



Vägledning för klimatomställning för stadsdelar

Erfarenheter från ett europeiskt
nätverksutbyte kring kommuners arbete
med energieffektivitet, mobilitet och
markanvändning.

D3.4 Stina Stenquist, Aurora Øvereng, Frida
Görman, Jeanette Green; IVL Swedish
Environmental Research Institute





Innehållsförteckning

Introduktion.....	2
En plan för klimatomställning för stadsdelen.....	3
Integrerad energiplanering samlar åtgärder i ett helhetskoncept.....	4
Mål för minskade koldioxidutsläpp-Exempel från Botkyrka.....	5
Botkyrka kommuns egen organisation går före	5
Åtgärder och uppföljning.....	6
Extern finansiering-Exempel från Umeå.....	9
Ålidhem, energirenovering med extern medfinansiering.....	9
Öka kommunens kompetens gällande ansökningar	10
Beräkning och uppföljning ger fokus på rätt åtgärder – Exempel från IVL	12
Att räkna på klimatutsläpp från en stadsdel är ett sätt att följa upp mål och åtgärder	12
Beräkningar som utgår från enkelt tillgängliga data blir lättare att följa upp.....	13
Åtgärder för minskad energianvändning i byggnader - Exempel från Örebro	15
Byggnader som delar energi i Tamarinden,.....	15
Örebromodellen öppnade upp för en innovativ planprocess	17
Mobilitetsåtgärder - Exempel från Umeå	18
U-Bike	18
Supercykelvägen	21
Grön parkering	21
A station of Being – Hållplatsens framtida design.....	22
Samverkan för en hållbar stadsdel- exempel från Botkyrka.....	23
Modellen för samverkan och områdesutveckling utgår från platsen	23
Stadsdelsvisa utvecklingsprogram svarar på områdenas olika behov	25

Introduktion

Med denna vägledning vill vi uppmuntra till vidare spridning av handfasta exempel kring planering och åtgärder för klimatomställning i staden.

Exemplen har vi hämtat från ett nätverksutbyte mellan sju svenska städer med det övergripande målet att ta fram varsin plan för klimatomställning för en stadsdel. Inom nätverket var tre svenska städer utvalda till föregångare och delade med sig av exempel och fyra svenska städer var med och lärde sig.

I vägledningen följer vi därför den tematiska struktur som nätverksträffarna följde och som hade som syfte att hjälpa städerna (även föregångarna) att ta fram en plan för klimatomställning för en utvald stadsdel. Varje workshop/vägledningstema återges på så sätt av ett lokalt exempel från någon av föregångarkommunerna eller från IVL. De tema som avhandlades under workshopparna var:

- Att sätta mål för minskade koldioxidutsläpp - exempel från Botkyrka
- Extern finansiering av åtgärder - exempel från Umeå
- Klimatberäkning av stadsdelar - exempel från IVL
- Energieffektiviseringsåtgärder - exempel från Örebro
- Mobilitetsåtgärder - exempel från Umeå
- Samverkan och kommunikation- exempel från Botkyrka

Det svenska nätverket har även samarbetat med motsvarande nätverk i Tyskland, Österrike, Polen, Ungern, och Italien. Detta har lett till ytterligare utbyte av erfarenheter på EU-nivå vilket i sin tur har gett underlag för en digital Europeisk Guideline som finns tillgänglig på projektets hemsida <http://www.citiesmultiply.eu/>. Samtliga nätverk har organiserats inom ramen för det EU finansierade projektet Multiply som genomförts av ett konsortium med sju partner från sju europeiska länder med stor erfarenhet inom energieffektivitet och hållbar stadsplanering.

Deltagande städer i Sverige

Föregångarkommuner:

- ◆ Umeå
- ◆ Örebro
- ◆ Botkyrka

Nätverkskommuner

- ◆ Kalmar
- ◆ Västerås
- ◆ Lomma
- ◆ Borlänge

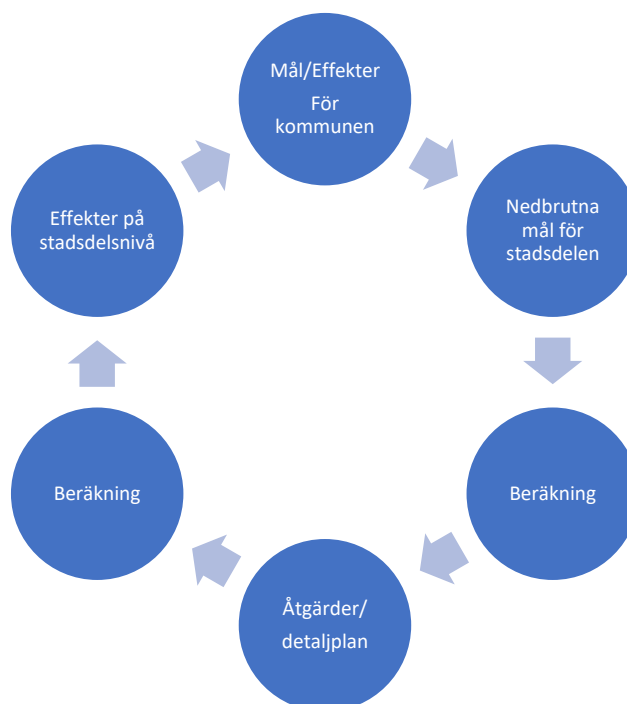
Deltagande partners i Europa:

- ◆ Deutsche Umwelthilfe, Tyskland
- ◆ Climate Alliance Austria, Österrike
- ◆ IVL Svenska Miljöinstitutet, Sverige
- ◆ Association of Municipalities Polish Network "Energie Cités", Polen
- ◆ Energiaklub, Ungern
- ◆ Legambiente Associazione, Italien
- ◆ Posad, Nederländerna
- ◆ Generation.Energy, Nederländerna



En plan för klimatomställning för stadsdelen

Städerna som deltog i nätverket hade alla som uppgift att ta fram en plan för klimatomställning för en utvald stadsdel. Under arbetet med detta fick de i uppgift att först bryta ner de kommunala klimatmålen till klimatmål för stadsdelen. Därefter preciserade de stadsdelens klimatmål i kortsiktiga mål alternativt i delmål (till exempel per ämnesområde). Slutligen preciserade de vilka åtgärder som kunde tänkas implementeras i stadsdelen och beräknade klimatpåverkan av dessa för att se om man når målen eller om mer åtgärder behövs.



Det är viktigt att det finns en länk mellan de övergripande målen och de beräknade utsläppen från stadsdelen. Då vet man att man har planerat rätt åtgärder.

Städerna arbetade även fram en strategi för hur åtgärderna ska implementeras och följas upp av kommunen. Slutligen tog de fram en finansieringsplan och en kommunikationsplan för åtgärderna. De dokumenterade arbetet i en klimatplan för stadsdelen som finns att ladda ner från <http://www.citiesmultiply.eu/sv/>. Genom att följa exemplet från denna vägledning och de resulterande klimatplanerna är det tänkt att nya kommuner ska kunna dra nytta av de lärdomar och erfarenheter som delades under nätverket. Som ytterligare stöd finns även tre fördjupande informationsfoldrar från varje föregångarstads områdesexempel <http://www.citiesmultiply.eu/sv/>.

Integrerad energiplanering samlar åtgärder i ett helhetskoncept

Inom nätverksutbytet har vi strävat efter "integrerad energiplanering", För att nå detta har vi delat exempel på åtgärder som gäller energisystem, markanvändning och mobilitet för att utveckla kommuner och stadsdelar till att bli så klimateffektiva som möjligt.

Nyckelkomponenter i integrerad energiplanering är:

- ◆ **Städernas byggnadsbestånd** – att frigöra energibesparingspotential genom renovering och höjda nybyggnadsstandarder.
- ◆ **Energisystem** – att integrera lösningar till koncept på distrikt eller ännu högre nivåer för att nyttja effektivitetspotentialer. El- och värmeförsörjning för städer kan även optimeras genom att förbättra energikällan (förnybar energi) samt distributionsnätverkens effektivitet och energiförbrukning.
- ◆ **Mobilitet och markanvändning** – att minska energibehovet från invånarnas transporter. Blandad bebyggelse i en stadsdel förbättrar tillgången till viktiga målpunkter och service för många invånare och minskar behovet av persontransporter med bil. Att planera för goda möjligheter till gång och cykel är också av stor vikt. En god kollektivtrafik liksom förbättrade möjligheter att byta mellan olika transportslag ger också bra effekt.

Mål för minskade koldioxidutsläpp-Exempel från Botkyrka

Beslutsfattare behöver ha tillgång till goda underlag för att sätta ambitiösa men genomförbara mål samt vara välinformerade och engagerade i processen så att kommunen kan driva nödvändiga insatser. De behöver även få tillgång till beräkningar och uppföljning av målen för att kunna försäkra sig om att kommunen är på rätt väg.

I detta avsnitt lyfter vi ett exempel från Botkyrka kommun som visar hur de har arbetat med tydliga och mätbara mål. Exemplet gäller målarbete för hela kommunen men vi anser att arbetssättet med tydlig fokus på uppföljning även är applicerbart på stadsdelnivå.

Botkyrka kommuns egen organisation går före

Botkyrka förhåller sig som alla andra kommuner till Sveriges mål om att hela kommunen, både som organisation och som plats, ska vara klimatneutralt (ur ett livscykelperspektiv) 2045. Man valde dock att först gå före med den egna organisationen och satt som mål fossilbränslefritt år 2015 och klimatneutralt år 2025 och för Botkyrka som geografisk plats (dvs att all verksamhet som drivs inom kommunens geografiska avgränsning ska ingå) finns ett delmål om att vara fossilbränslefritt år 2030.

Botkyrka kommun antog sin första klimatstrategi år 2009 och den uppdaterades år 2018. I strategin finns utsläppsmål både för den egna organisationen och för Botkyrka som geografisk plats. Kopplat till målen finns program och uppdrag från kommunfullmäktige. Arbetet sker processinriktat över förvaltningsgränserna och uppföljning sker via kommunens ordinarie styrsystem. Det är kommunstyrelsen som ger kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram förslag till aktualiserad klimatstrategi.

"Ett mål ska vara kittlande, inte utopisk utan ska kunna uppnås om jag jobbar lite extra" Gunilla Isgren, klimatstrateg, Botkyrka kommun

Klimatstrategi för Botkyrka kommun	
Initiativ	Vad? <i>Klimatneutral</i>
	Vem? <i>Botkyrka kommun</i>
	Var? <i>Kommunen som geografisk yta</i>
	När? <i>2045</i>
Kostnad	<i>Mindre central budget för klimatstrategin. Men mesta arbetet införlivades i kommunen löpande arbete.</i>
Effekt	Klimatpåverkan <i>Arbete pågår, delmål fossilbränslefri kommun (organisation) till stora delar uppnådd.</i>
	Annat <i>Uppföljningen införlivades i kommunens löpande årliga uppföljning</i>

Politiker tog initiativet

Det var politiker i Botkyrka som ville att kommunen som organisation skulle leda och gå före i klimatomställningen. Till grund för detta låg en stor utredning för att se var de stora utmaningarna låg ur ett generationsperspektiv. Denna utgick i sin tur från Aalborgöverenskommelsen med 10 gemensamma hållbarhetslöften och identifierade delar där utvecklingen gick åt fel håll. Klimatfrågan lyftes som en stor viktig fråga som kommunen var tvungen att börja arbeta med. Botkyrkas politiker tyckte att frågan var så viktig att de själva ville arbeta med den. Det ledde till en arbetsgrupp med i huvudsak politiker på hög nivå, bland annat kommunstyrelsens ordförande. I arbetsgruppen ingick även två tjänstemän som tog fram underlag. Arbetsgruppen sågs en gång i månaden. Kommunens arbete med Agenda 21 på nittioalet hade lärt kommunen att det är svårt att arbeta med all den miljöpåverkan som sker inom kommunens geografiska område. Och att det är svårt att gå ut och påverka andra aktörer om kommunen inte själva har agerat.

Kort fakta om Botkyrka kommun

Botkyrka ligger söder om Stockholm och är en av Stockholms kranskommuner. Kommunen har ca 95 000 invånare med tät bebyggelse av stadskaraktär i norr och landsbygd i söder. Det finns 6 000 anställda på Botkyrka kommun.

Åtgärder och uppföljning

Botkyrka kommun valde att fokusera sitt program mot transportsektorn eftersom analyser visade att 80 % av alla utsläpp av fossila bränslen kommer från transportsektorn. 5 handlingsvägar har satts upp för att nå målet om ett bränslefritt Botkyrka 2030.

- ◆ Minskat behov av resor och transporter
- ◆ Effektivare resor och transporter
- ◆ Kollektivtrafik i stället för bil
- ◆ Promenad eller cykel för korta resor i stället för bil
- ◆ Förnybara drivmedel i fordon

Miljömålen i Botkyrka följs upp via indikatorer och kvalitetssäkrad statistik. Kommunen behövde till exempel ett enkelt sätt att kontrollera huruvida de kommer att nå målet om fossilbränslefri 2030. De valde att följa upp detta genom en fråga: *Har vi köpt in fossilt bränsle?* Har kommunen inte köpt fossilt bränsle kan det heller inte användas. För att få fram detta användes kommunens inköpsstatistik.

"Om ni har tillgång till en duktig statistiker som sitter centralt i den kommunala organisationen, skapa kontakt och samarbeta med denna! De sitter på mängder av statistik om kommunen som är lämpliga att använda för att följa upp både korta och långsiktiga mål" Gunilla Isgren, Botkyrka kommun

Sedan 2009 har Botkyrka kommun en externt upphandlad bilpool för tjänsteresor. Allmänheten har möjlighet att använda bilpoolen under kvällar, helger och dagtid. Nu finns det även privata bilpooler som vänder sig direkt till privatpersoner. I nybyggnadsområden finns oftare tillgång till bilpool i närområdet. Tjänsten har många gånger tillkommit som en del i en överenskommelse mellan byggbolagen, kommunen och bilpoolsföretagen.

Det kommunala avloppsreningsverket, Himmerfjärdsverket, har sedan år 2009 producerat **biogas** som fordonsbränsle. Scandinavian Biogas producerar också biobiogas i samarbete med det kommunala avfallsbolaget SRV Återvinning. I dagsläget finns två tankstationer att tanka på i kommunen.

Tips för att sätta bra mål

- ◆ Samla data, gärna i form av kvalitetssäkrad statistik, Detta för att identifiera vad de faktiska problemen är och var det behövs insatser.
- ◆ Sätt mål som går att följa upp med bevis - då blir det lättare att mäta hur lyckat initiativet har varit.
- ◆ Ta fram indikatorer. Vad ska kan mätas för att ha kontroll på om målet är på väg att uppfyllas eller om det står still eller om det har blivit värre sedan målet antogs.
- ◆ Arbeta med delmål som under målets livslängd kan mätas för uppföljningsarbetet. Dessa bör följas upp kontinuerligt.
- ◆ Förankra med den politiska ledningen. Stöd från politiskt håll är viktigt för att åtgärderna ska kunna genomföras.

Det är utmanande men fortfarande möjligt att nå klimatneutralitet 2045

Botkyrka kommuns bedömning är att det finns förutsättningar för att bidra till Sveriges mål om klimatneutralitet år 2045. Uppföljning av kommunens delmål visar att det fortsatt dock ligger stora utmaningarna i att hitta modeller för samverkan, påverka beteenden och att kunna få fram livscykeldata på ett kostnadseffektivt sätt för uppföljning.

Fossilbränslefri kommunal organisation 2015 är uppnått

Vid uppföljning kunde konstateras att kommunen till stor del nått sina delmål kring fossilbränslefri organisation. Vid årsskiftet 2015/2016 var ingen av kommunens egna fastigheter uppvärmda med fossilbränsle. Alla kommunens fordon kunde drivas med el, biogas eller HVO. Vid den årliga kontrollen av drivmedelsanvändningen var dock 70 procent av de tankade drivmedlen fossilbränslefria och 30 procent var fossilt. Att mängden fossila drivmedel ligger på 30 procent berodde på att kommunens medarbetare ibland tankar bensin och inte biogas i fordonen. Arbete kvarstår därför med medarbetarnas beteendemönster, vilket underlättas av införandet av ett nytt tankställe för biogas som innebär att köravståndet för de flesta verksamheter minskar från ca 8 km till ca 2 km.



Klimatneutral kommunal organisation har flyttats fram till 2025

Målet om klimatneutral organisation är flyttat från 2020 till 2025. Detta gjordes för att man under arbetet insåg att det var svårt att få fram kvalitetssäkrade livscykeldata från kommunens leverantörer av varor och tjänster. Under senare år har Upphandlingsmyndigheten lanserat en modell för miljöspendanalyser (inköpsanalys där olika miljöfaktorer har integrerats) som kommunen anser att använda. En nulägesanalys beräknas vara klar innan årsskiftet 2021/2022.

Fossilbränslefritt geografiskt område 2030 kräver fler involverad samarbetspartners

Inom varje handlingsväg för Botkyrka för att nå målet om fossilbränslefri kommun har de listat en mängd aktiviteter. I många fall har inte kommunen rådighet över insatserna och måste därför leta samarbetspartners och verka för beteendeförändringar.

"Att sätta ett mål utan att veta hur man ska följa upp det är helt värdelöst"
Gunilla Isgren, Botkyrka kommun

Källa:

- ◆ *Gunilla Isgren, arbetar med strategiska frågor inom klimatområdet på Botkyrka kommun*
- ◆ *Ett hållbart Botkyrka – Botkyrkas hållbarhetsutmaningar och bidrag till FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling. KS/2020:146*
- ◆ *Klimatstrategi för Botkyrka kommun, Diarienummer: KS/2018:140. Beslutad 31 maj 2018.*
- ◆ *Nulägesanalys av Botkyrkas klimatstrategi från år 2009. 2019-04-12.*

Extern finansiering-Exempel från Umeå

Om en kommun och/eller ett fastighetsbolag vill stärka satsningar vid vissa strategiska områden för hållbar tillväxt; eller arbeta med innovation för att överbrygga gapet mellan nuläget och önskat läge då kan detta medfinansieras med en extern finansiering. Man kan få finansiering för att testa nya lösningar t.ex. solceller, gröna tak och innovativ isolering. Kommunens ordinarie arbetsuppgifter finansieras dock via den ordinarie kommunala budgeten. Likaså är det fastighetsbolagets ekonomiska ansvar att finansiera byggandet av husen. Umeå kommun har under lång tid arbetat med extern finansiering och delar i detta avsnitt med sig av sina erfarenheter kring stadsdelsreningeringen av Ålidhem.

Ålidhem, energireningering med extern medfinansiering

Julen 2008 brann större delar av stadsdelen Ålidhem ner. När kommunen skulle bygga upp och renovera stadsdelen igen bestämde de sig för att göra detta med ett hållbarhetsfokus. Stadsdelen mål var att bli Norrlands största lågenergiprojekt samt att ta fram ett paket av åtgärder för att göra stadsdelen tryggare och trivsammare. För detta krävdes samarbete utanför organisationen och extern medfinansiering. Extern medfinansieringen av projektet gav möjlighet till att testa energismart reningering, öka den lokala kompetensen, samarbeta med forskningen och att utveckla dialogmetoder för medborgarsamverkan.

"Hållbara Ålidhem" är ett samverkansprojekt mellan Umeå kommun, det allmännyttiga bolaget Bostaden och Umeå Energi samt Umeå Universitet och VAKIN med externfinansiering (på ~ 34 milj.) från Delegationen för hållbara städer (Boverket).

Mål för Ålidhemsprojektet

- ◆ Bygga upp och renovera en hållbar stadsdel
- ◆ Bibehålla låga hyror
- ◆ Bygga energisnålare bostäder, halvera jämtmot innan
- ◆ Producera lokal solenergi

"En viktig sak att komma ihåg när man skriver ansökningar generellt är att ha höga ambitioner och innovativa idéer, utan detta är det svårt att få beviljade medel, både från EU och nationella medfinansierare" Annika Myrén, projektledare Klimatneutrala Umeå

Öka kommunens kompetens gällande ansökningar

Umeå har idag specifika personer på kommunen med kunskap om hur man skriver en ansökan. Tidigare överlät de denna del av processen till externa konsulter vilket resulterade i att den lokala kompetensen inte fanns.

Den som ansvarar för ansökningar bör ha som arbetsuppgift att hålla nära kontakt med EU, nationella myndigheter och bevakning av aktuella utlysningar. Enligt Umeå har det varit väl värt att lägga pengar i att lära någon på kommunen hur man skriver en projektbudget, skicka samma personer på mingel (i syftet att bli bättre på att mingla och skapa nätverk utanför organisationen).

Det är viktigt att också öva på ansökningsskrivandet för att få en bättre förståelse för hur processen fungerar.

Snabba tips från Umeå

- ◆ Sätt mål och utgå från dessa när ni gör urvalet för vilka utlysningar ni vill ansöka till.
- ◆ Behåll kunskapen om extern finansiering inom kommunen.
- ◆ Börja med nationella utlysningar innan ni börjar med de internationella.
- ◆ Säkra att ni har stöd från ledningen
- ◆ Bara börja!

Börja nationellt och skapa samarbeten

Det finns en mångfald av nationella finansiärer och strategiska innovations- och utvecklingsprogram. För att ansöka om EU-medel krävs ofta flera samarbetspartners, det kan vara andra kommunala bolag eller entreprenörer. Det finns ofta krav på samarbete med forskningsinstitut eller universitet. Inom många program krävs även samarbete över landsgränserna. Medfinansiering från EU handlar ofta om större komplicerade projekt som sträcker sig över en längre tid, 1-5 år.

"När man väl kommit in i ett EU nätverk är det lättare att komma in i flera. Det är lite som att bygga ett CV" Annika Myren, Umeå kommun

Det är svårt, även för en större kommun, att själv genomföra dessa projekt. Därför är det viktigt att ha med flera samarbetspartners. Detta kan även öka chansen att få beviljade medel. Ett sätt att engagera sig i utlysningar kan vara att ta in en kommundoktorand för att genomföra detta arbete eller att skapa samarbeten med universitet och forskningsinstitut

EU-program:

- ◆ Innovation Fund
- ◆ Urbact
- ◆ Östersjösamarbetet
- ◆ Horizon Europe
- ◆ Interreg (Europeiska regionala utvecklingsfonden)

Nationella finansiärer:

- ◆ Boverket
- ◆ Viable Cities
- ◆ Formas
- ◆ Vinnova
- ◆ Energimyndigheten
- ◆ Tillväxtverket
- ◆ Naturvårdsverket/
Klimatklivet
- ◆ Trafikverket/
stadsmiljöavtal



Följ dina mål och hitta vad som gör din kommun unik

Se över vad din kommun har för mål och vilka ansökningar som är lämpliga att ansöka till. Om det finns ett gemensamt långsiktigt mål för kommunen är det viktigt att förklara hur den specifika ansökan ska bidra till att uppnå detta. Detta går även att hänvisa tillbaka till vid framtida ansökningar.

Umeå har lagt mycket energi i att identifiera vad externa finansiärer är intresserade i och anpassat sin utgångspunkt därifrån. De har en profil som den största staden i norra Sverige, något som gör dem unik i både nationella och EU ansökningar/projekt.

Källa

◆ *Umeå kommun: Annika Myrén, projektledare Klimatneutrala Umeå*

Beräkning och uppföljning ger fokus på rätt åtgärder – Exempel från IVL

Att räkna på klimatutsläpp hjälper till att redovisa storleksordningen för energi- och bränsleanvändning och relaterade utsläpp av växthusgaser. Detta underlättar att fokusera på åtgärder där behovet är som störst samt att på ett överskådligt sätt följa upp planerade eller genomförda åtgärder. Under nätverksutbytet genomförde fem kommuner beräkningar av sina stadsdelar som en del av sin energi och klimatplan, nedan redovisas generella erfarenheterna kring dessa försök.

Klimatberäkning för stadsdel	
<i>Initiativ</i>	<i>Vad?</i> Klimatberäkning för stadsdel
	<i>Vem?</i> Metod: IVL Svenska Miljöinstitutet tillsammans med Klimabündis (Österrikes klimatförbund) Genomförande; Kommunen
	<i>Var?</i> Stadsdel
	<i>När?</i> Utvecklat i arbetet med Multiply
	<i>Hur?</i> Klimatmodell som bygger på kommunernas tillgängliga dataflöden kring byggd miljö och mobilitet och kvalitativa lokala skattningar av åtgärders effekt

Att räkna på klimatutsläpp från en stadsdel är ett sätt att följa upp mål och åtgärder

Även om beräkningsområdet är ytterst komplext och det är svårt att få någon definitiv sanning med exakta utsläppsvärden kan det med rätt angreppssätt ändå ge bra riktlinjer för kommunerna att se om de är på väg att nå sina mål, eller om de måste justera/komplettera sina åtgärder.

För att nå dit har städerna i Multiply testat att räkna på två sätt. Det första var att utgå från det uppsatta målet (t.ex klimatneutralt) och sedan räkna baklänges för att se vad som behöver göras för att nå dit och utvärdera om målet är rimligt. Det andra tillvägagångssättet var att utgå från utsläppen från befintlig planering och sedan räkna på effekten av genomförandet av energirenoveringar, nybyggnation och så vidare och se hur långt man når och vad som behöver tillkomma. Oavsett vilken väg man har valt kan beräkningarna användas löpande för att följa upp utvecklingen av stadsdelen och på så sätt bevaka att man når målen över tid.

"En av utmaningarna i arbetet har varit att målen och de åtgärder som planeras inte hänger ihop. Detta gör att kommunen varken kan beräkna eller följa upp om åtgärderna bidrar till att nå målen. Genom arbetet med klimatplaner och klimatberäkning får man hjälp att säkra mål och åtgärder är samstämmiga" Aurora Øvereng, IVL

Beräkningar som utgår från enkelt tillgängliga data blir lättare att följa upp

Beräkningarna inom Multiply utgick från data (se tips på datakällor) som var enkelt tillgängligt för städerna eftersom detta underlättar uppföljning över tid. Data eftersöktes först och främst på stadsdelsnivå. Fanns inte detta var nästa steg kommunnivå. Saknades data på dessa nivåer kan regional alternativt nationella data användas. Ett ställningstagande bör då göras utifrån huruvida regionala eller nationella data kan anses representativ för området.

Börja med byggd miljö och persontransporter

Genom att inventera antal bostäder och lokaler samt dess energianvändning går det att få en bra uppskattning på storleksordningen för stadsdelens energianvändning från den byggda miljön. Vidare går det att få en liknande uppfattning för den energianvändning som resor med bil och kollektivtrafik ger upphov till. Energianvändningen från mobilitet och den byggda miljön kopplas sedan till utsläppen för respektive bränsletyp. Därmed fås klimatpåverkan fram och kommunen kan jämföra klimatpåverkan mellan olika poster och se vilken effekt olika åtgärder får. Nedan beskrivs vad som kan inkluderas vid beräkning av energianvändning och klimatpåverkan från den byggda miljön och från mobiliteten.

Byggd miljö:

- ◆ Energianvändning från uppvärmning och för bostäder (flerbostadshus och småfamiljshus) och lokaler samt procentuell uppskattning av energibärare (fjärrvärme, el etc.).
- ◆ Svårighet att få tag på data kring hushålls- och verksamhetsel kan kompenseras för med hjälp av schabloner,
- ◆ Finns energikrävande industri bör även verksamhetsenergi från denna inkluderas.

Mobilitet:

- ◆ Antalet personresor och reslängd som området ger upphov till (bil- och kollektivtrafik) energianvändning per rest kilometer samt relaterad energibärare.
- ◆ Nyttotrafik är i dagsläget svårare att uppskatta och bör adresseras separat.

Tips på datakällor

Byggd miljö: Planritningar, Fördjupad översiktsplan, fjärrvärmekarta, statistik för energianvändning för tappvarmvatten och uppvärmning per bostadstyp, byggår och kommun (SCB), statistik för storlek per småhus eller lägenhet per byggår per kommun eller nationellt (SCB). Statistik för uppvärmningssätt per bostadstyp och kommun (SCB).

LCA-data för klimatpåverkan byggd miljö: VMK Lokala miljövärden för fjärrvärme, Naturvårdsverket framtagna siffror på klimatpåverkan från elanvändning (Klimatklivet).

Mobilitet: Resvaneundersökning (stadsdel alternativt kommun el. region), trafikstringsverktyg specifik för stadsdelen (ex. Trafikverkets trafikstringsverktyg), fordonsfördelning i kommunen (SCB),

LCA-data för klimatpåverkan och energianvändning mobilitet: per bränslesort för bilar, genomsnitt för den offentliga kollektivtrafiken i länet (IVL).

Beräkningar bör inkludera ett livscykelperspektiv och bygga på scenarier

För att inte få några suboptimeringar eller missa indirekta utsläpp bör utsläppen räknas fram ur ett livscykelperspektiv. Detta innebär t.ex. för transportutsläppen att man inkluderar utsläpp både från förbränning och produktion av bränslet. För att möjliggör en transparens bör även datakällor noteras samt de antaganden som görs. För att den beräknade framtida klimatpåverkan ska vara så korrekt som möjligt behöver man även använda emissionsfaktorer som är uppdaterade för hur det kan tänkas se ut för det valda mållåret. För transportområdet har vi här använt scenarion för emissionsfaktorer för mobilitet där den nationella fordonsflottan samt bränslesammansättning fram till och med 2030 beskrivs. Inom ramarna för detta projekt har det däremot inte funnits någon möjlighet att ta fram liknande siffror för el eller fjärrvärme.

Täta uppföljningar viktigt för att beräkna eventuella effekter av mobilitetsåtgärder

Dagens brist på data för effekter av olika mobilitetsåtgärder bidrar till svårigheter att förspå hur planerade åtgärder kommer att påverka exempelvis mängden biltrafik i en stadsdel eller en kommun. Till detta hör även att mobilitet som system är ytterst komplext där effekten av en åtgärd kan se olika ut beroende på vart och hur den appliceras samt om det appliceras enskilt eller i ett paket av åtgärder. Det är därför viktigt att påbörja arbetet med uppföljning och dokumentering av åtgärdernas effekt för att därmed möjliggöra för utvärdering. För att redan idag få underlag till beräkningar har kommunerna gjort på olika sätt. En kommun hade ett mål om att minska biltrafiken med X%. De valde då att räkna med att de når målet. Kommunen behöver då vidare utreda hur man når målet och göra täta uppföljningar för att se att åtgärderna är tillräckliga.

Källa

- ◆ *Utvecklare av modell för beräkning inom Multiply, Climate Alliance Austria, Österrike och IVL Svenska Miljöinstitutet samt deltagande kommuner i det svenska nätverket*

Åtgärder för minskad energianvändning i byggnader – Exempel från Örebro

För att inspirera och hjälpa planarkitekter, trafik, energi- och miljöspecialister med flera att planera för åtgärder visar detta exempel från Örebro hur man kan minska klimatpåverkan genom att låta byggnader dela energi.

Byggnader som delar energi i Tamarinden,

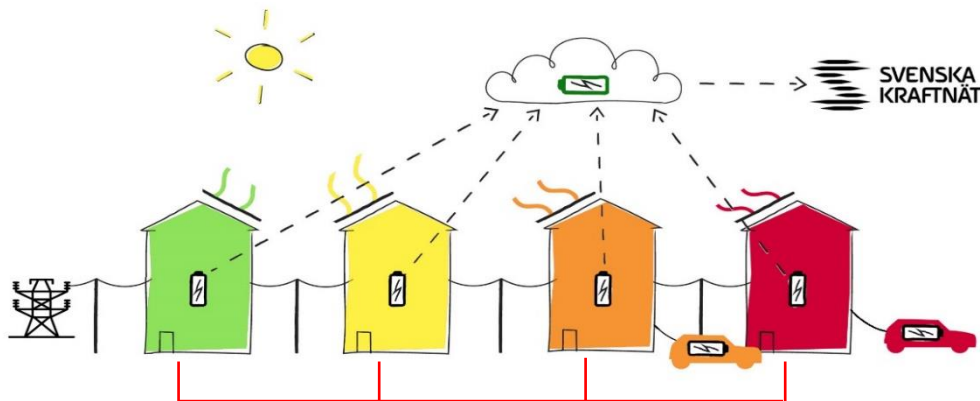
I stadsdelen Tamarinden i Örebro, möjliggör ett mikronät att effektivt kombinera interna energiresurser med extern försörjning som komplement. Genom att både lagra och dela energi hjälper lösningen stadsdelen att reducera energibehovet och klimatpåverkan samt bidrar till att minska det svenska kraftnätets kapacitetsproblem. Vissa av lösningarna är redan testade och redo att skalas upp medan andra ligger i framkant och utmanar befintlig lagstiftning. Modellen för tamarinden har tagits fram av Örebro kommun i samarbete med kommunala bostadsbolaget ÖBO och energibolaget E.ON.

Tamarinden. – Byggnader som delar energi		
Initiativ	Vad?	<i>Byggnader som delar energi</i>
	Vem?	<i>Örebro kommun, ÖBO, E.ON, KumBro och Epiroc, kommande byggherrar</i>
	Var?	<i>Stadsdelen Tamarinden, Örebro Kommun</i>
	När?	<i>Byggherrarna får tillgång till sina fastigheter i februari 2022</i>
Effekt	Kostnad	<i>Merinvesteringar återbetalas på tre år.</i>
	Klimatpåverkan	<i>Besparing med 390 ton koldioxid per år.</i>
	Annat	<i>Effektreduktion på överliggande nät 33%. Mer än 20% av områdets elbehov kan skapas av solceller.</i>

Mikronät bakom delad energi

I Tamarinden planerar kommunen för att fastigheterna ska kopplas samman i ett mikronät så att de kan de lagra och dela med sig av energin till varandra. Stadens el- och värmeverk är också kopplade till nätet. På så vis kan området bidra till att kapa effekttopparna, men också leverera el till det svenska kraftnätet. Husen är inte längre passiva användare av energi utan en viktig del av energisystemet. Solceller på taket genererar energi under soltimmarna. Men husen är också utrustade med batterier och förhoppningsvis en eller flera elbilspooler, som gör att energin kan användas även när solen har gått ner. Med hjälp av ett sofistikerat styrsystem som ser till att energin går dit den bäst behövs går det att styra bort topplast i stunder när det stora elnätet har kapacitetsbrist. På så sätt ger denna arbetsmetod en lösning på det kapacitetsproblem som kan uppstå vissa tider.

Tamarinden ska kunna reducera, producera, lagra och dela energi på ett sätt som aldrig tidigare gjorts och fungera som förebild för ytterligare expansioner av staden.



Konceptbild för stadsdelen Tamarinden. De olika färgerna på byggnaderna symboliserar att det är olika fastighetsägare. Här byggs ett system för ett lokalt energinät som delar både el och värme. Värmen delas via ett lågtempererat fjärrvärmenät. Stationära batterier i byggnaderna och bilarna blir en del av systemet via vehicle-to-grid. Bilarna tar inte bara energi utan kan också användas för att lagra el som sen kan användas i byggnaderna. Området har energiproduktion via solceller. Elen delas med likströmsteknologi.

Kombination av uppskalning av redan beprövade varianter och test av nya

Mycket av konceptet för Tamarinden bygger på att det kommunala bostadsbolaget själva har testat tekniker som kommunen nu vill skala upp. Bland annat har ÖBO sedan 2005 halverat sin elförbrukning. De har arbetat både med de befintliga bestånden och i nybyggnationer. I nybyggnationer arbetar de med att förenkla installationer på ett smart sätt genom industriell automation. Att på detta sätt få öppna data gör att man kan lätt plocka in och ut funktioner.

ÖBO har tillsammans med andra aktörer också testat ett flertal energilösningar vid renoveringen av kvarteret Karmen. Kvarteret Karmen ägs av ÖBO och byggdes för drygt 50 år sedan. När det skulle renoveras kom ÖBO med ett erbjudande till Örebro kommun. Kommunen fick tillgång till husen för att testa ett flertal innovativa och smarta energilösningar. Det resulterade i att istället för att fastigheter är slutanvändaren av energi kan de numera bidra till det nationella kraftnätets behov av frekvensreglering. De involverade aktörerna i kvarteret karmen var Örebro kommun, ÖBO det kommunala bostadsbolaget, E.ON (Energibolag),

Korta fakta om Tamarinden

- ◆ 700 bostäder.
- ◆ Flerbostadshus, 2 till 8 våningar.

Mål för tamarinden:

1. Minska - Reducera energianvändningen med smart byggnation
2. Konsumera hållbar energi
3. Producera - Producera lokal energi
4. Lagra energi - Möjliggöra effektivt användande
5. Smarta byggnader - Med delad energi
6. Smarta tillsammans - Med delad energi och lokalt kvartersnät
7. Bortom kvarteret - Dela och styra energi inom staden
8. Kunskap hos de boende - En förutsättning för rätt beslut

Exempel på lösningar som testades i kvarteret Karmen och nu skalas upp i Tamarinden:

- ◆ Ett stationärt energilager
- ◆ Solceller
- ◆ En vehicle to grid-funktion (V2G), en elbil som kan samverka med det stationära batteriet
- ◆ Möjligheten för huset att medverka i Svenska Kraftnäts handel för aggregerade energitjänster som frekvensreglering
- ◆ Visualisering av effektuttag i realtid som visas för hyresgästerna via en soffa som finns synlig för hyresgästerna
- ◆ Industriellt PLC-styrssystem
- ◆ LSO-uppkoppling (Local system Operator)

Annat av det som planeras i Tamarinden ligger istället dagsläget utanför lagens gränser. El får t.ex. idag inte delas mellan olika fastighetsägare. Örebro försöker ändå bli systemdemonstratör och hoppas bidra till att lagen ändras. En annan utmaning har varit koncessionsplikten som leder till att fastighetsägare inte får dra starkströmsledningar mellan två bostadshus. Under hösten 2021 ska detta upp på regeringens bord för behandling.

Örebromodellen öppnade upp för en innovativ planprocess

Örebro kommun är en stor markägare och genomför också strategiska markförvärv. I Örebro har samhällsbyggnadsförvaltningen fått i uppdrag att skapa förutsättningar för hållbara och smarta samhällen. De har också tagit en digitalisering och innovationsstrategi. Enligt den ska de bland annat premiera och lyfta fram innovativa lösningar.

Kommunen arbetar innovativt inom samhällsbyggnad genom att utgå från det kommunala markägandet i utvecklandet av nya stadsdelar. Kommunen har tagit fram en modell för planläggning av den kommunala marken som de kallar Örebromodellen. Modellen innebär att de först planlägger i en detaljplan som möjliggör för innovativa byggprojekt. Sen genomför de en öppen markanvisning med fast pris på marken. Byggaktörerna får då visa hur de vill fylla området enligt kommunens plan och mål. Sedan skrivs ett markköpsoptionsavtal (reservationsavtal, markanvisningsavtal) som ger byggherren förtur att köpa marken. Marken säljs först när byggnation startat upp.

Källa:

- ◆ *Örebro kommun: Jan Johansson, Projektledare Smart stad, Stadsbyggnadskontoret*
- ◆ *Öbos hemsida www.obo.se*



Mobilitetsåtgärder - Exempel från Umeå

Umeå arbetar för att nå det kommunala målet att 65% av resorna i tätorten ska ske med hållbara färdmedel 2022. För att nå detta har man gjort ett flertal åtgärder. Här presenteras fyra av dem varav den första, U-bike presenteras mer detaljerat.

U-Bike

U-bike är ett av Umeås mer lyckade initiativ. U-Bike är elektriska lådcyklar som kan hyras av prenumeranter för 50 kronor i månaden. I Umeå gjordes 2017 över 60 % av konsument- och fritidsresor med bil. Kommunen ville hitta ett alternativ till dessa bilresor. Detta var starten för U-Bike initiativet med elektriska lådcyklar på två platser i Umeå centrum. Umeå har upplevt initiativet som lyckat och målet nu är att uppmuntra fastighetsägare att investera i sin egen pool av elektriska lådcyklar och att fler fastighetsägare tänker på denna möjlighet. Kommunen undersöker dessutom möjligheten att tillhandahålla ett större antal cyklar.

U-Bike		
Initiativ	Vad?	<i>Pool för elektriska lådcyklar</i>
	Vem?	<i>Umeå kommun</i>
	Var?	<i>Universitetsstaden</i>
	När?	<i>2018-2020</i>
Effekt	Kostnad	<i>Ca 900.000SEK, se nedan.</i>
	Finansiering	<i>Umeå kommun, Trafikverket, Akademiska hus.</i>

Ett politiskt beslut bakom U-bike gav hög prioritet

U-bike var ett politiskt initiativ och har på så sätt haft hög prioritet inom kommunen.

Målen för initiativet var:

- ◆ Hitta en ersättare för kortare bilturer, där vanliga cyklar inte kommer till exempel: matbutiker, ärenden och utomhusaktiviteter.
- ◆ Visa andra fastighetsägare att detta är möjligt och inspirera dem att skapa en egen lastcykelpool.

Initiativet hade en treårig testperiod. Umeå Kommun var initiativtagare med Akademiska hus som fastighetsägare och samarbetspartner. U-Bike-initiativet startade 2017, 2018 var garagen och cyklarna redo att användas och projektet avslutades sent 2020.

Finansiering kom från både internt och externt håll

Mark- och exploateringsenheten vid Umeå kommun var den största finansiären tillsammans med Gatu- och Parkenheten. Inom kommunen har de ett program för renare luft (Åtgärdsprogram för renare luft). Hit ansökte de om pengar för att köpa de elektriska lådcyklar. Kommunen ansökte även om extern finansiering från Trafikverket genom Stadsmiljöavtal programmet. Kommunen behövde inte betala renovering av akademiska hus garage eller hyra under pilot-projektets tid (2018–2020). Även Naturvårdsverket har medfinansierat.

Uppskattat hos användare

Initiativet har varit mycket populärt bland invånarna och kommunen försöker nu öka antalet elektriska lastcyklar i sina cykel-pooler. Det är svårt att kvantitativt säga hur stor inverkan dessa cyklar hade på målet om 65% hållbara resor inom kommunen men kvalitativt har det bidragit till:

För kommunen:

- ◆ Påbörjade beteendeförändring hos invånarna
- ◆ Bättre hälsa hos invånarna
- ◆ Mindre biltrafik inom stadsdelen och i övriga centrumsnära områden

Rekommendationer & Viktigt att veta:

Köp cyklar av högre kvalitet:

Lastcyklarna har använts av närmare 500 personer och har under denna tvåårsperiod rest 4 4000 km. Slitaget är stort, och det är därför mycket viktigt att göra en tydlig plan för reparation och service av cyklarna.

Centralisera poolen för flera

hushåll: Det finns många fördelar med samarbete. En av dem är kostnaderna för drift, service och bokningssystem, en annan är att den är mer tillgänglig för fler människor.

Att ändra beteende tar tid:

I början av initiativet var antalet användare lågt. Men efter den första säsongen hade antalet användare nått taket på möjliga kunder och kommunen försöker nu sätta fler cyklar på gatorna.



För fastighetsägarna:

- ◆ Positiv och progressiv bild för fastighetsägaren
- ◆ Mindre behov av parkeringsplats

En svårighet har dock varit underhållet av lådcyklarna då de använts med hög frekvens.

Uppföljning

Umeå kommun har genomfört en slutrapport för pilot-projektet. I rapporten har de inkluderade enkätfrågor för användarna av U-Bike. På frågan om en elektrisk lådcykel skulle kunna ersätta bilen svarade 50 % av användarna under test-perioden "Ja"; 30 % svarade att de ville kombinera U-Bike med en bilpool; 20 % svarade att de inte ville/kunde ersätta bilens funktioner med U-Bike.

Resultatet visade också att 8 av 10 användare var 45 år eller yngre. Det var en liten överrepresentation av män och 3 av 4 bodde i lägenheter.



U-Bike på supercykelvägen. Källa: Ubike – lärdomar om att drive en el-lådcykelpool i Umeå, Umeå kommun, 2020. [PDF](#)



Supercykelvägen

Supercykelvägen är i Umeå kommun en cykelväg vars standard går utöver normen för gång- och cykelvägar. Detta görs genom dimensionering, säkring av korsningar, separation från fotgängare och genom att se till att supercykelvägen länkar till övrigt vägnät. Genom Umeås universitetsområde går sådana supercykelvägar idag i alla väderstreck i en hierarki som underlättar orienterbarheten av cykelvägnätverket.

Umeå kommun och Akademiska hus ansökte och fick beviljade medel från Naturvårdsverket genom programmet Klimatklivet.

Supercykelvägen		
Initiativ	Vad	<i>En cykelväg vars standard går utöver normen</i>
	Vem	<i>Umeå Kommun, Akademiska hus</i>
	Var	<i>Universitetsstaden</i>
	När	<i>2016–2020</i>
Effekt	Finansiering	<i>Klimatklivet (Naturvårdsverket)</i>
	Klimatpåverkan	<i>Projektet förväntas minska utsläppen med 678 ton koldioxid per år.</i>

Grön parkering

Bilen tar mycket plats och utrymmet i städer är begränsat. Grönt parkeringsköp innebär att fastighetsägaren tar ansvar för de anställdas resor till och från fastigheten på annat sätt än att bara erbjuda bilparkering enligt bilparkeringsnormen. Fastighetsägaren får en reducerad parkeringsnorm om de: åtar sig att betala en avgift till en mobility managementfond, ansluter fastigheten till en bilpool och ordnar uppvärmda cykelparkeringsytor.

Grön parkering		
Initiativ	Vad	<i>Grönt parkeringsköp</i>
	Vem	<i>Umeå Kommun/Upab</i>
	Var	<i>Umeå kommun</i>
	När	<i>2017–2021</i>

A station of Being – Hållplatsens framtida design

Umeå ville öka kollektivtrafikens status. Målet var att utmana och ompröva den traditionella hållplatsens utformning. Resultatet blev "A station of Being" en prototyp på en ny typ av busshållplats. Den nya hållplatsen är öppen, med "poddarna" som kan svängas 360 grader och ger skydd för vind, regn och snö, se figur nedan. Hållplatsen är även utrustad med ljus i taket, som ändrar färg desto närmare bussen är hållplatsen.

A station of Being		
Initiativ	Vad	<i>En prototyp på en ny typ av busshållplats</i>
	Vem	<i>Umeå Kommun, Akademiska hus, RISE, Umeå Institute of Design (UID) och Rombout Frieling lab.</i>
	Var	<i>Universitetsstaden, Umeå</i>
	När	<i>2019</i>
	Finansiering	<i>EU-medel</i>

Syfte och mål:

- ◆ Öka status på kollektivt resande
- ◆ Tillgodose resenärernas faktiska behov vid en hållplats
- ◆ Visa nytänk och innovation

"A station of Being" busshållplats "Universum" i Universitetsstaden Framtagen av Rombout Frieling Lab, Umeå. Bild: Samuel Pettersson



Inför byggandet av den nya hållplatsen genomfördes undersökningar av Umeå Institute of Design (UID) på hur den klassiska busshållplatsen upplevs. De fick svar som: "obekvämt", "stressande" och "bortkastad". Detta gav motivation till att testa något nytt. I ett gemensamt projekt (RUGGEDISED) fanns EU-medel för att testa detta. Kommunen handlade upp RISE för arbetet som i sin tur samarbetade med Umeå Institute of Design (UID) och Rombout Frieling

Källa

- ◆ *Emil Sandström, samhällsplanerare, Umeå kommun*
- ◆ *www.umeå.se*

Samverkan för en hållbar stadsdel - exempel från Botkyrka

Det är viktigt att kommunerna får nödvändigt stöd från medborgarna för de långsiktiga beslut som en klimatomställning innebär eftersom omställningen innebär stora förändringar av lokala strukturer och fördelarna kanske inte alltid är uppenbara. Att samla in sådant stöd kräver skicklig kommunikation, en arbetsmetod för deltagande och en lyhörd, integrerad planering. Botkyrka kommun har arbetat aktivt med dialog med medborgare lokalt i en modell som utgår från den geografiska platsen. I denna ingår nu även hållbarhetsfrågorna

Samverkan för ett hållbart Tullinge		
Initiativ	Vem	Botkyrka kommun
	Var	Tullinge, befintlig stadsdel i Botkyrka kommun
	När	Kontinuerligt arbete

Modellen för samverkan och områdesutveckling utgår från platsen

Botkyrkas modell för samverkan och områdesutveckling utgår från platsen. I dialog med medborgarna definieras huvuduppgifter och långsiktiga mål- och handlingsplaner i respektive stadsdel. Syftet är att ta den kommunala organisationen närmare invånarna och att kommunen ska vara mer lyhörda. Det är även ett forum både för att ta fram långsiktiga hållbarhetsdokument och att gå från generationsperspektiv till handling idag.

"Tidigare gjordes en hel del bra satsningar men när dessa satsningar var över insåg kommunen att de stora sociala förändringarna inte kan lösas av projektsatsningar på 3-5 år utan detta måste bygga på systematiskt långsiktigt arbete och utgå från de samlade resurser som finns inom kommunen. Nu kom också hållbarhetsfrågorna fram i ett annat ljus" Dennis Latifi Botkyrka kommun

Varje stadsdel har en egen områdesstrateg

En områdesstrateg anställd hos kommunen finns idag i alla stadsdelar. Områdesstrategerna ska skapa samverkan mellan aktörer som är aktiva inom området och medverka till en bra struktur för dialogen med medborgarna.

Många medborgare är intresserade av lokala frågor och sin närmiljö och vill vara med och påverka den. Idag finns sex forum för lokal dialog. Syftet är att deltagarnas synpunkter ska användas som underlag för politiska beslut. Att stärka demokrati och delaktighet i kommunen har pågått sedan åttiotalet. Kommunen ser i uppföljningar ständiga förbättringar, men också att det fortfarande finns delar att utveckla.



Områdesstrategerna i Botkyrka kommun. Bildkälla: [Botkyrka kommun](#).

Områdesutveckling i Botkyrka är summan av alla insatser i området

Områdesutveckling är summan av alla insatser som bedrivs av alla i området: offentliga aktörer, civilsamhället och näringslivet.

I arbetet med områdesutvecklingen försöker man i största möjlig mån arbeta med samverkan istället för i projektform. Samverkan i Botkyrka kommuns stadsdelar utgår från platsens förutsättningar och behov snarare än verksamheter i sig.

"Det politiska stödet har varit avgörande för områdesutvecklingen som organisationsmodell. Men också förmågan till att synliggöra kopplingen mellan integrerade och samordnade insatser i tex nätverksgrupperna och måluppfyllelse i den egna verksamheten" Dennis Latifi Botkyrka kommun

Vad menar Botkyrka kommun med samverkan:

Samarbete

gemensamt bedrivet arbete som gäller en avgränsad uppgift

+

Samordning

koordination av resurser och arbetsinsatser för att erhålla högre kvalitet och större effektivitet

=

Samverkan

övergripande gemensamt handlande på organisatoriskt plan för ett visst syfte

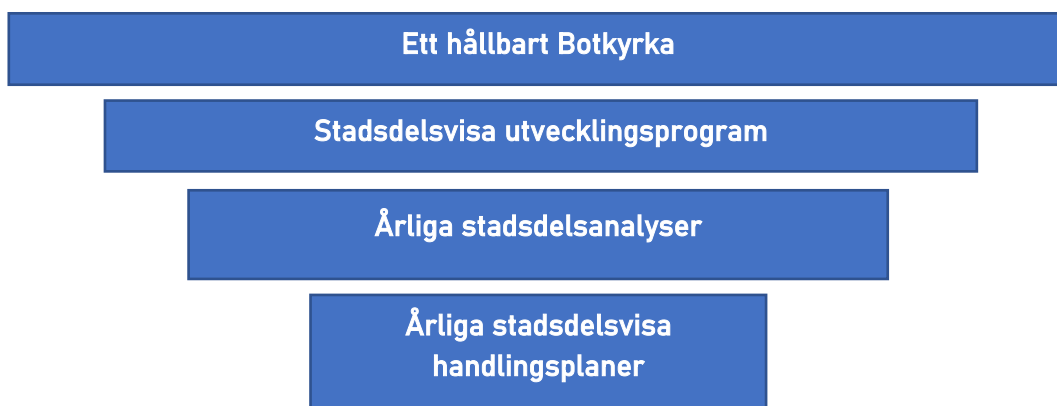
I varje stadsdel har kommunen nätverksgrupper till hands. Nätverksgrupperna samverkar kontinuerlig och har möten 1 gång i månaden. Här finns bland annat myndigheter, civilsamhället, näringsliv och en del aktörer från kommunens egen organisation. Arbetet i gruppen är både strategiskt och rör frågor som kopplar an till utvecklingsprogrammen. Gruppen arbetar till exempel med hur de ska samverka för att fler Tullingebor ska kunna leva klimatsmart samt förverkliga olika delar av ett hållbart Botkyrka. Det finns en mindre summa pengar att använda som smörjmedel för att igång nya saker. Men sen ska det in i ordinarie förvaltningsbudgetar och projekt.

Den kommunala organisationen med stuprör kan göra det svårt att utgå från platsen. Men efter många år har man jobbat ihop sig och fått bort stuprörsorganisationen.

"Just att jobba med gemensamma mål för platsen, här får man plötsligt upp ögonen för vilka samarbeten som är kritiska. Att identifiera de gemensamma målen aktörer i mellan som utgår från platsen. Detta har däremot tagit väldigt lång tid för oss" Johanna Mathiasson Botkyrka kommun

Stadsdelsvisa utvecklingsprogram svarar på områdenas olika behov

Botkyrkas styrdokument ett hållbart Botkyrka, som i sin tur utgår från Agenda 2030, genomsyrar allt arbete inom områdesutvecklingen. I styrdokumentet finns mål för kommunens hållbara utveckling. Men kommunen kan inte jobba med hållbarhetsutmaningarna på samma sätt i de olika stadsdelarna av kommunen. Stadsdelar fungera olika och har olika behov. Därför översätts ett hållbart Botkyrka till platsen i stadsdelsvisa utvecklingsprogram. I dialog med medborgarna definieras huvuduppgifter och långsiktiga handlingsvägar i respektive stadsdel.



Botkyrkas arbete från generationsperspektiv till handling idag.



Huvuddrag i Tullinges utvecklingsprogram:

- ◆ Säkra och utveckla Tullinges kvaliteter
- ◆ Utveckla dialogen med Tullingeborna
- ◆ Gör det möjligt att leva klimatsmart

Tullinge är den stadsdelen i kommunen som har det största klimatavtrycket, men också den stadsdelen som mest specifikt arbetat med klimatfrågan.

"I Botkyrka är stadsdelarna mycket olika varandra och därför är modellen med områdesutveckling extra relevant just i Botkyrka. Men jag tror även mer homogena kommuner har nytta av metoden" Johanna Mathiasson, områdesstrateg Tullinge

Årliga stadsdelsanalyser ger uppföljning

I årliga stadsdelsanalyser analyseras platsens förutsättningar utifrån dagsläge och man stämmer av hur stadsdelen ligger i relation till utvecklingsprogrammet. Utifrån detta görs sedan årliga handlingsplaner för hur kommunen kan agera operativt under året.

Arbete pågår med att ta fram indikatorer för att kunna mäta effekterna av områdesutvecklingen mellan stadsdelarna och över tid. Också att utveckla annat bättre sätt att följa upp de strategiska utvecklingsprogrammets genomförande och effekt på stadsdelarna, tex hur långt vi har kommit med att göra det möjligt för Tullingeborna att leva klimatsmart.

Källa:

- ◆ Johanna Mathiasson, Tullinges områdesstrateg
- ◆ Dennis Latifi, Samhällsutvecklingschef
- ◆ Utvecklingsprogram för Tullinge: Framtid för Tullinge. Ett långsiktigt program för hållbar utveckling. Antagen av Botkyrkas kommunfullmäktige maj 2010.
- ◆ Strategi för demokrati och delaktighet, 2014-03-28. Dnr KS/2013:72: Botkyrka kommun
- ◆ Ett hållbart Botkyrka Botkyrkas hållbarhetsutmaningar och bidrag till FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling Botkyrk Kommun2020-11-01



POSAD MAXWAN
strategy x design

Swedish Environmental
Research Institute

LEGAMBIENTE



ENERGI AKLUB
CLIMATE POLICY INSTITUTE
APPLIED COMMUNICATIONS

www.citiesmultiply.eu

Copyright notice

©2019 MULTIPLY Consortium Partners. All rights reserved. MULTIPLY is a HORIZON2020 Project supported by the European Commission under grant agreement No785088. For more information on the project, its partners and contributors, please see the MULTIPLY website (www.citiesmultiply.eu). You are permitted to copy and distribute verbatim copies of this document, containing this copyright notice, but modifying this document is not allowed. All contents are reserved by default and may not be disclosed to third parties without the written consent of the MULTIPLY partners, except as mandated by the European Commission contract, for reviewing and dissemination purposes. All trademarks and other rights on third party products mentioned in this document are acknowledged and owned by the respective holders. The information contained in this document represents the views of MULTIPLY members as of the date they are published. The MULTIPLY consortium does not guarantee that any information contained herein is error-free, or up-to-date, nor makes warranties, express, implied, or statutory, by publishing this document.

