mars 2006), och *Hur har kommunerna tagit sig an miljömålen? – En intervjustudie i 16 kommuner* (december 2006). Det finns även en förteckning över kommuner med lokala miljömål och webblänkar till dessa.

På www.naturvardsverket.se/bokhandeln finns rapporterna *Kommunernas miljömålsarbete – Redovisning av ett regeringsuppdrag* (Rapport 5653, november 2006), *Lokal översättning av de nationella miljömålen – En processutvärdering i åtta svenska kommuner 2006* (Rapport 5646, november 2006) samt *Hållbarhetens lokala horisont* (Rapport 5674, januari 2007).

På www.naturvardsverket.se/mir finns ett överskådligt miljöinvesteringsregister, Mir, som visar projekt och områden som fått bidrag för LIP och Klimp.

Miljömålsportalen sköts av Miljömålsrådets kansli. Där finns information om miljömålen och länkar till en rad myndigheter som arbetar med dessa. Uppföljning av målen görs årligen i rapporten *deFacto*.

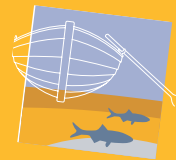
Se www.miljomal.nu

Foto: Losita Garcia Marklund

Hur har kommunerna tagit sig an de nationella miljömålen?

Miljömålen är en utmaning från riksdagen till den lokala nivån. Uppföljningen som gjorts av SKL och Naturvårdsverket visar på ett stort genomslag för och en positiv syn på målen. Den här skriften sammanfattar resultatet av enkät och intervjuer och rapporterar konkret om miljöarbete i några kommuner:

Lund har hejdat biltrafikens ökning i staden samtidigt som kollektivtrafik och cykel ökat kraftigt. Mölndal påverkar arbetsresenärernas resvanor, för att staden ska kunna fortsätta växa. Vilhelmina satsar på lokalt biobränsle och mindre miljöstörande skotrar. Vänersborgarnas bussar drivs med gas från deras egna sopor. Ydre samarbetar kring artrika Sommen.



Sveriges
Kommuner
och Landsting

118 82 Stockholm, Besök Hornsgatan 20
Tfn 08-452 70 00, Fax 08-452 70 50
info@skl.se, www.skl.se