

VART ÄR KOMMUNERNA PÅ VÄG?

Uppföljning av klimatarbetet i Stockholmsregionens kommuner

Regionledningskontoret
Utveckling och regionplanering
Klimatenheten

Författare: Linn Axelson
Datum: 2022-08-26

Sammanfattning

I Stockholmsregionen pågår ett långsiktigt arbete med att minska länets klimatpåverkan. Klimatarbetet vägleds av gemensamma klimatmål och en strategisk färdplan, *Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen*. Som en del i uppföljningen av Klimatfärdplanen genomförs en analys av kommunernas klimatarbete för att skapa en övergripande bild över hur kommunerna arbetar med att minska sin klimatpåverkan.

Nästan alla kommuner i Stockholms län har en klimatstrategi som styr kommunens klimatarbete. I strategierna definieras långsiktiga mål med målår, målvärden och indikatorer. Preciseringsen av klimatmålen kan dock utvecklas hos flertal kommuner. Baserat på det nationella klimatmålet att uppnå netto-noll växthusgasutsläpp är ett vanligt förekommande mål hos kommunerna att bli en klimatneutral kommun.

För att uppnå klimatneutralitet presenterar länets kommuner strategier och åtgärder inom framför allt transport, bebyggelse och konsumtion. Inom transport vill samtliga kommuner med en klimatstrategi eller liknande underlätta för gång, cykel och kollektivtrafiken. Hållbara resvanor ska främjas med mobility management-åtgärder och genom att underlätta omställningen till förnyelsebara drivmedel. Genom energieffektivisering och en övergång till fossilfria, gärna lokalproducerade, energikällor planerar flera av länets kommuner att minska på klimatpåverkan från den bebyggda miljön.

Även om kommunernas klimatstrategier har ett tydligt fokus på transport och bebyggelse har strategier för konsumtion med lägre klimatpåverkan ökat bland kommunerna. I strategierna nämner flera kommuner att de arbetar med klimatrelaterade krav i upphandlingar samt med att minska uppkomsten av avfall och matsvinn för att bidra till en cirkulär ekonomi. Länets kommuner arbetar också för en gemensam klimatomställning genom att sprida kunskap till invånarna, samverka med näringslivet och engagera sig i klimat- och miljörelaterade nätverk.

Genomförandet av uppföljning av kommunernas klimatstrategier varierar stort. Nästintill två tredjedelar av kommunerna genomför en årlig uppföljning av delar eller samtliga av deras klimatrelaterade mål. En fjärdedel saknar helt en kontinuerlig uppföljning av sitt klimatarbete. Vanligt förekommande är att kommunerna följer upp sina klimatmål inom sin årsredovisning. Alla kommuner redovisar inte en uppföljning av de klimatmål som presenteras i deras klimatstrategi. En del kommuner redovisar i stället måluppfyllnad av andra klimatrelaterade indikatorer. Detta skapar förvirring gällande vilka klimatmål som kommunen faktiskt arbetar efter. Avsaknad av en relevant uppföljning är ett utvecklingsområde hos många av länets kommuner.

Med strategier och målsättningar påvisar alla kommuner i Stockholms län en tydlig ambition att fortsätta utveckla deras klimatarbete. De mål och åtgärder som presenteras i Klimatfärdplanen har till stor del använts av kommunerna. Många av länets kommuner har ett väl etablerat klimatarbete som har intensifierats sedan Klimatfärdplanen antogs. Flera kommuner har antagit en klimatstrategi och fler är på gång. Ett större antal kommuner har målsättningar om klimatneutralitet och uppföljningen av kommunernas klimatarbete har förbättrats. Detta ger bra möjligheter att tillsammans fortsätta verkställa Klimatfärdplanen.

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| Sammanfattning | 2 |
| Innehåll | 3 |
| 1 Inledning och bakgrund | 4 |
| 2 Syfte | 5 |
| 3 Metod och material | 6 |
| 4 Resultat och analys | 8 |
| 4.1 Kommunernas målsättningar | 8 |
| 4.2 Kommunernas åtgärder för måluppfyllnad | 10 |
| Transport och drivmedel | 10 |
| Bebyggelse och energi | 13 |
| Konsumtion och produktion | 16 |
| 4.3 Kommunernas uppföljning av målsättningar | 19 |
| 4.4 Kommunernas initiativ och nätverk | 20 |
| 5 Diskussion och slutsats | 21 |
| Referenser | 23 |

1 Inledning och bakgrund

Klimatutmaningen är en av mänsklighetens största utmaningar (Region Stockholm, 2019). Klimatförändringarna påverkar redan många platser runt om i världen och Stockholmsregionen är inte ett undantag. Utan åtgärder kommer klimatförändringarnas utmaningar att fortsätta växa, både hos oss och i resten av världen.

Klimatförändringarna är en utmaning på global skala som inget land kan lösa på egen hand (Region Stockholm, 2019). På global nivå har världens länder enats om ett flertal avtal och mål för att begränsa klimatpåverkan, däribland Agenda 2030 och de 17 globala målen. Nationellt har Sverige ett klimatpolitiskt ramverk med det långsiktiga klimatmålet att uppnå netto-noll växthusgasutsläpp år 2045 (Naturvårdsverket, u.å.). Sverige har även 16 miljö kvalitetsmål som inkluderar målsättningen att begränsa klimatpåverkan. De globala och nationella ramverken utgör grunden för klimatarbetet i Region Stockholm (Region Stockholm, 2019).

I sin roll som tillväxt drivande storstadsregion i Sverige och Europa har Stockholmsregionen stor potential att vara ett föredöme och bidra till en klimatomänsligt hållbar utveckling både nationellt och internationellt (Region Stockholm, 2019). För detta krävs ett långsiktigt och holistiskt arbete. Som vägledning finns regionala klimatmål och en färdplan, *Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen* (hädanefter *klimatfärdplan*), med en strategisk inriktning för hur omställningen till en region utan klimatpåverkan bör ske. Färdplanen beskriver hur regionens klimatmål från den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsområdet (*RUFS 2050*), och nationella klimatpolitiska ramverket ska uppfyllas. Utöver att nå Sveriges klimatmål har Region Stockholm målet att halvera de direkta och indirekta utsläppen per invånare till år 2030 (Region Stockholm, 2019).

Länets 26 kommuner är viktiga aktörer för att nå de regionala målsättningarna. Med ansvar för bland annat fysisk planering, miljöskydd, avfallshantering och energi har kommunerna stort inflytande över implementeringen av lokala klimatåtgärder. Kommunerna har dessutom en direktkontakt till medborgarna som kan främja samverkan mellan invånare, näringsliv och organisationer. Något som är avgörande för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Kommunerna har en viktig roll i att omsätta Klimatfärdplanen till verklighet.

I nuläget finns det ingen övergripande styrning för hur kommunernas klimatarbete ska ske. Kommuner organiserar själva sitt strategiska klimatarbete och fastställer de mål, planer och åtgärder som de anser lämpliga. Denna decentraliserade styrelseform ger kommunerna frihet att använda sina kunskaper om de förutsättningar och behov som finns i deras kommun. Det kan däremot resultera i svårigheter att överblicka utvecklingen av klimatarbetet i länet på ett enhetligt och överskådligt sätt. Det finns ett behov av att skapa överskådlig sammanställning av kommunernas pågående klimatarbete. Både för att få en samlad bild av kommunernas ställningstagande och för att uppmärksamma styrkor, utvecklingspotential och trender i kommunernas klimatarbete. Som en del i uppföljningen av Region Stockholms klimatfärdplan genomförs denna analys av kommunernas pågående klimatarbete för att ge en övergripande bild över hur kommunerna valt att arbeta med att minska klimatpåverkan.

2 Syfte

Denna studie syftar till att skapa en översikt över hur klimatarbetet fortgår i Stockholms läns 26 kommuner. Analysen genomförs som en del i uppföljningen av Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen (Region Stockholm, 2019). Utgångspunkten för analysen är Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen och det ramverk som färdplanen presenterar.

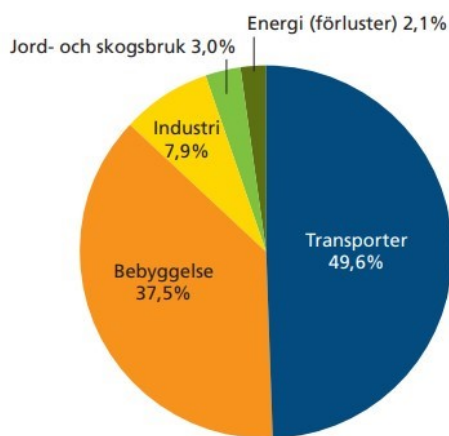
Analysen fokuserar på kommunernas målsättningar och åtgärder i deras arbete med att minska klimatpåverkan samt uppföljningen av deras klimatarbete. Avsikten med denna rapport är att beskriva övergripande trender och tillvägagångssätt hos kommunernas klimatarbete. Detta konkretiseras med exempel från kommunernas klimatarbete som bedöms särskilt inspirerande och därmed värda att framhäva.

Detta är andra gången klimatfärdplanen följs upp vilket ger möjligheten till en jämförelse mellan denna och motsvarande studie från 2020. Därmed syftar analysen även till att undersöka skillnader och likheter i kommunernas klimatarbete från föregående uppföljning.

3 Metod och material

Analysen har främst genomförts som en dokumentanalys. Stockholms läns 26 kommuners offentliga dokument kring klimat har samlats in och granskats. Framför allt har styrande dokument som uttalat behandlar klimatfrågor inkluderats i analysen, exempelvis klimatstrategier, klimatprogram samt handlingsplaner och uppföljning tillhörande dessa dokument. Även miljöstrategier, miljöprogram och miljöpolicyer har inkluderats i den mån dokumenten behandlat klimatfrågor. Dessa dokument har ansetts relevanta om de utgår från Sveriges nationella miljö kvalitetsmål som inkluderar målet ”begränsad klimatpåverkan”. Analyserade dokument påträffades i första hand via kommunernas hemsidor. Vid avsaknad av dokument, behov av tydliggörande angående dokument eller pågående processer har kommuner kontaktats för en uppdatering.

Analysen har främst beaktat tre kategorier; *transport*, *bebyggelse* och *konsumtion*. Kategorierna har hämtats från ramverket i klimatfärdplanen och de sektorer som planen behandlar; transporter, bebyggelse, industri, jord- och skogsbruk, markanvändning och bebyggelsestruktur, energi samt indirekta utsläpp (Region Stockholm, 2019). I kategorin bebyggelse inkluderades även markanvändning och bebyggelsestruktur samt energi. Kategorin konsumtion innefattar industri, skogs- och jordbruk samt åtgärder för att minska indirekta utsläpp. Utefter dessa tre kategorier har även trafikstrategier, resepolicy, markanvändnings- och samhällsplaneringsprogram, energistrategier, samt avfallsplaner från kommunerna inkluderats i analysen i den omfattning dessa dokument behandlar klimatfrågor eller refereras till i kommunernas huvudsakliga klimatarbete. De tre kategorierna täcker majoriteten av utsläppen av växthusgaser i Stockholmsregionen, se figur 1 nedan, samtidigt som de redogör för var kommunerna främst väljer att rikta sina åtgärder för att minska klimatpåverkan.



Figur 1. **Växthusgasutsläppen fördelat på sektorer i länet år 2016.** (Källa: Region Stockholm, 2019)

Utifrån rapportens syfte har analysen av kommunernas dokument delats in i fem huvudområden. Till varje huvudområde har analysen utgått från ett flertal frågeställningar. Frågorna är valda för att skapa en bred men samtidigt översiktlig bild av kommunernas klimatarbete. Utifrån frågeställningarna har klimatarbetet i Stockholms läns kommuner kunnat jämföras med varandra. Analysens första huvudområde avsåg att kartlägga kommunernas *dokumentation och styrdokument* tillhörande deras klimatarbete. I andra

huvudområdet undersöks kommunernas uppsatta *klimatmål*. I det tredje huvudområdet analyserades planerade och genomförda *åtgärder* för att nå dessa mål. Här nyttjades de tre kategorierna transport, bebyggelse och konsumtion. I fjärde huvudområdet undersöktes förekomsten av *uppföljning* av kommunernas mål och åtgärder. Till sist har övriga *initiativ* och engagemang i exempelvis nationella och internationella nätverk hos kommunerna inventerats. De fem huvudområdena och tillhörande frågeställningar presenteras i tabell 1 nedan. Motsvarande analys från 2020 utgick från en liknande metod och frågeställningar vilket möjliggjorde en jämförelse mellan de två uppföljningarna.

I rapporten används begreppet ”kommun” och ”kommunal organisation”. Med ”kommun” åsyftas kommunen som geografiskt område och ”kommunal organisation” avser kommunen som politisk- och förvaltningsorganisation.

Tabell 1. **Analysmetod och frågeställningar.**

| Huvudområde | Frågeställning |
|---------------------|--|
| <i>Styrdokument</i> | Huvudsakliga styrdokument för kommunens klimatarbete |
| | Andra relevanta styrdokument för kommunens klimatarbete |
| | Har kommunen en koldioxidbudget? |
| <i>Målsättning</i> | Klimatmål för kommunen som geografiskt område |
| | Klimatmål för den kommunala organisationen |
| <i>Åtgärder</i> | Vilka åtgärder görs inom <i>transport</i> ? <ul style="list-style-type: none"> • Finns en prioriteringsordning för transportsätt inom den kommunala planeringen? • Finns genomförda/planerade åtgärder för mobilitetslösningar? • Används parkeringsnorm inom den kommunala planeringen? • Finns en resepolicy för tjänsteresor inom den kommunala organisationen? |
| | Vilka åtgärder görs inom <i>bebyggelse</i> ? <ul style="list-style-type: none"> • Planeras för klimatneutral/cirkulär nybyggnation? • Planeras för energieffektivisering av befintlig bebyggelse? • Vilka källor för energiproduktion används/planeras användas? • Finns strategier för klimatanpassning? |
| | Vilka åtgärder görs inom <i>konsumtion</i> ? <ul style="list-style-type: none"> • Mäts de konsumtionsbaserade utsläpp i kommunen? • Använder kommunen som organisation klimataspekter som kriterier vid upphandling? |
| <i>Uppföljning</i> | Finns det relevant uppföljning av kommunens klimatmål? |
| <i>Initiativ</i> | Har kommunen strategier för uppsamling och/eller lagring av växthusgasutsläpp? |
| | Övriga initiativ relaterat till kommunens klimatarbete |

4 Resultat och analys

Nästan alla kommuner i Stockholms län har en klimatstrategi eller motsvarande dokument som styr och vägleder kommunens klimatarbete. 17 kommuner ha en klimatstrategi¹ och 7 kommuner har dokument med en likande funktion. Två tredjedelar av kommunerna baserar sitt klimatarbete på Agenda 2030, de globala målen eller de nationella miljökvalitetsmålen. Till regionala klimatstrategier och RUFSS 2050 hänvisar knappt hälften av kommunernas klimatstrategier. I detta kapitel presenteras kommunernas strategier för deras klimatarbete utefter frågeställningarna som presenterades i kapitel 3. Metod och material.

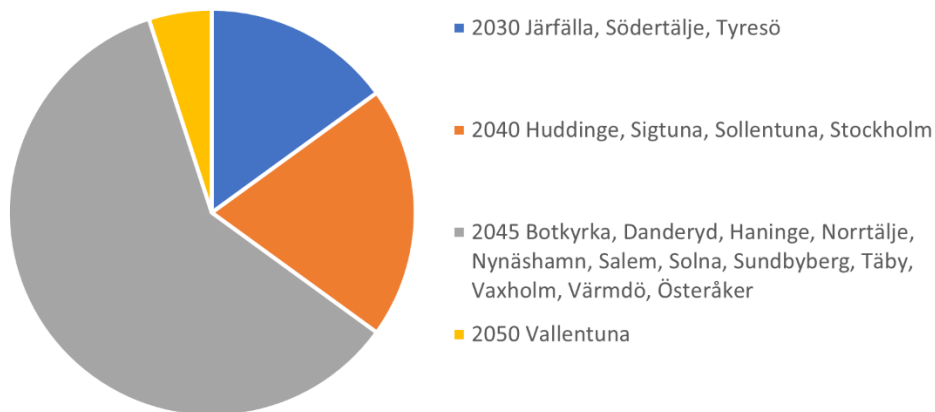
4.1 Kommunernas målsättningar

Alla kommuner i Stockholms län har klimatrelaterade målsättningar och visioner. Kommunernas klimatmål varierar stort i precisering och formulering, något som även noterades i motsvarande analys från 2020. Bland de övergripande målsättningarna om en hållbar samhällsutveckling presenterar många kommuner även specifika målår, målnivåer och indikatorer. Majoriteten av kommunerna preciserar sina målsättningar med kvantitativa värden eller genom en tillhörande kvalitativ beskrivning av målsättningen, även om det senare riskerar att ge utrymme för tolkning och försvåra utvärdering och därmed måluppfyllnad. Antalet klimatrelaterade mål inom respektive kommun varierar stort. Medan Botkyrka kommun har fyra väl preciserade klimatmål (Botkyrka kommun, 2018), har Nynäshamn kommun totalt 14 hållbarhetsmål varav fem bedöms särskilt relevanta ur ett klimatperspektiv, samtliga mål med flertal delmål av både kvalitativ och kvantitativ karaktär (Nynäshamn kommun, 2018).

En vanlig förekommande målsättning hos länets kommuner är målet om att bli en klimatneutral kommun med netto-noll växthusgasutsläpp. 20 av länets 26 kommuner har målsättningen att bli klimatneutral, se figur 2, vilket är sex fler kommuner än år 2020. Baserat på det nationella klimatmålet att uppnå netto-noll utsläpp år 2045 har tolv av länets kommuner målsättningen att bli en klimatneutral kommun senast år 2045. Sju kommuner satsar på att uppnå detta tidigare, år 2040 eller redan år 2030. Till skillnad från det nationella klimatmålet hade år 2020 fem kommuner 2050 som målår för en klimatneutral kommun. I dag har majoriteten av dessa kommuner formulerat sin målsättning i linje med det nationella klimatmålet.

¹ Alla kommuner använder inte benämningen "klimatstrategi" utan andra benämningar på samma typ av dokument förekommer.

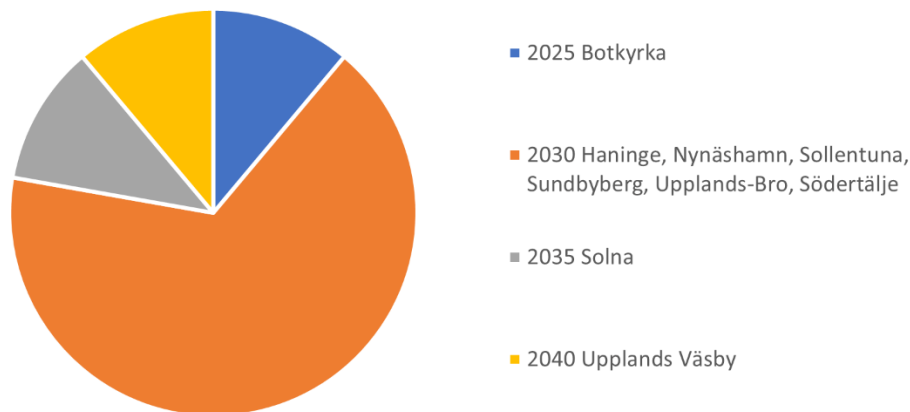
Målår för klimatneutral kommun



Figur 2. **Målår för klimatneutral kommun.**

13 av länets kommuner har specifikt målsättningen att bli en klimatneutral kommunal organisation, se figur 3. Målåret för denna målsättning är i regel tidigare än målsättningen om en klimatneutral kommun som helhet. Medianvärdet för målår för klimatneutral kommunal organisation är redan år 2030, vilket är 15 år tidigare än både medianmålåret för klimatneutral kommun och det nationella klimatmålet. Denna trend noterades även i analysen från 2020. Två kommuner har som mål att nå en klimatneutral kommunal organisation i stället för ett mål om klimatneutralitet för kommunen som helhet.

Målår för klimatneutral kommunal organisation



Figur 3. **Målår för klimatneutral kommunal organisation.**

Att uppnå fossilfrihet är också en återkommande målsättning hos många av kommunerna i Stockholms län. I princip alla kommuner med målsättning om klimatneutralitet har även målsättning att bli fossilfri, där fossilfrihet används som ett delmål mot klimatneutralitet. Målåret för fossilfrihet är därav ofta tidigare än för klimatneutralitet. Flera av kommunerna har specificerat målsättningen om fossilfrihet till att endast gälla transporter. Botkyrka kommun nämner att de har haft målsättningen att bli en fossilbränslefri kommunal organisation 2015 vilket de även ska ha uppnått (Botkyrka kommun, 2018).

Cirka en tredjedel av länets kommuner har eller är i processen att ta fram en koldioxidbudget för kommunens växthusgasutsläpp. Budgeten är tänkt att fungera som ett hjälpmedel för hur kommunerna ska uppnå klimatneutralitet.

Andra vanligt förekommande klimatrelaterade mål hos länets kommuner är mål kring utsläppsnivån från transportsektorn, andelar resor som sker med olika transportmedel, mål om energianvändning i bebyggelse samt mål om minskad avfallsmängd.

4.2 Kommunernas åtgärder för måluppfyllnad

Stockholmsregionen har ett årligt direkt utsläpp av växthusgaser på omkring sex miljoner ton (Region Stockholm, 2019). Majoriteten av dessa utsläpp härstammar från olika typer av energianvändning. Störst energianvändning sker inom bebyggelsesektorn som år 2016 stod för 58% av regionens energianvändning, följt av transport med en andel på 27%. Däremot genererar transportsektorn nästan hälften av regionens direkta utsläpp av växthusgaser, följt av bebyggelsesektorn som står för 37% av de direkta växthusgasutsläppen. Vikten av åtgärder för att minska dessa sektors utsläpp betonas i klimatfärdplanen (Region Stockholm, 2019). Det finns även ett tydligt fokus på att minska utsläppen i en eller båda sektorerna. Vidare i detta avsnitt presenteras kommunernas åtgärder inom transport, bebyggelse och konsumtion.

Transport och drivmedel

Det framgår tydligt i kommunernas styrdokument att deras respektive nuläge och förutsättningar för olika transportsätt varierar stort. Färdmedelsandelarna av transportmedel varierar mellan kommunerna och så även utbyggnaden av olika transportnät och tillgång till olika transportmedel. I många landsbygdskommuner är bilinnehavet och bilberoendet betydligt större där tillgången till kollektivtrafik ofta är lägre. I de mer tätbefolkade kommunerna ges bättre möjligheter att färdas med gång och cykel då avstånden mellan målpunkter ofta är korta. Skärgårdskommunerna har en hög förbrukning av fossilt båtbränsle och står inför en stor utmaning i att minska på dessa. Kommunernas olika förutsättningar reflekteras i tydliga skillnader på invånarnas resvanor.

Varierande förutsättningar till trots så förekommer ett flertal återkommande strategier och åtgärder inom transportsektorn. Precis som det konstaterades i analysen från 2020 förekommer snarare en variation i hur utförliga kommunernas respektive strategi är, än bland de åtgärder som kommunerna presenterar. De vanligast förekommande strategier och åtgärder inom transport är följande:

Underlätta för gång- och cykeltrafik

Att förbättra möjligheterna att gå och cykla nämner samtliga länets kommuner. Detta ska främst ske genom en utbyggnad av gång- och cykelnätet, särskilt i centrala områden, samt breddning av existerande länkar. Majoriteten av kommunerna konstaterar att gående och cyklister bör separeras från både vägtrafik och varandra för att öka säkerheten och attraktiviteten hos transportmedlen. Vaxholms stad nämner möjligheten att införa bymiljövägar där utrymme för fullständig separering saknas (Vaxholms stad, 2021). Belysning och sittplatser längs gång- och cykelvägar samt cykelfaciliteter som parkering och luft- och vårdstationer ska även adderas för att underlätta för gående och cyklister. Järfälla kommun förslår detektering och signalprioritering för cyklister i trafiksignaler för att

yttre underlätta för cyklister (Järfälla kommun, u.å.). Drift och underhåll av gång- och cykelvägar menar många kommuner är viktigt för att transportmedlens attraktivitet och många kommuner har börjat sopsalta cykelvägar för att möjliggöra vintercykling.

Säkra (hållbara) skolvägar

Många kommuner har fokus på att skapa säkra skolvägar för kommunens barn. Gång- och cykelvägar kring skolor bedöms många kommuner vara särskilt relevant för att öka andelen barn som använder hållbara transportmedel till skolan. Många kommuner arbetar även med informationskampanjer och tävlingar för skolor för att öka elevernas hållbara resande. Exempelvis arbetar Huddinge kommun för att underlätta gemensamma gång- och cykeltåg till skolorna i kommunen (Huddinge kommun, 2022).

Kollektivtrafiken som stomme i transportsystemet

Att främja kollektivtrafiken för att öka det kollektiva resandet nämns av samtliga kommuner. Det innefattar att på olika vis öka invånarnas tillgänglighet till kollektivtrafik samt att öka kollektivtrafikens framkomlighet. Många kommuner beskriver att de vill utveckla kollektivtrafikens bytespunkter, bland annat med fler ingångar/utgångar till stationer och addera fler infartsparkeringar för både bil och cykel för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken. Turtäthet och punktlighet samt ökat utbud av särskilt direktbussar och stomtrafik presenteras som åtgärder av flertal kommuner. Många skärgårdskommuner vill öka utbudet av kollektivtrafiken på vatten och ett par landsbygdskommuner ser möjligheten att införa anropsstyrd kollektivtrafik för att kollektivtrafikförsörja glesbebyggda områden. Det sistnämnda ska genomföras som ett pilotprojekt i Vallentuna kommun (Vallentuna kommun, u.å.-a). Prioriteringsåtgärder i form av exempelvis kollektivtrafikkörfält återkommer som önskade åtgärder från kommunerna. En vidare utbyggnad av Roslagsbanan, Tvärbanan, Spårväg syd samt nya stopp för regionalståg är exempel på utveckling av kollektivtrafiken som nämns av berörda kommuner. Då Region Stockholm ansvarar för regionens kollektivtrafik beskriver många kommuner behovet av samarbete med Region Stockholm för fortsatt utveckling av kollektivtrafiken.

Hållbart resande i samhällsplaneringen

Flertal kommuner förklarar att utformningen av stadsmiljöer kan påverka invånarnas resebeteende och uppmuntra till hållbara reseval. Att planera ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen beskriver majoriteten av kommunerna som ett grundläggande förhållningsätt inom samhällsutvecklingen. Bland annat har Täby kommun en målsättning för hur stor andel av ny bebyggelse som ska ske inom ett visst avstånd från kollektivtrafik (Täby kommun, 2019). Utformningen av gatumiljön ska ske med prioritet till gående, cyklister och kollektivtrafik för att gynna deras framkomlighet och attraktivitet, förklarar vissa kommuner. En klar majoritet av kommunerna vill prioritera gång, cykel och kollektivtrafik inom transportplaneringen. Dock poängterar ett flertal kommuner att bilen fortfarande kommer ha en viktig roll och att bilens framkomlighet inte bör försämrats.

Tillämpa fyrstegsprincipen

Att använda Trafikverkets *fyrstegsprincip* vid utveckling av transportsystemet presenterar ett flertal kommuner som förhållningssätt för att implementera effektiva åtgärder och undvika större byggnationer om möjligt.

Påverka resebeteenden med mobility management

Utöver åtgärder i det fysiska transportsystemet diskuterar majoriteten av kommunerna även mobility managementåtgärder. En vanligt förekommande föreslagen åtgärd är att verka eller underlätta för införandet av bilpooler och samåkning. Även informationskampanjer, tävlingar och evenemang är återkommande förslag på åtgärder, särskilt kring cykling. Att underlätta för cykelvänliga arbetsplatser och cykelskola för både barn och vuxna är två exempel som bland annat Tyresö kommun nämner som möjliga åtgärder (Tyresö kommun, 2021). Planering för mobility managementåtgärder beskriver ett par kommuner som en viktig del redan från starten av ett utbyggnadsprojekt. Kring Stockholms innerstad finns trängselskatt som bevisligen har haft en stor påverkan på resebeteende i innerstaden (Börjesson et al., 2012).

Parkering som styrmedel

Genom en välplanerad utformning av parkeringsplatser önskar kommunerna påverka invånarnas reseval. Att undvika bilparking på gatuplan, placera cykelparkering närmast målpunkter, verka för samnyttjande av parkeringsplatser och införa avgift- och/eller tidsreglering av bilparkering är exempel på åtgärder som kommuner tillämpar. Många kommuner använder parkeringsnormer för cykel- och bilparkering och fler kommuner planerar att införa parkeringsnormer. För bilparkering tillämpas vanligtvis parkeringsnormer baserat på närhet till kollektivtrafik med möjligheten att reducera antal parkeringsplatser, ibland upp till 30%, om mobility managementåtgärder införs. Mobility managementåtgärder som nämns i detta sammanhang är tillgång till bilpool, bra cykelfaciliteter, information, leveransboxar och rabatterad kollektivtrafikbiljett. I Järfälla kommun finns möjligheten till fria parkeringstal om kraftfulla mobility managementåtgärder införs (Järfälla kommun, 2019a). Ett flertal kommuner erbjuder fastighetsägare möjligheten till parkeringsköp.

Underlätta omställningen till förnyelsebara drivmedel

Kommunerna vill se en ökning i andelen förnyelsebara drivmedel, framför allt genom att öka tillgången till biogas och bygga ut laddinfrastruktur. Många kommuner beskriver särskilt elektrifieringen av transportsektorn som viktigt för att minska transporternas klimatpåverkan. Flertal kommuner har eller planerar att anta en strategi för utbyggnaden av laddinfrastruktur. En del kommuner initierar aktivt utbyggnad av laddinfrastruktur medan andra kommuner främst vill underlätta för utomstående aktörer att införa laddinfrastruktur inom kommunen.

Hållbara transporter i den kommunala organisationen

Över hälften av länets kommuner har en resepolicy för organisationens tjänsteresor, som vanligen premierar mer hållbara transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik, över bil- och flygtrafik. Nästintill alla kommuner har eller har som mål att ha en fossilfri egen fordonsflotta och flertal kommuner experimenterar med att erbjuda cykel som transportmedel till de kommunala verksamheter som reser mycket lokalt. Att möjliggöra digitala möten är en åtgärd för att minska resebehov som nämns av ett par kommuner. Interna kampanjer inom den kommunala organisationen förekommer för att förespråka hållbart resande till och från arbetet bland de kommunalanställda. Ett par kommuner, däribland Järfälla kommun, har samarbetsprojekt med större arbetsgivare i kommunen för att bidra till en hållbar arbetspendling (Järfälla kommun, 2022). Många kommuner arbetar med krav på fossilfria transporter vid upphandling av transporttjänster, exempelvis fossilfria

fordon inom kommunens avfallshämtning. Även samordning av varutransporter för att minska transportarbetet förekommer. Södertörnskommunerna har ett samarbete för just detta (Södertörnskommunerna, 2022).

Inom transport nämns genomfartstrafik som en utmaning ur bland annat ett klimatperspektiv för några kommuner. Exempelvis beskriver Solna stad att genomfartstrafiken på de stora trafiklederna och järnvägar som passerar kommunen är en stor klimatutmaning (Solna stad, 2021). Trots att kommunernas invånare har bra tillgång till kollektivtrafik och ett lågt bilnehav beskriver Solna stad trafiken som kommunens största miljö- och klimatutmaning (Solna stad, 2021).

De åtgärder som kommunerna nämner återspeglar de åtgärder som presenteras som viktiga i klimatfärdplanen inom transportsektorn. I klimatfärdplanen nämns även införandet av miljözoner och trängselskatt vilket är åtgärder som i dag endast tillämpas och beskrivs som lämpliga i Stockholms innerstad. Även ”förbättrad länslogistik” nämns som en viktig åtgärd för transportsektorn i Klimatfärdplanen. Logistiska lösningar och godstransport diskuteras endast av ett fåtal kommuner. Jämfört med analysen från 2020 är det till stor del samma typer av strategier och åtgärder som Stockholms läns kommuner arbetar efter. Över lag tillämpas samtliga av de åtgärder som presenteras som särskilt betydelsefulla i klimatfärdplanen i någon grad bland regionens kommuner.

Bebyggelse och energi

Trots en hög utbyggnad av bebyggelse i Stockholmsregionen har energianvändningen inom bebyggelsesektorn minskat de senaste decennierna (Region Stockholm, 2019).

Energianvändningen i den bebyggda miljön står ändå för en stor andel av kommunernas utsläpp och samtliga kommuner har någon form av strategi för att minska bebyggelsens klimatpåverkan. En hållbar och minskad energianvändning med en ökad andel förnybart producerad energi har alla länets kommuner som ett övergripande mål. Flertal kommuner har en uttalad målsättning om 100% fossilfri energiförsörjning och uppvärmning tidigare än år 2045, då klimatneutralitet ska vara uppnått.

Den bebyggda miljön bidrar inte bara till klimatförändringarna, den påverkas även själv av effekterna från klimatförändringarna. Att klimatanpassa bebyggelse blir därför viktigt och allt fler kommuner genomför klimat- och sårbarhetsanalyser, samt tar fram klimatanpassningsstrategier för att förstå och hantera förväntade utmaningar med ökade skyfall, översvämningar och värmeböljor.

Utförligheten av strategier för att minska bebyggelsens klimatpåverkan och förekomsten av konkreta åtgärder varierar mellan kommunerna. Energikällor, energianvändning och energieffektivisering under byggnadernas driftskede ges huvudfokus i kommunernas klimatstrategier för bebyggelsen. Däremot sker i dag den största andelen av utsläppen från den bebyggda miljön under byggskedet (Region Stockholm, 2019). Vanligt förekommande strategier och åtgärder hos kommunerna för den bebyggda miljön är följande:

Bygga ut fjärrvärm

Fjärrvärme är idag en vanlig källa för uppvärmning i regionens tätorter. Kommunerna ser positivt på att öka antalet byggnader kopplade till fjärrvärme och många kommuner

uppmuntrar aktivt att nybyggnation ansluter till fjärrvärmenätet. Fjärrvärmerna i regionen härstammar i hög utsträckning från fossilfria energikällor vilket bidrar till låga växthusgasutsläpp för uppvärmningen. Dock återstår problemet att avfall innehållande fossil plast förbränns för att producera fjärrvärme vilket genererar växthusgasutsläpp, enligt Stockholms stad (2020a). I Stockholms stad diskuteras möjligheten att öka anslutningen till Öppen Fjärrvärme för att öka andelen fossilfria källor i fjärrvärmenätet (WSP, 2017). Flertal kommuner ser ökade möjligheter att nyttja värme från spillenergi från exempelvis avloppsvatten. Många kommuner har redan eller har målsättningen om en förnybar/fossilfri fjärrvärmeproduktion. I Solna stad är fjärrvärmerna märkt med "Bra miljöval" (Solna stad, 2020).

Underlätta för lokal energiproduktion

Många kommuner förespråkar både stor- och småskalig lokal energiproduktion. Särskilt framhåller många kommuner solenergi och arbetar för att stötta och underlätta införandet av solceller. Flertal kommuner har även specifika mål för nyttjandet av sol som energikälla i kommunen. En handfull kommuner är uttalat för vindkraftsproduktion inom kommunen. Däribland Norrtälje kommun som förklarar att kommunen har bra förutsättningar för vindkraft och redan har 22 aktiva vindkraftverk i kommunen (Norrtälje kommun, 2013). Utökad produktion av biogas/biobränslen diskuteras av ett par kommuner. Särskilt Vallentuna kommun ser möjligheter att producera olika typer av biobränsle från kommunens lant- och jordbruk (Vallentuna kommun, 2014). I Stockholms stad pågår ett pilotprojekt att skapa biokol från grönavfall (Stockholms stad, 2020b), vilket även avfallsbolaget i Södertälje kommun vill investera i (Södertälje kommun, 2020).

Energieffektivisera befintliga byggnader

Både Tyresö kommun och Södertälje kommun förklarar att äldre byggnader har bra potential för energieffektivisering, exempelvis vid renovering av miljonprogrammet (Södertälje kommun, 2013). Många kommuner arbetar på olika vis med att driftoptimera deras egna byggnader, exempelvis genom att byta ut belysning i sporthallar, förbättra värme och ventilation, klimatskal, smarta styrsystem för belysning och installera solceller. Att arbeta med gröna hyresavtal nämner ett par kommuner som ett verktyg för att minska byggnadernas klimatpåverkan. Stockholms stad arbetar för att alla offentliga byggnader ska bli nära-noll-energibyggnader (Stockholms stad, 2020c).

Minska energianvändningen i den kommunala organisationen

Kommunernas målsättningar och åtgärder för att minska klimatpåverkan från bebyggelsen syftar i första hand till den kommunal organisationen och de kommunala byggnaderna. Flertalet kommuner använder redan en helt förnybar energiförsörjning till kommunens egna byggnader och många kommuner har målsättningen att uppnå detta. För att bidra till måluppfyllnad nyttjar många kommuner kravställningar vid nybyggnation i egen regi eller i upphandlingar, så som gröna elavtal. Flera kommuner arbetar med att på olika sätt energieffektivisera organisationens byggnader. Exempelvis använder Sigtuna kommun incitamentsavtal för att främja en lägre energianvändning (Sigtuna kommun, u.å.). Många kommuner arbetar med att addera solceller på kommunala byggnader och att byta ut gatubelysning till energisnåla alternativ.

Samarbete och kommunikation för hållbar energiförsörjning

Kommunerna är till stor del beroende av andra aktörer för energiförsörjning vilket gör att en del kommuner vill samverka med leverantörerna för en mer hållbar energiförsörjning. Genom information och tekniska lösningar i fastigheter och sina egna handlingar, förklarar ett flertal kommuner att de vill inspirera och underlätta för invånare och fastighetsägare att använda förnybar energi och minska sin energianvändning. Samtliga kommuner erbjuder klimat- och energirådgivning till kommunens invånare, organisationer och företag.

En stadsutveckling med låg klimatpåverkan

Hur den bebyggda miljön utformas beskriver nästintill alla kommuner som en viktig aspekt för bebyggelsens klimatpåverkan. Genom att i första hand förtäta, omvandla redan ianspråktagen mark och utveckla tätorterna kan befintlig infrastruktur som fjärrvärme nyttjas. Vid nybyggnation ska energieffektiva byggnader uppmuntras och val av energikällor ska ske omsorgsfullt förklarar i princip samtliga kommuner, särskilt när kommunen själva är beställare. Placering och utformning av den byggda miljön vill ett flertal kommuner nyttja för att skapa gynnsamma vind- och solförhållanden som kan minska behovet av uppvärmning och möjliggöra förnybar lokal energiproduktion. Ett par kommuner har riktlinjer för hållbart byggande och ytterligare kommuner har avsikten att införa likande riktlinjer. En handfull kommuner beskriver hur de vill bygga mer med trämaterial för att minska de nya byggandenas klimatpåverkan redan från start. Järfälla kommun har en trähusstrategi som beskriver att byggnader i trä ska möjliggöras i detaljplaner och kan användas som bedömningsgrund vid markanvisning (Järfälla kommun, 2019b). Tyresö kommun har nyligen byggt en konceptförskola i trä (Tyresö kommun, 2022a).

Livscykelperspektiv vid nybyggnation

Kommunernas klimatstrategier för bebyggelse har generellt fokus på nybyggnation. Att bygga resurs- och energisnålt har flertalet kommuner som målsättning när kommunen växer. För detta ska resurssnål och energieffektiv teknik och material med låg klimatpåverkan användas, där hänsyn till avfallsflöden och återbruk tas. Stockholms stad har ambitionen att starta ett internt centrum för kunskapsdelning av cirkulärt byggande och pilotprojekt med fokus på återbruk (Stockholms stad, 2021a). Kravställningar och uppföljning av både byggskedet och byggnadernas prestation beskriver flera kommuner som viktigt i livscykelperspektivet. Att uppföra miljöprogram och livscykelanalys för byggprojekt samt använda klimatdeklaration av byggnader nämns som exempel på användbara verktyg. Tyresö kommun förklarar att även transport av material behöver beaktas för vid en byggprocess med lägre klimatpåverkan (Tyresö kommun, 2019). Hälften av länets kommuner har som målsättningen att miljöcertifiera sina egna nya byggnader, oftast nämns *Miljöbyggnad silver* som lägsta målsättning.

Nyttja kommunens auktoritet i samhällsutvecklingen

Kommunerna är en viktig aktör inom den fysiska samhällsutvecklingen. Flertal kommuner beskriver hur de genom både markanvisning och exploateringsavtal ställer miljö- och energikrav vid nybyggnation, inkluderar klimataspekter som bedömningsgrund vid markanvisning, och styr för hållbar samhällsutveckling via detaljplaner. Danderyds kommun har avgiftsbefriat bygglovsprocessen för solceller för att underlätta installation av solceller (Danderyds kommun, 2016).

Anpassa bebyggelsen till ett förändrat klimat

Klimatanpassning av den bebyggda miljön blir mer och mer aktuellt enligt flera kommuner. Däremot är det endast ett fåtal kommuner som har en strategi för klimatanpassning. I kommunernas översiktsplaner finns vanligen ett avsnitt om klimatanpassning i varierande omfattning och vissa kommuner har inkluderat klimatanpassning i sin klimatstrategi. Ett par kommuner är på gång att ta fram en klimatanpassningsstrategi. Kommunerna menar att all planläggning och stadsutveckling behöver ta hänsyn till klimatförändringar. Medveten placering av nybyggnation ska ske och riskområden ska undvikas eller åtgärder planeras för, särskilt för viktiga samhällsfunktioner. För detta bedöms riskbedömningar, kartläggningar och analyser som nödvändiga kunskapsunderlag. I många kommuner finns olika typer av klimatkartläggningar, sårbarhetsanalyser och skyfallsanalyser som arbetet med klimatanpassning ofta grundar sig på. Ökade vattenmängder i form av havsvattenhöjning, ökade regnmängder och efterföljande risk för översvämning är den typ av klimatförändring som alla kommunerna nämner i någon utsträckning. En ökad temperatur och risk för värmeböljor till följd av klimatförändring diskuteras endast av ett fåtal kommuner. De konkreta åtgärder som kommunerna genomför eller planerar för klimatanpassning är främst naturbaserade lösningar. Södertälje kommun förklarar att de prioriterar naturbaserade lösningar för klimatanpassning (Södertälje kommun, 2022). Detta är bland annat gröna och gärna mångfunktionella ytor för dagvatten samt grönska och vatten för svalka och skugga vid temperaturökning. Även regnvatteninsamling för återanvändning vid torra presenterar Stockholms stad som en möjlig klimatanpassningsåtgärd (Stockholms stad, 2021b). Dock saknas förslag på konkreta åtgärder från många kommuner, trots att alla kommuner konstaterar att en anpassning av den fysiska miljön efter klimatförändringar krävs. De aktiviteter som oftast föreslås är kartläggningar och analyser för utökad kunskap.

Kommunernas åtgärder för en mer hållbar bebyggelse och energianvändning påminner till stor grad de åtgärder som presenteras i klimatfärdplanen. I klimatfärdplanen betonas betydelsen av att energieffektivisera befintlig bebyggelse, något som kommunerna framför allt fokuserar på i sina egna byggnader. Även i analysen från 2020 konstaterades att kommunerna har ett fokus på sitt eget byggnadsbestånd och nybyggnation av kommunala byggnader. Däremot diskuterar kommunerna en övergång till fossilfria och förnybara energikällor i kommunen generellt i en högre utsträckning i dag jämfört med år 2020. Fjärrvärme som hållbar energikälla framhävs fortfarande av kommunerna som en önskade uppvärmningskälla, något som även betonas i klimatfärdplanen. Utöver de åtgärder som kommunerna beskriver förklaras i klimatfärdplanen behovet av att mer effektivt nyttja befintlig bebyggelse. Endast Nynäshamn och Tyresö kommun diskuterar återbruk av byggnader och att bygga flexibelt för att kunna nyttja byggnaderna till nya funktioner (Nynäshamn kommun, u.å.; Tyresö kommun, u.å.).

Konsumtion och produktion

I klimatfärdplanen beskrivs att de konsumtionsbaserade utsläppen kan vara svåra att definiera och mäta (Region Stockholm, 2019). Detta kan resultera i svårigheter att både uppmärksamma utsläppen samt att utvärdera effekter av åtgärder. Någon typ av strategi för att minska konsumtionens klimatpåverkan finns ändå hos i princip alla kommuner. Vanligt förekommande strategier och åtgärder inom konsumtion är följande:

Kravställningar i kommunens upphandlingar

Kommunerna är en stor inköpare av varor och tjänster vilket ger dem stora möjligheter att ställa krav på klimataspekter vid upphandling, beskriver många av kommunerna i länet. Majoriteten av kommunerna har en upphandlingspolicy för den kommunala organisationen som inkluderar kravställning på miljömässigt hållbara inköp. Upphandlade varor och tjänster ska bidra till kommunens klimatmål och de nationella miljökvalitetsmålen, beskriver ett flertal av kommunerna. Utformningen och utförligheten av de klimatrelaterade kraven upphandlingspolicy varierar stort, men nästintill alla kommuner beskriver upphandling som ett effektivt verktyg i klimatarbetet. Järfälla kommun har en mycket utförlig upphandlingspolicy som inkluderar en kravställning på att leverantörer ska driva ett systematiskt miljöarbete (Järfälla kommun, 2019c).

Klimatvänlig kost inom kommunens verksamheter

Nästintill alla kommuner i länet beskriver att de aktivt arbetar för att minska klimatpåverkan av den mat som serveras i kommunala verksamheter. En vanligt förekommande strategi är att öka andelen ekologiska och miljömärkta livsmedel. Exempelvis har Sigtuna kommun som målsättning att 60% av livsmedel i kommunens verksamheter ska vara ekologiska år 2030 (Sigtuna kommun, 2018). Andra vanligt förekommande åtgärder är att servera mer närodlat och närproducerade livsmedel, mer vegetarisk och säsongsbaserade måltider, och att genom måltidsplanering minska matsvinn. Att på olika vis minska transport av mat och livsmedel diskuteras av ett flertal kommuner. Upphandling är ett kraftfullt verktyg för att minska matens klimatpåverkan och många kommuner beskriver hur klimatrelaterade krav inkluderas vid upphandling av livsmedel för de kommunala verksamheterna.

Minska uppkomsten av avfall

I alla länets kommuner finns målsättningar och åtgärder för att minska avfallet i kommunerna. Nästan alla kommuner utgår från avfallstrappans principer om att först förebygga avfall. Information och kommunikation med invånare är en aktivitet som vanligen nämns för att öka medvetenheten kring avfall och för att förebygga avfall. I nästa steg nämner flera kommuner att de vill underlätta för avfallssortering och återvinning genom att exempelvis skapa förutsättningar för fastighetsnära insamling och etablera fler återvinningscentraler. Mobila återvinningscentraler som åker till olika platser förekommer i flertal kommuner för att öka tillgängligheten till återvinningscentraler. Genom att justera avfallstaxan nämner en del möjligheten att främja återvinning av avfall. Stockholms stad arbetar mycket med att i första hand minska mängden plast som används och sedan öka återvinningen av plast. Stockholms stad har avsikten att skapa en kunskapsbank om plast på kommunens hemsida och vill dessutom införa avfallsrådgivning för invånarna (Stockholm vatten och avfall, 2021). Inom den kommunala organisationen har Stockholms stad förhållningsättet att undvika produkter i plast alternativt använda produkter i återvunnen plast (Stockholms stad, 2022). Specifikt vid byggnation har flertal kommuner intention att minska byggavfall, öka återvinning och öka återanvändningen, exempelvis genom att återanvända schaktmassor. Som en del i sitt arbete med plast har Stockholms stad genomfört ett pilotprojekt för att minska mängden och återvinna byggplast (Stockholms stad, 2022).

Minska matavfallet

Kommunerna nämner särskilt målsättningen att minska mängden matavfall, både inom de kommunala verksamheterna och hos hushållen. SÖRAB (kommunalägt avfallsbolag av tio

kommuner i norra och centrala Stockholmsregionen) har målsättningen att matavfallet ska halveras mellan år 2021 och 2032 (SÖRAB, 2020). För att minska matsvinnet kan personal och elever på skolorna i Nacka kommun köpa överbliven mat (Nacka kommun, u.å.). Många kommuner vill även öka insamlingen av matavfall till produktion av biogas och biogödsel.

Förespråka en cirkulär ekonomi och hållbar konsumtion

Som en del i att minimera avfallet förklarar ett flertal kommuner att de arbetar för en cirkulär ekonomi och hållbar konsumtion. En handfull kommuner beskriver hur de arbetar med olika typer av återbruksaktiviteter inom den kommunala organisationen. Exempelvis nyttjar Vallentuna kommun tjänster för att återbruka IT-produkter och möbler (Vallentuna kommun, u.å.-b) och ett par kommuner beskriver hur de ska arbeta för att minska användningen av engångsartiklar inom kommunens verksamheter. Ett par kommuner nämner livscykelperspektivet och främjande av en cirkulär ekonomi som kriterier vid upphandling av varor och tjänster inom den kommunala organisationen. För att förespråka en hållbar konsumtion genomför flertalet kommuner olika typer av kampanjer och projekt riktat till deras invånare. Några kommuner arbetar med att underlätta återbruk för invånarna genom att tillhandahålla återbrukscentraler, främja verksamheter som arbetar med reparation och uthyrning, samt att hålla evenemang som återbruksdagar. I Nacka kommun får skolor tillgång till återbruk- och skaparmaterial genom det kommunala avfallsbolaget (Nacka kommun, 2022), och i bland annat Tyresö kommun finns gratis uthyrning av utrustning till fritidsaktiviteter (Tyresö kommun, 2022b). Botkyrka kommun beskriver hur de vill erbjuda upplevelser nära storstaden som ett mer hållbart alternativ till konsumtion och längre resor (Botkyrka kommun, 2014).

Hållbara kommunala investeringar

Ett tiotal kommuner beskriver att de arbetar med att kommunens investeringar ska bidra till en hållbar utveckling. Fossilfria och klimatneutrala placeringar är en målsättning som ett par av kommunerna nämner.

Svårigheterna att mäta och synliggöra konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp nämns av ett flertal kommuner. Stockholms stad beskriver hur de efterfrågat en modell för att beräkna konsumtionsbaserade utsläpp på kommunal nivå utan framgång (Stockholms stad, 2018). Några få kommuner har infört eller avser att införa beräkningar av växthusgasutsläpp från inköp inom den kommunala organisationen. En handfull kommuner nämner att konsumtionsbaserade utsläpp inte beräknas, och att många i stället använder sig av nationella siffror.

I Klimatfärdplan 2050 beskrivs upphandling, cirkuläritet, livscykelperspektivet och klimatvänliga måltider som viktiga åtgärder för att minska konsumtionsbaserade och indirekta utsläpp. Åtgärder för att minska utsläpp från produktion återfinns dock knappt hos kommunerna. Detta kan bero på att industri- och produktionssektorn är liten i Stockholmsregionen. I klimatfärdplanen nämns även åtgärder som att värna om jord- och skogsbruk för att tillvarata naturens förmåga att binda koldioxid samt möjligheterna att avskilja och lagra koldioxid. Att värna om grönområden för deras roll som kolsänkor nämner några av kommunerna. I Järfälla kommun sker kartläggning och analys av träd och kolsänkor (Järfälla kommun, 2021). I Stockholms stad och Södertälje kommun pågår utredningar för att kartlägga potentialen av uppsamling och lagring av koldioxid (Stockholms stad, 2020b; Södertälje kommun, 2021).

Jämfört med analysen från 2020 återfinns de åtgärder som uppmärksammades då som vanligt förekommande åtgärder hos kommunerna i dag. Däremot har kommunernas strategier för hållbar konsumtion blivit mer utförliga och fler kommuner infört dessa åtgärder sedan år 2020.

4.3 Kommunernas uppföljning av målsättningar

En uppföljning av klimatmålen är en viktig del i kommunernas klimatarbete för att kunna utvärdera genomförda åtgärder samt bedöma hur arbetet fortskrider och om målen uppnås. Genomförandet av uppföljningarna varierar stort mellan kommunerna. Två tredjedelar av kommunerna ha någon typ av årlig uppföljning av klimatrelaterade mål och indikatorer medan en fjärdedel helt saknar en kontinuerlig uppföljning. Detta är en förbättring från 2020 då knappt hälften av kommunerna konstaterades ha en årlig uppföljning och nästan en tredjedel helt saknade kontinuerlig uppföljning av sitt klimatarbete.

Många av kommunerna förklarar i sin klimatstrategi eller motsvarande dokument att både genomförande och uppföljning ska ske integrerat med kommunens befintliga styrsystem. Majoriteten av kommunerna inkluderar därmed någon typ av uppföljning av klimatrelaterade mål i kommunens årsredovisning, antingen som en del i årsredovisningen eller i en separat miljö- eller klimatbokslut tillhörande årsredovisningen. Att inkludera uppföljningen av klimatarbetet i årsredovisningen kan vara ett sätt att integrera klimatarbetet inom kommunens olika verksamheter. Dock återkommer två utmaningar med denna typ av uppföljning. För det första, när klimatmålen inkluderas i kommunens årsredovisning ges dessa ofta ett relativt litet utrymme. Ofta presenteras enbart ett värde alternativt en relativ kategorisering som ”nästan uppfyllt” och en kortare text som beskriver nuvarande status kopplat till klimatmålen. Denna typ av uppföljning kan bli svår för en utomstående att tolka. Det konstaterades redan 2020 att denna typ av uppföljning är otillräcklig. För det andra, mål och framför allt indikatorer som redovisas i årsredovisningen stämmer inte alltid överens med de målsättningar som kommunen presenterar i sin klimatstrategi. Ibland redovisas endast uppföljningen av de mål som definieras i kommunens budget eller årsplan, vilka inte nödvändigtvis är desamma som i kommunens klimatstrategi. Detta skapar en viss förvirring kring vilka mål och indikatorer som kommunen faktiskt arbetar efter. När kommunerna väljer att följa upp sitt klimatarbete endast i kommunens ordinarie styrsystem finns risken att redovisningen av klimatmålen ges en lägre prioritet och försvinner i mängden.

Ett par kommuner har haft sitt klimatarbete utvärderat av en utomstående organisation som bland annat analyserat kontroll och uppföljning av kommunens klimatarbete. Samtliga av dessa analyser konstaterar att dessa kommuner har en uppföljning av sina mål, men att det finns förbättringspotential i bland annat de kriterier och indikatorer som används för uppföljning (Stattin et al., 2019). Att utföra en väl genomförd uppföljning av klimatarbetet framstår som en utmaning för många av kommunerna i länet.

4.4 Kommunernas initiativ och nätverk

Kommunerna i Stockholms län arbetar med olika typer av initiativ för att inspirera till hållbara lösningar och dela med sig av och sprida kunskap, både till invånare, näringsliv och kommunerna emellan. Åtta av länets kommuner delar årligen ut priser till exempelvis invånare, företag eller stadsutvecklingsprojekt som har haft innovativa klimatlösningar eller på annat sätt ansetts värt att hylla ur ett klimatperspektiv. Företag och organisationer kan även få ekonomiskt stöd i ett par kommuner för klimatrelaterade investeringar. För att sprida kunskap till invånare och näringsliv arbetar kommunerna med ett flertal olika aktiviteter. En del kommuner har arbetat med olika typer av projekt och tävlingar för att utmana invånarna att leva mer klimatvänligt. Projekten har handlat om allt mellan att cykla mer till att minimera avfall. Upplands-Bro kommun driver en podcast om hållbarhet med syftet att inspirera och dela goda exempel på hur invånarna kan leva mer hållbart (Upplands-Bro kommun, u.å.). Via sina hemsidor presenterar många kommuner information och förslag på aktiviteter med låg klimatpåverkan för att utbilda och inspirera invånarna.

För att själva ha kunskapen att effektivt kunna arbeta med klimatfrågor utbildar många kommuner sina medarbetare i relevanta klimatfrågor. Det kan involvera både generell klimatrelaterad kunskap till utbildning i Eco Driving för de medarbetare som kör mycket bil i sin tjänst.

Majoriteten av kommunerna i länet är medlemmar i regionala, nationella och internationella nätverk med inriktning mot klimatrelaterade frågor och utmaningar. Nästan hälften av kommunerna är medlemmar i *Ekokommunerna*, ett par kommuner har varit medlemmar redan sedan sekelskiftet. Även *Klimatkommunerna* är ett populärt nätverk bland länets kommuner. Majoriteten av kommunerna är engagerade i ett eller flera nätverk med klimatperspektiv.

5 Diskussion och slutsats

Kommunernas klimatstrategier och målsättningar

Utformningen av klimatarbete i länets kommuner varierar och så även preciseringen av deras klimatmål vilket kan påverka möjligheten till måluppfyllnad. kommuner arbetar efter långsiktiga mål med definierade målar, målvärden och åtgärder. Detta ger en tydlig översikt över kommunernas ambitioner gällande deras klimatarbete. Med långa tidsperspektiv och pågående klimatförändringar kan strategier och åtgärder behöva anpassas. Att planera för långsiktiga mål i kombination med kortsiktiga handlingsplaner kan därför vara fördelaktigt för att ge utrymme för en viss flexibilitet i planeringen samtidigt som de långsiktiga målsättningarna kontinuerligt vägleder klimatarbetet. Detta arbetssätt använder ett flertal kommuner, däribland Södertälje kommun. Några av länets kommuner har däremot beslutat om en påfallande stor mängd mål, delmål och indikatorer. Detta riskerar att skapa förvirring snarare än en tydlig vägledning och begränsningar i åtgärdsval och mätvärden för att överstämna med delmålen. Även formuleringen och precisionen av klimatmålen kan förbättras hos många av kommunerna i länet för ett mer väldefinierat klimatarbete. Vissa målsättningar har en mycket övergripande och vag formulering vilket kan försvåra målförståelse och måluppfyllnad. Ett flertal av kommunerna med övergripande målsättningar förtydligar målen med hjälp av delmål och mätbara indikatorer. Att öka mätbarhet av mål och indikatorer kan förbättra precisionen av kommunernas klimatmål och underlätta målens vägledningsförmåga och utvärderingsmöjligheter. I länet finns det gott om goda exempel på väl preciserade mål, kvantifierbara delmål och mätbara indikatorer. Med en väl genomtänkt utformning och väl formulerade målsättningar kan kommunernas klimatarbete ha en tydlig vägledning mot måluppfyllnad.

De olika tillvägagångssätten som kommunerna har i sitt klimatarbete skapar en utmaning i att jämföra och sammanställa deras klimatarbete. Tillsammans med kommunernas varierade förutsättningar och tidigare klimatarbete uppstår svårigheter med att likställa och utvärdera ett nuläge inom klimatfrågan.

Kommunernas åtgärder för måluppfyllnad

Kommunernas klimatstrategier tenderar att fokusera på att minska klimatpåverkan från transporter och från organisationens bebyggelse. Bland de tre kategorierna som analyseras är kommunernas klimatarbete koncentrerat till främst transportsektorn och till stor del även bebyggelsesektorn. Även om arbetet inom konsumtion fortfarande är den kategori som kommunerna arbetar minst med, har arbetet inom konsumtion ökat påfallande mycket sedan analysen från 2020. Detta är en positiv utveckling då växthusgasutsläppen från konsumtion både är stora och mer svårdefinierade. Dessutom har kommunernas klimatarbete ett något större fokus på åtgärder inom den kommunala organisationen än över kommunen som helhet. Att påverka den egna organisationen kan vara betydligt enklare än att försöka påverka handlingar hos utomstående aktörer. Samtidigt är länets kommuner inte ensamma i klimatomställningen och åtgärder krävs från många aktörer om kommunerna ska kunna uppfylla sina klimatmål. Samarbete med näringsliv, invånare och forskning lyfter ett flertal kommuner som en viktig del i att lyckas med klimatomställningen.

En återkommande frågeställning och svårighet som kommunerna påvisar är deras rådighet att inverka och styra invånarnas handlingar. Inom transport finns en större acceptans att försöka påverka invånarnas beteende än inom bebyggelse och konsumtion. Detta kan bero på att de åtgärder som presenteras för att gynna transporter med en lägre klimatpåverkan möjliggör för hållbart resande, åtgärderna blir inte tvingande eller uteslutande, samt att utformningen av den offentliga miljön är ett av kommunernas ansvarsområden. När det kommer till att aktivt påverka invånarnas energianvändning och framför allt konsumtion finns en större tveksamhet. Hur kommunerna diskuterar beteendepåverkande åtgärder varierar mellan de tre kategorierna.

Kommunernas uppföljning av målsättningar

Kommunerna i Stockholmsregionen använder sig av olika typer av redovisning och uppföljning av deras klimatarbete. Förekomsten och genomförandet av uppföljningen av kommunernas klimatarbete varierar stort och är bristfällig hos flertal kommuner. Även i analysen från 2020 konstaterades att en ordentlig uppföljning saknades hos många kommuner. En förbättring har däremot skett under de senaste två åren, även om både klimatstrategier och särskilt uppföljning av klimatarbetet fortfarande saknas hos flertal kommuner.

Vart är kommunerna på väg?

Förutsättningarna i länets kommuner varierar betydligt mer än kommunernas engagemang och ambitioner i klimatarbetet. Uppdelningen mellan landsbygd- och tätortskommuner, samt för låga och höga invånartal syns främst i de åtgärder och aktiviteter som kommunerna presenterar. Hänsyn till kommunens nuläge och förutsättningar är nödvändigt för att genomföra relevanta och effektiva åtgärder. Även om klimatrelaterade resurser kan antas variera stort, konstaterades det redan 2020 att de mest ingående klimatstrategierna inte automatiskt går att härleda till de mer resursstarka kommunerna. En viss avsaknad av resurser och prioritering av klimatarbetet kan urskiljas i de mindre och mer glesbefolkade kommunerna. Samtidigt finns en tydlig ambition och vilja hos samtliga kommuner att fortsätta utveckla deras klimatarbete, oavsett förutsättningar.

Avslutningsvis kan slutsatsen att många av länets kommuner har ett etablerat klimatarbete dras. Med en tydlig utgångspunkt i både det globala och nationella arbetet för en klimatomfattigt hållbar utveckling påvisar kommunerna relevanta och väl utarbetade mål och åtgärder för sitt klimatarbete. Jämfört med år 2020 har kommunernas klimatarbete intensifierats. Flera kommuner har en klimatstrategi och fler är på gång. Ett större antal kommuner har målsättningar om klimatneutralitet, och uppföljningen av deras klimatarbete har förbättrats. Med kommunernas unika och viktiga lokala roll är denna utveckling väsentlig för att tillsammans arbeta med den gemensamma klimatutmaningen. Med kommunernas strategier och målsättningar finns bra möjligheter att fortsätta genomföra åtgärder för att tillsammans verkställa klimatfärdplanen och nå klimatmålen.

Referenser

- Botkyrka kommun. (2014). *Botkyrkas översiktsplan*. Tumba: Botkyrka kommun.
- Botkyrka kommun. (2018). *Klimatstrategi för Botkyrka*. Tumba: Botkyrka kommun, Kommunstyrelsen.
- Börjesson, M., Eliasson, J., Hugosson, M.B. & Brundell-Freij, K. (2012). The Stockholm congestion charges—5 years on. Effects, acceptability and lessons learnt. *Transport policy*, 20, s. 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.11.001>
- Danderyds kommun. (2016). *Miljöprogram – Handlingsplan för Danderyds kommun 2016 – 2020*. Djursholm: Danderyds kommun, Kommunledningskontoret.
- Huddinge kommun. (2022). *Uppföljning av trafikstrategin*. Huddinge: Huddinge kommun, Trafik- och landskapssektionen.
- Järfälla kommun. (2019a). *Kommunövergripande helhetsplan för parkeringsplatser i kommunen, inklusive infartsparkeringar*. Järfälla: Järfälla kommun.
- Järfälla kommun. (2019b). *Trähusstrategi: För Järfälla kommun och dess bolag*. Järfälla: Järfälla kommun.
- Järfälla kommun. (2019c). *Järfälla kommuns Inköps- och upphandlingsstrategi*. Järfälla: Järfälla kommun, Kommunstyrelseförvaltningen.
- Järfälla kommun. (2021). *Handlingsplan för klimatneutrala Barkarbystaden 2030: 42 åtgärder för en klimatneutral stadsutveckling*. Järfälla: Järfälla kommun.
- Järfälla kommun. (2022). *Alla företagare kan se över sina resvanor*. Järfälla kommun. <https://www.jarfalla.se/nyheter/nyheter/artiklar/allaforetagarekanseoversinaresvanor.5.690507241808a88436710992.html> (Hämtad 2022-08-11)
- Järfälla kommun. (utan år). *Järfälla cykelplan*. Järfälla: Järfälla kommun.
- Nacka kommun. (2022). *Återbruks- och skaparmaterial till skolor och förskolor*. Nacka kommun. <https://www.nacka.se/nackavattenavfall/skola/aterbruks-och-skaparmaterial-till-skolor-och-forskolor/> (Hämtad 2022-08-11)
- Nacka kommun. (utan år). *Anvisning hantering Klimatlådan*. Nacka: Nacka kommun.
- Naturvårdsverket. (utan år). *Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk*. Naturvårdsverket. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomställningen/sveriges-klimatarbete/sveriges-klimatmal-och-klimatpolitiska-ramverk/> (Hämtad 2022-08-01)

Norrtälje kommun. (2013). *Bilaga 1: Översiktsplan 2040 Planeringsunderlag*. Norrtälje: Norrtälje kommun.

Nynäshamn kommun. (2018). *Klimat- och miljömål Nynäshamns kommun 2018–2021*. Nynäshamn: Nynäshamn kommun.

Nynäshamn kommun. (utan år). *Bilaga 1: Checklista - Interna projekt*. Nynäshamn: Nynäshamn kommun.

Region Stockholm. (2019). *Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen*. Stockholm: Region Stockholm, Tillväxt och regionsplaneövervakningen.

Sigtuna kommun. (2018). *Matpolitiskt program för Sigstuna kommun*. Märsta: Sigstuna kommun.

Sigtuna kommun. (utan år). *Energieffektivisering i kommunens lokaler*. Sigstuna kommun. <https://www.sigstuna.se/bygga-bo-och-miljo/bostader-och-offentliga-lokaler/offentliga-lokaler/energieffektivisering-i-kommunens-lokaler.html> (Hämtad 2022-08-11)

Solna stad. (2020). *Strategi för Solna stads miljöarbete*. Solna: Solna stad, Stadsledningsövervakningen.

Solna stad. (2021). *Trafikplan för ett växande och hållbart Solna*. Solna: Solna stad.

Stattin, D., Khosravi, N. & Lendeng, J. (2019). *Kommunen hållbarhetsarbete med fokus på klimatstrategin: Botkyrka kommun*. PwC.

Stockholms stad. (2018). *Klimatanalys årsrapport 2018*. Stockholm: Stockholms stad, Miljöövervakningen.

Stockholm vatten och avfall. (2021). *Avfallsplan för Stockholm 2021–2024*. Stockholm: Stockholm vatten och avfall.

Stockholms stad. (2020a). *Miljöprogram 2020–2023*. Stockholm: Stockholms stad, Stadsledningskontoret.

Stockholms stad. (2020b). *Klimathandlingsplan 2020–2023: För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040*. Stockholm: Stockholms stad, Stadsledningskontoret.

Stockholms stad. (2020c). *Översiktsplan för Stockholms stad*. Stockholm: Stockholms stad.

Stockholm stad. (2021a). *Handlingsplan för cirkulärt byggande – med fokus på minskat byggavfall 2021–2024*. Stockholm: Stockholms stad, Miljöövervakningen.

Stockholms stad. (2021b). *Handlingsplan för klimatanpassning 2022–2025*. Stockholm: Stockholm stad, Stadsledningskontoret.

Stockholms stad. (2022). *Handlingsplan för hållbar plastanvändning 2022–2026*. Stockholm: Stockholms stad.

Södertälje kommun. (2013). *Framtid Södertälje: Översiktsplan 2013–2030*. Södertälje: Södertälje kommun.

Södertälje kommun. (2020). *Avfallsplan 2030: Från avfallshantering till resurshantering*. Södertälje: Södertälje kommun.

Södertälje kommun. (2021). *Miljöbokslut 2020 – inklusive kemikalieplan och odlingsstrategi*. Södertälje: Södertälje kommun, Kommunstyrelsens kontor.

Södertälje kommun. (2022). *Handlingsplan för klimatanpassning 2022–2026*. Södertälje: Södertälje kommun, Enheten för utredning och hållbarhet.

Södertörnskommunerna. (2022). *Samordnad varudistribution*. Södertörnskommunerna. <https://www.sodertornskommunerna.se/verksamhet/fasta-samarbeten-pa-sodertorn/samordnad-varudistribution.html> (Hämtad 2022-08-11)

SÖRAB. (2020). *Måldokument för avfallsplan 2021–2032*. Vallentuna: SÖRAB.

Tyresö kommun. (2019). *Hållbar hantering av massor: Masshanteringsstrategi för Östra Tyresö*. Bollmora: Tyresö kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen.

Tyresö kommun. (2021). *Trafikplan för mobilitet och parkering*. Bollmora: Tyresö kommun, Strategi och samhällsutveckling.

Tyresö kommun. (2022a). *Kommunplan 2022–2025 med budget för 2022*. Bollmora: Tyresö kommun.

Tyresö kommun. (2022b). *Fritidsbanken*. Tyresö kommun. <https://www.tyreso.se/uppleva--gora/idrottshallar-lokaler-och-anlaggningar/fritidsbanken.html> (Hämtad 2022-08-11)

Tyresö kommun. (utan år). *Klimatplan*. Tyresö kommun. <https://app.climateview.global/public/board/db392fc1-257a-4768-a9db-215a92c6ac59> (Hämtad 2022-08-11)

Täby kommun. (2019). *Kollektivtrafikplan för Täby kommun 2019–2028*. Täby: Täby kommun, Samhällsutvecklingskontoret.

Upplands-Bro kommun. (utan år). *Podd: Bättre tillsammans – hållbart helt enkelt*. Upplands-Bro kommun. <https://www.upplands-bro.se/kommun--politik/ett-tryggt-och-hallbart-upplands-bro/podd-battre-tillsammans--hallbart-helt-enkelt.html> (Hämtad 2022-08-11)

Vallentuna kommun. (2014). *Energiplan*. Vallentuna: Vallentuna kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen.

Vallentuna kommun. (utan år-a). *Mål 13: Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.* Vallentuna kommun. <https://www.vallentuna.se/bygga-bo-och-miljo/samhallsutveckling-och-hallbarhet/agenda-2030/mal-13-agenda-20302/> (Hämtad 2022-08-11)

Vallentuna kommun. (utan år-b). *Mål 12: Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster.* Vallentuna kommun. <https://www.vallentuna.se/bygga-bo-och-miljo/samhallsutveckling-och-hallbarhet/agenda-2030/mal-12-agenda-20302/> (Hämtad 2022-08-11)

Vaxholms stad. (2021). *Vaxholm 2040: Översiktsplan samrådsförslag.* Vaxholm: Vaxholm kommun.

WSP. (2017). *Ökad anslutning till Öppen Fjärrvärme.* Stockholm: WSP Sverige.