

Framgångsfaktorer i lokalt klimatarbete - En fallstudie av Lunds arbete med hållbara transporter

LINDA ANDERSSON 2015
MVEK02 EXAMENSARBETE FÖR KANDIDATEXAMEN 15 HP
MILJÖVETENSKAP | LUNDS UNIVERSITET



Framgångsfaktorer i lokalt klimatarbete

En fallstudie av Lunds arbete med hållbara transporter

Linda Andersson

2015



LUNDS
UNIVERSITET

Linda Andersson

MVEK02 Examensarbete för kandidatexamen 15 hp, Lunds universitet

Intern handledare: Jamil Khan, Institutionen för teknik och samhälle,
Lunds universitet

CEC - Centrum för miljö- och klimatforskning

Lunds universitet

Lund 2015

Abstract

The ongoing climate change may have devastating consequences all over the world. Most scientists are in agreement that the cause of this global environmental problem is anthropogenic releases of greenhouse gases, of which the main contributor is the combustion of fossil fuels. In order to limit these effects, it is imperative to take action immediately, globally as well as locally.

Earlier research suggests that there are a few factors that are crucial to obtain successful municipal environmental, climate or sustainability work. By examining these factors one can contribute to a greater understanding of what lies behind successful environmental work and thereby help to focus all means correctly in future environmental work.

The purpose of this study was to examine these factors of success through a case study of the municipality of Lund and their work with LundaMaTs, a strategy of sustainable transportation. Through interviews and a thorough examination of relevant documents, the factors of success in LundaMaTs were examined. Furthermore, a comparison between the factors of success in LundaMaTs and those according to previous research was made.

This study confirmed the results of previous research. The results of the study showed that driven and dedicated individuals, anchoring the work at a political level, substantial documentation, measurable targets, access to state grants, cooperation within as well as outside the organization were all factors of success in LundaMaTs as well as according to previous research. In addition to the previous research, this study highlighted that the specific conditions in Lund, such as the composition of the population and the mild weather, constitute additional factors of success.

Even though this study showed great resemblance between the factors of success in LundaMaTs and those according to previous research it became clear that the importance of the individual factors may vary from case to case.

Keywords: Factors of success, Municipal environmental work, LundaMaTs, Sustainable transportation

Innehållsförteckning

Abstract.....	3
Innehållsförteckning.....	5
1 Introduktion.....	7
1.1 Inledning.....	7
1.2 Syfte och frågeställningar.....	8
1.3 Avgränsningar.....	9
1.4 Tidigare forskning.....	9
1.5 LundaMaTs Lunds strategi för ett hållbart transportsystem.....	10
2 Teoretiskt ramverk: Framgångsfaktorer i lokalt miljö-, klimat- och hållbarhetsarbete.....	12
2.1 Eldsjälar.....	13
2.2 Tydlig och konkret dokumentation.....	13
2.3 Tydliga och mätbara mål.....	13
2.4 Förankring på högre nivå.....	14
2.5 Samarbete.....	14
2.6 Kommunalt ansvar och självstyre.....	15
2.7 Statliga bidrag och resurser.....	15
2.8 Summering: process-, nätverks- och samspelsfaktorer.....	15
3 Metod.....	17
3.1 Fallstudie.....	17
3.2 Material.....	18
4 Resultat.....	20
4.1 Eldsjälar.....	20
4.2 Tydlig och konkret dokumentation.....	20
4.3 Tydliga och mätbara mål.....	21
4.4 Förankring på högre nivå.....	21
4.5 Samarbete.....	22
4.6 Kommunalt ansvar och självstyre.....	22
4.7 Statliga bidrag och resurser.....	22
4.8 Stadens förutsättningar.....	23
5 Diskussion.....	24
6 Slutsats.....	28
Förslag till vidare forskning.....	29
Tack.....	30
Referenser.....	31
Bilagor.....	34

I Introduktion

I.1 Inledning

Växthuseffekten har förstärkts under de senaste 150 åren vilket en mycket stor majoritet av klimatexperter menar beror på mänsklig aktivitet. Mängden växthusgaser har ökat i takt med antropogena utsläpp, där förbränning av fossila bränslen står för det största bidraget. Detta har lett till att den globala medeltemperaturen har stigit med nästan en grad sedan 1920 (Szombatfalvy, 2009). En temperaturhöjning kan på sikt leda till exempelvis extrema väderhändelser, vilket vi redan nu kan märka av i form av kraftiga skyfall, extrema stormar och höjda havsnivåer (Cowie, 2013). Följderna av detta skulle bli försvårat jordbruk, översvämningar, problem med matförsörjningen, ökad fattigdom och folkvandringar (Szombatfalvy, 2009). Om detta ska kunna förhindras är det viktigt att vi agerar nu.

Klimatförändringen är idag ett globalt problem och för att lösa det krävs globala insatser. Men det är mycket viktigt att man arbetar aktivt på alla nivåer för att en förändring ska komma till stånd. Lokalt miljö-, klimat- och hållbarhetsarbete utförs idag i svenska kommuner i olika omfattning. Både förutsättningar och ambitionsnivå varierar (Forsberg, 2007).

I Sverige står vägtransporterna för ungefär en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser och har stor negativ inverkan på klimatet såväl som på naturen och oss människor. De farliga utsläppen bidrar till växthuseffekten men orsakar även försurning av mark och vattendrag samt övergödning av sjöar och hav. Förutom de direkta utsläppen är trafiken även en stor orsak till förekomsten av buller vilket kan ge allvarliga hälsoeffekter i form av ökad trötthet och nedsatt prestationsförmåga. Dessutom orsakar transporterna slitage på vägar och däck vilket bidrar till ökade halter av partiklar i utomhusluften vilket har stor negativ påverkan på människors hälsa (Naturvårdsverket, 2015). Men det är inte bara transporterna i sig som påverkar miljön och klimatet utan även byggande och underhåll av infrastruktur och fordon (Trafikverket, 2015). Att utsläppen är så höga beror på att transportsystemet idag är starkt beroende av fossila bränslen (Naturvårdsverket, 2015) Dessutom ser vi en trend att dessa transporter kommer att öka inom de närmaste åren (Trafikverket, 2013).

För att begränsa dessa miljöeffekter måste åtgärder vidtas som bland annat minskar behovet av transporter, som uppmuntrar till energieffektiv användning av transportsystemet och till att välja effektivare trafikslag samt åtgärder som uppmuntrar till energieffektivisering av fordon (Trafikverket 2015). För att transportsektorns klimatpåverkan ska kunna minskas måste fordonen bli mer energieffektiva samtidigt som andelen fordon som drivs av förnybara bränslen måste öka (Naturvårdsverket, 2015).

För att minska behovet av transporter måste samhället planeras och utvecklas så att avstånden minskar och onödiga resor undviks. Genom att man dessutom ökar fyllnadsgraden, det vill säga att man samåker eller använder trafikslag som kan bära fler transporter kan trafiken minskas ytterligare (Trafikverket, 2015).

Genom en energieffektiv användning av fordon, vilket bland annat innebär att man efterlever de angivna hastighetsbegränsningarna och utövar sparsam körning, så kan man minska utsläppen. Sparsam körning är något som man kommit ganska långt

med och ingår idag i alla körkortsutbildningar. Att hålla hastighetsgränserna leder inte bara till ökad energieffektivitet och minskade utsläpp utan minskar även bullret och mängden luftföroreningar (Trafikverket, 2015).

För att minska utsläppen ytterligare och därigenom vår klimatpåverkan är det viktigt att främja en övergång till mer effektiva trafikslag, såsom kollektivtrafik eller cykel. Genom att öka kunskapen och även förbättra infrastrukturen kan man få människor att välja bort bilen till förmån för mer miljövänliga alternativ. För att en utökad kollektivtrafik ska komma till stånd är det viktigt att förutsättningarna för pendling inom tätorten optimeras. Det kan handla om trygga cykel- och pendlarparkeringar och bra anslutningsmöjligheter med stadstrafiken. Det är även väldigt viktigt att tydlig information om bland annat förseningar och byten finns tillgänglig. På samma sätt är det viktigt att göra gång- och cykeltrafiken mer attraktiv. Med hjälp av åtgärder som ökad vägvisning för cykeltrafik, fler säkra gång- och cykelbanor och tryggare cykelparkeringar kan dessa färdmedel prioriteras istället för bilen (Trafikverket, 2015).

Vad gäller energieffektivisering av fordon finns det stor potential till minskade utsläpp genom ökad användning av biodrivmedel och uppmuntran till att köra energieffektiva fordon (Trafikverket, 2015).

Det finns många sätt att arbeta med att minska transportsektorns klimatpåverkan men frågan är hur man ska arbeta för att arbetet bli så effektivt och framgångsrikt som möjligt. Svenska kommuner har påbörjat ett arbete med att minska utsläppen från transportsektorn (Länsstyrelsen Skåne, 2014). I Lund har man sedan slutet av 90-talet arbetat med ett miljöanpassat transportsystem, kallat LundaMaTs. Till en början omfattande LundaMaTs endast miljömässiga aspekter men har sedan dess utvecklats till att dessutom omfatta ekonomiska och sociala aspekter (Rydén et al., 2005). Förutsättningarna för Lunds trafik- och stadsplanering har sedan LundaMaTs kom till förändrats och för att nå uppsatta mål kring utsläpp av växthusgaser måste också tillvägagångssätt och fokus uppdateras. Idag arbetar man med den tredje versionen av LundaMaTs för att bland annat begränsa transporterens klimatpåverkan (Lunds kommun, u.å.). LundaMaTs har uppmärksammats både i Sverige och internationellt för sitt framgångsrika miljöarbete och utgör därmed ett lämpligt fall att studera om vi vill försöka förstå vad som gör lokalt miljöarbete framgångsrikt. I denna uppsats har jag därför valt att studera just Lunds kommun och arbetet med LundaMaTs, i syfte att nå större kunskap om vilka faktorer som gör lokalt miljöarbete framgångsrikt.

1.2 Syfte och frågeställningar

Tidigare forskning och utvärderingar av olika typer av miljö- och klimatarbete tyder på att finns det ett antal faktorer som är viktiga för att ett klimatarbete ska bli så framgångsrikt som möjligt. För att underlätta detta arbete i andra kommuner syftar denna studie till att kartlägga faktorerna som bidrar till ett framgångsrikt klimatarbete. För att tydliggöra och operationalisera detta syfte har följande frågeställningar utarbetats:

- Vilka är framgångsfaktorerna i Lunds kommuns arbete med hållbar transportplanering, LundaMaTs?
- Hur väl stämmer dessa överens med framgångsfaktorer enligt tidigare forskning?

1.3 Avgränsningar

Då Lunds lokala klimatarbete är mycket omfattande, har avgränsningar gjorts till att enbart fokusera på transportsektorn då transporter står för en stor del av de utsläpp som påverkar miljön. Datainsamlingen i form av intervjuer begränsades till 3 intervjupersoner (men blev endast 2 då en intervjuperson fick förhinder) då bearbetning och analys av materialet i fall av fler intervjuer skulle bli för mycket att hantera. Avgränsningarna är framtagna med hänsyn till den omfattning och tidsram som uppsatsens har samt för att möjliggöra en fördjupning i klimatarbetet.

1.4 Tidigare forskning

Framgångsfaktorer i kommunalt klimatarbete har tidigare studerats i studien "Aspects of strategic climate work in Nordic municipalities" (Lonkila, 2012). Studien syftade till att ge en överblick av hur kommunalt klimatarbete ser ut i Finland, Island, Norge och Sverige med målet att identifiera framgångsfaktorer. Resultatet baseras på en enkätundersökning som genomfördes mellan oktober 2011 och februari 2012 och skickades till alla kommuner i de deltagande länderna. Undersökningen visade att alla länderna jobbade med att motverka klimatförändringarna men att Sverige och Norge har varit mycket mer aktiva i att utveckla lokala klimatstrategier än vad Finland och Island har varit. Man kom även fram till att framgångsfaktorerna var väldigt lika i alla länder men att det ändå inte finns en lösning som passade alla eftersom länderna skiljer sig i många avseenden. Exempelvis är Norge det enda land där kommunerna är tvingade att utveckla en klimatstrategi. Den framgångsfaktor som framstod som viktigast i studien var statlig finansiering. Man fann även att den svenska modellen med ett kommunalt självstyre med statligt stöd var ett vinnande koncept för att uppnå ett framgångsrikt klimatarbete. Dessutom visade sig följande faktorer vara viktiga för att nå de uppsatta målen i ett eller flera länder; 'organisation och uppföljning', 'politiskt ledarskap och engagemang', 'tillräckliga resurser', 'ekonomisk vinst', 'att åtgärderna fick den önskade effekten på miljön', 'eldsjälar' samt 'nätverk'.

I Sverige har en liknande studie gjorts där framgångsfaktorer i lokalt klimatarbete har studerats av Ghaderi och Johansson (2013) i examensarbetet "Kommunalt klimatarbete: Jämförande studie mellan tre kommuner med avseende på drivkrafter och framgångsfaktorer" vid Mälardalens högskola. Examensarbetet syftade till att jämföra klimatarbetet i tre olika kommuner; Örebro, Eskilstuna och Östersund med fokus på organisering, framgångsfaktorer och drivkrafter samt hur statliga myndigheter kan påverka klimatarbetet. Genom litteraturstudier och intervjuer har man kommit fram till att faktorer som eldsjälar och konkreta dokument samt förankring hos ledande tjänstemän och politiker är betydelsefulla för ett framgångsrikt klimatarbete. Man kunde även konstatera att organisering och framgångsfaktorer till stor del stämde överens med vad tidigare forskning säger om framgångsrikt klimatarbete. Då en ordentlig kartläggning av dessa faktorer skulle vara av yttersta vikt för att förenkla framtida klimatarbete har jag undersökt Lunds arbete med hållbara transporter, LundaMaTs, med förhoppningen om att finna fler faktorer som kan vara av betydelse för ett framgångsrikt klimatarbete.

För att kunna analysera mitt resultat har jag tagit fram ett teoretiskt ramverk med hjälp av tidigare forskning och utvärderingar av olika program med avseende på framgångsfaktorer. Det teoretiska ramverket bygger på studier utförda av Storbjörk (2004), Forsberg (2007), Granberg (2006), Eckerberg och Brundin (2000), Holgate (2007), Bulkeley et al. (2011) och Yalçın & Lefèvre (2012) Utvärderingar av olika

program utförda av Naturskyddsföreningen, Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Gröna bilister finns också med som underlag. I följande kapitel presenteras detta teoretiska ramverk.

1.5 LundaMaTs Lunds strategi för ett hållbart transportsystem

Lunds arbete med ett hållbart transportsystem kallas LundaMaTs, där MaTs står för MiljöAnpassat TransportSystem och är anpassat till miljöns begränsningar. Dessutom ser man till transportsystemets hela livscykel (Ljungberg, 1998). 1997, under uppstarten med LundaMaTs var det inte självklart vad som menades med ett miljöanpassat transportsystem. Idag är det dock ett välkänt begrepp för hur man arbetar med frågor gällande hållbara transporter. Under slutet av 1990-talet lades grunden till vad som skulle komma att bli LundaMaTs (Lunds kommun, u.å.). I utredningen inför första versionen av LundaMaTs gjordes en tillståndsbeskrivning av miljösituationen i Lund och utifrån denna, tillsammans med regionala och nationella mål, gjordes preciseringar av miljömål. Man utvecklade även en strategi för hur man skulle nå målen som sedan bröts ner i ett antal delstrategier. Utifrån strategierna togs sedan en handlingsplan fram som innehöll konkreta åtgärdsprogram, så kallade reformer, för hur arbetet skulle genomföras (Ljungberg, 1997).

1999 antogs den första versionen av LundaMaTs där fokus låg på miljöanpassning av transportsystemet (Lunds kommun, u.å.). Man hade en helhetssyn som innebar man tittade på vad som kunde göras inom flera olika områden samt att man genom information ökade medvetenheten hos medborgarna (Ljungberg, 1997). De reformer som togs fram skulle alla tillsammans bidra till att utfallet blev så bra som möjligt. De fem reformerna var samhällsplanering, cykelstaden, utvecklad kollektivtrafik, miljöanpassad biltrafik och företagets transporter men man jobbade även med åtgärder som utbildning och information i syfte att öka kunskapen kring ett miljöanpassat transportsystem. En annan princip i LundaMaTs är den om ständig förbättring som är viktig eftersom ett miljöanpassat transportsystem aldrig blir färdigt. Det kommer alltid att finnas utrymme för förbättring (Ljungberg, 1997).

För att följa med utvecklingen fattades ett beslut om en uppdatering av LundaMaTs och 2006 antogs den andra versionen, LundaMaTs II (Lunds kommun, u.å.). Från att fokus framförallt låg på miljön vidgades nu helhetssynen till att även omfatta ekonomiska och sociala aspekter (Rydén et al., 2005). Den nya handlingsplanen innefattade sex huvudreformer. Huvudreformerna var i stort sett desamma som innan, dvs samhällsplanering, cykeltrafik, biltrafik, kollektivtrafik och verksamheters transporter men nu med tillägget gångtrafik (Rydén, 2005). Arbetet med beteendepåverkande åtgärder fortsatte i LundaMaTs II eftersom det visat sig vara en vägvinnande strategi.

2013 inleddes arbetet med den tredje versionen av LundaMaTs, LundaMaTs III som antogs under 2014. Många av de åtgärder som togs fram till första och andra versionen är idag införlivade i kommunens löpande verksamhet. Därför omfattar LundaMaTs III istället sex fokusområden; "Regional arbetspendling", "Växande Lund", "Byarnas utveckling", "Levande stadskärna", "Verksamheters transporter" och "Innovativa Lund". Syftet med fokusgrupperna är kunna ta sig an flera utmaningar såsom minskade koldioxidutsläpp och omställning till ett mer hållbart transportsystem. Idag är helhetssynen en självklarhet i verksamheten (Lunds kommun, u.å.).

I LundaMaTs III togs 13 mätbara och tydliga mål fram som handlar om att minska koldioxidutsläppen genom att minska motorfordonstrafiken till förmån för

kollektiv-, cykel- och gångtrafiken. Men målen innebär även att den fysiska tillgängligheten ska öka. Samtidigt ska trafiksäkerheten och tryggheten bland medborgarna öka och trafikbullret minska (Lunds kommun, u.å.). (För en fullständig tabell över LundaMaTs mål, se bilaga 2).

2013 gjordes en uppföljning av målen som sattes enligt LundaMaTs II. Resultatet är på många punkter väldigt lyckat även om det fortfarande finns saker att jobba med. Exempelvis hade man som målsättning att koldioxidutsläppen från trafiken skulle minska med 10 % per invånare från 2004 till 2013 vilket också överträffades då det minskade med 14,5 %. Vidare minskade motortrafiken per invånare med 7 % vilket var 5 procentenheter mer än målsättningen. Detta trots att det varit en stark tillväxt i området de senaste 10 åren. Resorna med kollektivtrafik hade ökat starkt med 37 % men samma trend kunde tyvärr inte ses på gång- och cykeltrafiken som istället visade på en svag trend nedåt från basåret 2004. Det område där man hade gjort störst framsteg var inom trafiksäkerheten där antalet skadade och döda i trafiken minskade med 60 % vilket var långt över målsättningen (Lenninger, 2014). (För en fullständig tabell av utfallet från uppföljningen av målen från LundaMaTs II, se bilaga 3).

Som syns av resultatet har man lyckats inom många områden som trafiksäkerhet, minskade utsläpp, och kollektivtrafiken. Men fler åtgärder måste vidtas för att få människor att välja de mest hållbara trafikslagen, det vill säga cykel och gång.

2 Teoretiskt ramverk: Framgångsfaktorer i lokalt miljö-, klimat- och hållbarhetsarbete

En teori kan strikt sett karaktäriseras som ”en utsaga om vissa definierade fenomenors orsakssamband till varandra.” (Bjereld, Demker & Hinnefors, 2009). En *teori* kan därmed kontrasteras mot både vardagens spridda observationer, där vi på egen hand spekulerar kring orsakssamband, samt mer omfattande *empiriska generaliseringar*, där vi noterar att vissa fenomen ”brukar” uppträda tillsammans, men utan att systematiskt söka beskriva och förklara dessa samband. Gällande lokalt miljöarbete innebär teoretiserande alltså att vi försöker både observera och förklara sambandet mellan vissa faktorer och ett framgångsrikt miljöarbete. Mer precist söker vi uppställa framgångsfaktorer och förklara varför de fungerar. Detta sker på grundval av hypoteser – antaganden om verkligheten, i detta fall vad som får miljöarbete att bli framgångsrikt – samt empiriska studier, där dessa testas mot verkligheten, eller mer precist, insamlade data som representerar verkligheten. Det bör observeras att det inom samhällsvetenskaperna och humaniora knappast förekommer den typ av *lagbundna* samband som återfinns inom naturvetenskaperna: eftersom människor är medvetna och komplexa varelser, som interagerar med varandra på olika sätt, är det svårt att finna samband som garanterat *alltid* gäller, men det innebär naturligtvis inte att vi inte kan eller bör försöka finna orsakssamband (Bjereld, Demker & Hinnefors, 2009). Inte minst är detta viktigt för att vi ska kunna fortsätta bedriva ett framgångsrikt miljöarbete, vilket uppsatsens inledning argumenterat för vikten av. Kan vi finna framgångsfaktorer i enskilda kommuner, kan vi förhoppningsvis skapa en mer generell bild av fungerande miljöarbete, vilket i bästa fall kan appliceras i andra kommuner. Det är ytterst denna förhoppning som ligger bakom denna uppsats.

Uppsatsens teoretiska ramverk består alltså av en uppsättning framgångsfaktorer, vilka antas kunna förklara framgångsrikt, lokalt miljöarbete. Uppsatsen kommer, genom valet av Lund som fall, testa denna teori ytterligare. Om det i uppsatsen framkommer ytterligare faktorer, kan dessa användas i *teoriutvecklande* syfte, även om resultaten av en mindre studie som denna naturligtvis måste tas med viss försiktighet och kanske främst som intäkt för vikten av vidare forskning.

Vilka är då framgångsfaktorerna? Tidigare forskning har visat att ett framgångsrikt miljö-, klimat- eller hållbarhetsarbete kan uppstå i alla typer av kommuner även om städernas olika förutsättningar kan påverka arbetet. Inom forskningen återkommer ständigt frågan om hur ett framgångsrikt hållbarhetsarbete på lokal nivå uppstår. Faktorerna bakom det framgångsrika arbetet skiljer sig något mellan uppstart, och fortsatt utveckling och fördjupning. Utvecklingen av ett lokalt hållbarhetsarbete kan nämligen ställa något högre krav än uppstarten av det (Forsberg, 2007). Sammanfattningsvis har följande faktorer uppmärksamats:

2.1 Eldsjälar

För att inleda ett arbete för hållbar utveckling krävs det att flera faktorer samverkar. Även om omständigheterna skiljer sig åt mellan olika kommuner menar Forsberg (2007) att den mest betydelsefulla faktorn är förekomsten av eldsjälar: passionerade individer som brinner för sin sak. Då kommunerna inte är tvingade till hållbarhetsarbete utan detta till stor del är frivilligt, blir dessa eldsjälar en viktig förutsättning för att ett arbete ska komma till stånd (Forsberg, 2007). Gröna bilister har i sin handbok om hållbara trafiklösningar kommit fram till samma sak, att ett arbete med hållbar bilism (som det handlar om i det här fallet) är omöjligt utan eldsjälar som driver på och tar initiativ (Goldmann, Östborn, 2011). I de allra flesta fall är de viktigaste eldsjälarna kommunala tjänstemän vilka kan representera en mängd olika verksamheter och återfinns på alla nivåer. Dock är det oftast personer med chefsbefattning som framträder som förgrundsgestalter. En naturlig förklaring till detta kan vara att dessa har lättare att få genomslag för sina idéer eller att andra nyckelpersoner knutit högt uppsatta chefspersoner till det långsiktiga utvecklingsarbetet (Forsberg, 2002). Även förtroendevalda brukar framträda som viktiga initiativtagare och emellanåt kan dessutom privatpersoner eller företagare återfinnas bland eldsjälarna, även om det inte är vanligt (Forsberg, 2007).

2.2 Tydlig och konkret dokumentation

Om eldsjälar är en mycket viktig faktor när det kommer till uppstarten av ett miljö- eller klimatarbete spelar andra faktorer in när det gäller själva genomförandet (Forsberg, 2007). En sådan faktor är konkret och tydlig dokumentation. En tydlig förklaring och bild av vad man på lång sikt vill åstadkomma och uppnå med arbetet är en viktig faktor för att arbetet ska bli framgångsrikt (Energimyndigheten, 2007). Att en handlingsplan finns med i styrdokumentet ger möjlighet till regelbunden uppföljning av uppsatta mål vilket är en mycket viktig del i arbetet. Dokumentationen möjliggör också återkoppling på såväl utförda som icke utförda åtgärder vilket är av stor betydelse för arbetet (Naturvårdsverket, 2010). Viktigt är också att handlingsplanen blir ett levande dokument där redovisning sker till kommunstyrelsen där beslut tas om nya inriktningar och tilldelning av resurser (Naturvårdsverket, 2010).

2.3 Tydliga och mätbara mål

Uppföljningen är en viktig del i miljö- och klimatarbete, och då framförallt uppföljning i form av mätbara mål. Att kunna mäta resultat i form av exempelvis konkreta utsläppsminskningar visar tydligt på i vilken riktning miljö- och klimatarbetet går. Kommuner som varit framgångsrika med sitt arbete, och kunnat visa på det genom uppföljning av mätbara mål, stimulerar också andra kommuner till att anta nya utmaningar och sikta ännu högre (Lindberg & Grönvall, 2010).

Efter att ha granskat närmare 200 kommuner med avseende på hållbar bilism kunde Goldman och Östborn (2011) se att de kommuner med lägst ranking enligt Gröna bilisters rankinglista var de som saknade tydliga och mätbara mål. Detta förstärker bilden av att mätbara mål skulle bara en viktig framgångsfaktor.

En förutsättning för att kunna följa upp mål om lokala utsläpp är att det finns bra och jämförbart underlag för att mäta utsläppen. Dock är dessa underlag som kommunerna har att tillgå bristfälliga vilket gör det svårt för kommunerna veta om deras åtgärder ger de önskade resultaten (Lindberg, Grönvall, 2010).

2.4 Förankring på högre nivå

Att redan från början förankra arbetet hos politiker på den högsta kommunala nivån har visat sig vara lönsamt när det kommer till kommunalt miljö- och klimatarbete. Att dessutom få stöd från andra myndigheter i form av till exempel kunskap och kontakter ger ytterligare förutsättningar för framgång (Energimyndigheten, 2007). I en utvärdering av programmet "Uthållig kommun" som utförts av Energimyndigheten visade det sig att samspelet mellan politiker och tjänstemän skulle bli en avgörande faktor för hur lyckat projektet blev. Kommunerna ansåg nämligen att programmet blev alltför tungarbetat vid brist på detta samspel. Det är viktigt var i den kommunala hierarkin frågorna och arbetet hamnar. Ju högre upp i hierarkin desto större legitimitet får det och ju effektivare blir arbetet (Energimyndigheten, 2007). Vikten av politiskt stöd fastslogs även i en studie av Bedsworth och Hanak (2013) där effektiviteten av lokala klimatåtgärder undersöktes i Kalifornien.

2.5 Samarbete

När det handlar om globala miljöproblem, som till exempel klimatförändringen, krävs insatser av flera olika aktörer från olika samhällsfärer och nivåer. Ett sådant nätverk handlar framförallt om att få så stor handlingskapacitet som möjligt (Granberg, 2006). För att miljö- eller klimatarbetet ska bli framgångsrikt krävs också ett tydligt och bra samarbete inom den kommunala förvaltningen. Detta förutsätter ett hållbarhetstänk på alla fronter för att få de effekter som behövs (Energimyndigheten, 2007).

Genom samarbete både mellan och inom kommuner får kommunerna tillgång till fler resurser än vad man skulle ha om man stod utanför samarbetet (Granberg, 2006). Dessutom ger samarbetet tillgång till fler perspektiv, tips och idéer vilket leder till större initiativkraft och energi i arbetet. Ett effektivt samarbete gör också att kostnaden för vissa åtgärder kan delas mellan kommuner eller andra aktörer då resurser gemensamt kan nyttjas. Samarbetet möjliggör också att kompetenser kan användas på ett sätt som annars inte skulle vara möjligt (Naturvårdsverket, 2010).

Under utvärderingen av programmet "Uthållig kommun" drog man slutsatsen att det är viktigt att snabbt få ihop en arbetsgrupp, gärna med utbredning inom många olika områden och avdelningar på tjänstemannanivå (Energimyndigheten, 2007). I en studie av Holgate (2007) som syftade till att ge en överblick av faktorer som styr klimatförändringpolitiken i Sydafrika visade sig samarbete med externa aktörer - såsom exempelvis akademiska institut - vara en mycket viktig faktor för att implementera klimatpolicys. Samarbete påtalades även som en viktig faktor i en studie av Yalçın och Lefèvre (2012) där begränsningar och förutsättningar för framgång i lokala klimatåtgärdsplaner studerades i Frankrike.

2.6 Kommunalt ansvar och självstyre

Sveriges kommuner har stort utrymme till egna politiska initiativ och ges stort spelrum när det gäller att styra sin egen lokala utveckling inom miljöfrågor. Det kommunala ansvaret grundar sig på insikten om att kommunerna anses ha bättre insyn och därmed bättre förutsättningar än staten att hantera vissa samhällsproblem (Forsberg, 2007). I och med att miljövärden har decentraliserats under de senaste decennierna har de lokala aktörernas ansvar ökat och initiativkraften likaså (Forsberg, 2002). Även i utvärderingen av programmet uthållig kommun kom man fram till att det kommunala självstyret var en viktig framgångsfaktor. Här påtalade man vikten av att kommunen själv kunde bestämma och prioritera vilka åtgärder som skulle vidtas (Energimyndigheten, 2007).

2.7 Statliga bidrag och resurser

Tillgänglighet av resurser är en viktig faktor i ett framgångsrikt miljö- och klimatarbete. Detta syftar på alla typer av resurser; pengar såväl som tid och kunskap. Enligt en studie av Storbjörk (2004) baserat på intervjuer, är tillgänglighet av resurser både i form av kommunala och statliga subventioner och bidrag en viktig faktor för ett fungerande och framgångsrikt kommunalt miljöarbete. Även i Eckerberg och Brundins studie (2000) kring Agenda 21 lyfts vikten av resurser såväl ekonomiska som andra fram som nödvändiga faktorer för framgång. Vikten av tillgång till ytterligare ekonomiska resurser påtalas även i en studie av Bulkeley et al. (2011).

Statlig stimulans är även en viktig faktor för satsningar på ekologisk hållbarhet och åtgärder för att motverka klimatproblematiken. Kommuner som fått LIP- och/eller KLIMP- stöd har ett mer aktivt klimatarbete i jämförelse med de som blivit utan stöd. Staten spelar alltså en viktig roll som pådrivare och samordnare av lokala miljöpolitiska satsningar (Granberg, 2006). Det nationella stödet var och är fortfarande i viss mån dessutom ett sätt att lyfta miljö- och klimatfrågorna i kommunen. Den statliga stimulansen blev ett sätt för eldsjälarna att visa kommunpolitikerna att det fanns stöd för hållbarhetsfrågor även på nationell nivå vilket gav en högre status åt miljö- och klimatarbetet (Forsberg, 2007).

2.8 Summering: process-, nätverks- och samspelsfaktorer

Ovanstående faktorer berör som synes lite olika delar av miljöarbetet. Lite schematiskt kan sägas att de tre första är *processfaktorer*, i den mening att de berör miljöarbetets uppstartsfas, genomförande, samt slutförande. Här handlar det alltså om förekomsten av engagerade eldsjälarna som kan initiera ett miljöarbete, men för att detta sedan ska bli framgångsrikt bör arbetet utföras genom tydlig dokumentation och uppsättandet av tydligt formulerade mål. Både processens initiering och dess fortlöpande genomförande är alltså viktiga. De två följande kan kanske kallas *nätverksfaktorer*: här handlar det om hur nätverket inom och mellan kommuner, samt mellan kommuner och myndigheter, ser ut. Här betonas vikten av förankring högre upp, men också ett gott samarbete både inom och mellan kommuner samt myndigheter. När arbetet initierats och försetts med tydliga dokument och målsättningar, är det alltså också viktigt att ett välfungerande nätverk för samarbete mellan olika instanser upprättas. De två sista faktorerna berör den strukturella

relationen mellan stat och kommun och kan kanske kallas *samspelsfaktorer*. Här betonas å ena sidan det kommunala självstyret, där kommuner har tillgång till information, kunskap och initiativ för att framgångsrikt bedriva ett lokalt miljöarbete, men där å andra sidan staten kan tillföra resurser för att stödja det lokala arbetet. Med andra ord betonas ett samspel mellan stat och kommun som utmärks av kommunalt självstyre, men med statligt stöd.

Det är alltså dessa faktorer som utgör utgångspunkten för min empiriska undersökning, där materialet kommer struktureras i enlighet med faktorerna.

3 Metod

Ordet metod härstammar från grekiskans *methodos*, vilket ”betyder att följa en bestämd väg mot ett mål.” (Johannessen & Tufte, 2003). Inom forskningen anger metoden hur vi gör för att samla in och bearbeta den information vi använder när vi försöker besvara våra frågeställningar. En vanlig uppdelning skiljer *kvalitativa* från *kvantitativa* metoder: kortfattat innebär det förra generellt sett ett större fokus på färre studieobjekt, exempelvis genom djupintervjuer eller en ingående analys av skrivna texter, medan det senare innebär att fenomen räknas och kvantifieras genom statistisk bearbetning (Johannessen & Tufte, 2003). En alltför skarp gränsdragning mellan de två har dock kritiserats: i båda fall är det viktigt att ange tydliga kriterier för hur materialet struktureras och slutsatser dras (Bjereld, Demker & Hinnfors, 2009).

Valet av metod styrs av vilken typ av data forskaren arbetar med, vilket i sin tur är beroende av både frågeställningar och de avgränsningar som följer av tidsramar och tillgång till material. För att studera framgångsfaktorer inom lokalt arbete är intervjuer med berörda tjänstemän en vanlig metod, som även har använts i denna uppsats. Dessutom har de dokument som beskriver LundaMaTs arbetsmetoder och målsättningar granskats. Ett alternativ vore kanske att genomföra en mer omfattande kvantitativ jämförelse men detta var inte möjligt inom uppsatsens tidsramar och skulle medföra omfattande metodologiska problem för att avgränsa framgångsfaktorer. För att kunna besvara frågeställningarna har därför en kvalitativ metod använts i denna uppsats, där insamling av material har skett dels genom en studie av kommunala dokument som beskriver och utvärderar arbetet med LundaMaTs, dels intervjuer med tjänstemän som är involverade i LundaMaTs. De två har därefter jämförts och den sammanfattande bild av arbetet med LundaMaTs dessa ger har jämförts med de framgångsfaktorer som framkommit i andra jämförbara fallstudier, i syfte att upptäcka om arbetet med LundaMaTs följer det mönster som urskilts i tidigare forskning. Därmed har i uppsatsen en fallstudie genomförts, genom en kvalitativ analys av insamlade data.

3.1 Fallstudie

En fallstudie syftar till att undersöka ett fenomen på djupet och ofta väljs fallet ut med ett specifikt syfte. En fallstudie utgörs av en flexibel design. Inriktning och frågor kan alltså förändras under studiens gång, och data som samlas in är i huvudsak kvalitativ (Höst, Regnell & Runesson, 2006). Vid fallstudier är det viktigt att klargöra avgränsningarna för fallet, det vill säga vad som ligger innanför ramarna för det aktuella fallet och vad som ligger utanför (Johannessen & Tufte, 2003).

Då målet med studien var att undersöka framgångsfaktorer i lokalt klimatarbete togs endast framgångsrika lokala arbeten i beaktande vid val av fall. Valet föll på Lunds klimatarbete med avgränsning till transportsektorn och LundaMaTs; en strategi för hållbar transportplanering. Att just LundaMats valdes berodde på att det är både nationellt och internationellt erkänt som ett framgångsrikt arbete och har uppmärksammats med utmärkelser som European Mobility Week 2003 och

Stadsmiljörådets utmärkelse 2004 (Rydén et al. 2005). 2014 utsågs Lund även till bäst i Sverige på hållbara transporter och Sveriges bästa cykelstad (Lunds kommun, 2015).

3.2 Material

En teknik som är vanlig för datainsamling för kvalitativa fallstudier är intervjuer. Man bör då försöka välja intervjupersoner med så stor variation som möjligt. Detta för att få med så många erfarenheter av fallet som möjligt (Esaiasson et al., 2007). Med detta som bakgrund söktes intervjupersoner på olika förvaltningar genom e-postkontakt med respektive förvaltning i syfte att hitta intervjupersoner som var intresserade och hade möjlighet att delta. Därefter bokades tre intervjuer, där samtliga intervjupersoner på ett eller annat sätt var involverade i arbetet med LundaMaTs. De tre intervjupersonerna var Linda Birkedal, miljöstrateg på kommunkontoret, Anders Söderberg, trafikmiljösamordnare på tekniska förvaltningen samt Charlotta Lenninger, trafikmiljökommunikatör på tekniska förvaltningen. Intervjun med Anders Söderberg ställdes dock in strax före intervjutillfället då han fick förhinder. Ingen kompletterande intervju kunde genomföras eftersom ingen med motsvarande kompetens kunde ställa upp med så kort varsel.

En halvstrukturerad intervjuform användes, som Trost (2010) menar egentligen är en strukturerad intervju så till vida att den endast behandlar ett område och att frågorna är öppna och inte har några svarsalternativ. Detta gav intervjupersonerna möjlighet att styra intervjun så till vida att de själva kunde påverka vilken information som kom fram inom ett givet område. Med utgångspunkt i det teoretiska ramverket togs intervjufrågor fram i syfte att utreda huruvida framgångsfaktorerna enligt tidigare forskning även är framgångsfaktorer i LundaMaTs (se bilaga 1). Frågorna möjliggjorde även för intervjupersonerna att lyfta fram andra faktorer som varit av stor vikt för LundaMaTs framgångar. Intervjuerna genomfördes via besök på intervjupersonernas respektive arbetsplats och tog runt en timme per intervjutillfälle. Intervjuerna spelades in för att för att senare skrivas ut i text och struktureras upp i kategorier i syfte att underlätta analysarbetet.

Rapporter och styrdokument relevanta för Lunds arbete med ett hållbart transportsystem studerades i syfte att få en uppfattning om hur arbetet är organiserat samt vilka faktorer som varit viktiga för framgångarna. Detta material, tillsammans med intervjuerna med tjänstemän på tekniska förvaltningen och kommunkontoret, har alltså utgjort det empiriska materialet för denna uppsats.

Slutligen gjordes en analys av materialet. Då kvalitativ analys handlar om att strukturera upp det insamlade materialet och kategorisera detta (Höst, Regnell & Runesson, 2006), kategoriserades materialet från intervjuerna och dokumentgranskningen utifrån de framgångsfaktorer som togs fram i det teoretiska ramverket.

Avslutningsvis kan någonting sägas om studiens reliabilitet och validitet. *Reliabiliteten* avser vilken tillförlitlighet den insamlade informationen, studiens data, har. Naturligtvis finns i denna typ av studier ingen absolut tillförlitlighet. Det enklaste sättet att testa reliabiliteten är att helt enkelt upprepa samma typer av studier, samt att flera forskare studerar samma fenomen (Johannesen & Tufte, 2003). Detta har av uppenbara skäl inte varit möjligt i denna studie, med dess tidsramar, men för att nå så god reliabilitet som möjligt har intervjuerna spelats in och transkriberats. *Validiteten* avser om vi verkligen studerar det vi vill studera (Bjereld, Demker & Hinnfors, 2009). Här kan ett problem vara att den insamlade informationen verkligen återges korrekt och struktureras på ett tydligt och rimligt sätt i analysen, men att informationen egentligen inte utgör ett mått på det vi vill studera. Kanske studerar vi

inte verkliga framgångsfaktorer, utan bara vad tjänstemännen påstår är källor till framgång? Kanske är de kommunala dokumenten inte helt ärliga med miljöarbetets med- och motgångar, utan ger en förljugen bild av verkligheten? Det finns inget absolut skydd mot detta problem, utan även här handlar det om att flera studier och en ökande mängd data över tid visar kan testas mot andra mått och därmed visa att studierna äger validitet.

4 Resultat

Här analyseras LundaMaTs framgångsfaktorer. Resultatet och analysen bygger främst på intervjuerna med Charlotta Lenninger, trafikmiljökommunikatör på tekniska förvaltningen och Linda Birkedal, miljöstrateg på kommunkontoret. Som underlag för resultatet har även dokumenten LundaMaTs I, II och III använts. Datamaterialet kategoriserades efter det teoretiska ramverket och analyserades utifrån detta.

4.1 Eldsjälar

Allt började som en idé som sen blev en utredning som växte och utvecklades till att bilda LundaMaTs (Lenninger, 2015). Vid uppstarten av LundaMaTs fanns det en handfull personer som bestod av såväl tjänstemän på kommunkontoret och tekniska förvaltningen som kommunala politiker. Dessa personer brann för miljö-, klimat- och transportfrågor. Man tog även in en konsult, Trivector som var med och påverkade innehållet i första LundaMaTs som hade ett väldigt tydligt miljöfokus. Trivector har sedan funnits med under resans gång och anlitats flitigt (Birkedal, 2015). Både Birkedal (2015) och Lenninger (2015) understryker vikten av drivna och engagerade personer, ”Utan eldsjälarna hade det inte gått att genomföra är vad jag tror” säger Lenninger (2015). Att gå från ett gammalt arbetssätt till ett nytt kräver att man får människor med sig. Och för det krävs det stort engagemang. Dessa eldsjälar var väldigt betydelsefulla för att LundaMaTs skulle komma till men det var framförallt vid uppstarten (Lenninger, 2015). Även nu efter mer än 15 år är det självklart viktigt med engagerade individer men det står inte och faller med dessa utan LundaMaTs är brett förankrat i hela organisationen (Birkedal, 2015).

4.2 Tydlig och konkret dokumentation

LundaMaTs-dokumenterna har fungerat som styrdokument i arbetet med LundaMaTs (Lenninger, 2015) och har hållits levande och aktuella genom två uppdateringar, 2006 och 2014 (Lunds kommun, u.å.). Inför sista uppdateringen ändrade man arbetssätt från att ha en tydlig handlingsplan till att istället omfatta sex olika fokusområden. Anledningen till det nya arbetssättet var att åtgärderna från LundaMaTs I och II nu var införlivade i den löpande verksamheten och man ville ta sig an nya utmaningar (LundaMaTs, u.å.). Förutom styrdokumenterna fungerar även LundaEko och dess klimatmål (som även är paraplymål i LundaMaTs III) som riktlinje för arbetet (Birkedal, 2015). Arbetet med hållbar transportplanering och LundaMaTs-dokumenterna är även väl integrerade i kommunens översiktsplan vilket Lenninger (2015) framhåller som en stor styrka, ”Det lyser hållbarhet genom översiktsplanen och transporterna får väldigt stort utrymme där”.

4.3 Tydliga och mätbara mål

Det är viktigt att ha mätbara mål som är lätta att följa upp och i LundaMaTs har man, innan man satt upp och formulerat målen, sett till så att det finns bra underlag för uppföljningen (Birkedal, 2015). Däremot anser Lenninger (2015) att målen i många fall är svårkommunicerade vilket gör det svårare att motivera Lundaborna och få draghjälp därifrån och betonar vikten av att ha mål som är lätta att kommunicera till medborgarna. Hur ofta målen följs upp är lite olika beroende på vilket mål det handlar men årligen i de fall det är möjligt. Det finns också olika sätt att följa upp målen beroende på hur de är formulerade och vad de är till för att mäta. Cykeltrafiken följs till exempel upp årligen genom mätningar på 80 olika punkter medan mål som berör tillgänglighet och trygghet följs upp genom enkäter och frågeformulär (Lenninger, 2015).

Under revideringen av LundaMaTs 2013 gick man från att tidigare ha haft 18 mål (Rydén et al., 2005) till 13 mål (Lunds kommun, u.å.). Till viss del berodde detta på att en del av målen var svårsmätbara och inte kunde följas upp på ett enkelt sätt. Uppföljningen av målen från LundaMaTs II visade att 12 av målen uppnåddes, bland dessa var trafiksäkerheten mest iögonfallande med en minskning av antalet skadade och döda med 60 % sedan 2004. Dessutom minskade motorfordonstrafiken och utsläppen av koldioxid samtidigt som kollektivtrafikresandet ökade. Däremot krävs fler åtgärder inom gång- och cykeltrafiken då dessa båda mål visade på en minskning, en trend som man måste vända (Lenninger, 2014).

Birkedal (2015) understryker vikten av uppföljning av målen för att få bekräftelse på att man vidtagit rätt åtgärder och att man ser att det går på rätt håll. Det är även något som politikerna efterfrågar så att de ser att pengarna gör nytta och att det inte är ouppnåeliga mål.

4.4 Förankring på högre nivå

I LundaMaTs begynnelse så var det framförallt högre tjänstemän som drog det tunga lasset men Lenninger (2015) menar att det hade varit svårt för dem att genomdriva sina idéer om de inte haft politiskt stöd. Idag är LundaMaTs förankrat högst upp i kommunen hos både kommunfullmäktige och kommunstyrelsen på den politiska nivån och hos förvaltningscheferna på förvaltningsnivå (Birkedal, 2015). Lenninger (2015) menar att klimat- och hållbarhetsfrågor idag är prioriterade hos politiker oavsett politisk tillhörighet, ”Det är ungefär som att politiken har pausat för att ge utrymme för ett hållbart arbete. Så det här känns inte som röd eller grön eller brun fråga överhuvudtaget” (Lenninger, 2015). Detta är även något som nämns i första versionen av LundaMaTs-dokumentet där politisk förankring anges som en nödvändig förutsättning för att arbetet ska bli lyckosamt. Man menar även att det borde finnas en samsyn kring miljöfrågor som gör det möjligt att samarbeta över partigränserna (Ljungberg, 1997).

Vid uppstarten av LundaMaTs fanns det ett starkt samarbete mellan politiker och tjänstemän menar Birkedal (2015) även om hon inte själv var med på den tiden. Idag är samarbetet inte alls lika starkt utan politikerna fungerar i huvudsak som uppdragsgivare åt tjänstemännen, men än så länge är alla överens om att LundaMaTs är chef. Det är fördelen med ett styrdokument menar Lenninger (2015).

4.5 Samarbete

Birkedal (2015) menar att ett samarbete inom kommunen är viktigt och även hur samarbetet är strukturerat "Viktigt, viktigt, viktigt är att samarbetet fungerar över förvaltningsgränserna och nämndgränserna" (Birkedal 2015). Detta såg man som en förutsättning för att lyckas redan i arbetet med den första versionen av LundaMaTs där ett samarbete inom kommunen var väsentligt för både genomförande och resultat (Ljungberg 1997). Så som LundaMaTs ser ut idag finns det samarbete mellan förvaltningarna på så sätt att varje fokusgrupp består av tjänstemän från olika förvaltningar (Birkedal 2015).

Den helhetssyn på hållbara transporter som presenterades i LundaMaTs för över 15 år sedan krävde samsyn inom hela regionen och ett samarbete med externa aktörer var ett måste (Ljungberg 1997, 14). Det samarbete som förekommer idag sker med andra kommuner, Skånetrafiken samt större företag som Krafringen och LKF (Lunds kommuns Fastighets AB). Om samarbetet säger Lenninger så här: "Det bidrar med kunskap och idéer och inte bara i sakfrågan utan hur man organiserar upp saker och ting" (Lenninger 2015). Birkedal (2015) menar att samarbete med företag även kan bidra med stor praktisk nytta om de ser kommunens mål som viktiga för deras eget arbete. Det är även ett sätt att få lite bevakning på LundaMaTs utifrån och få input på arbetet (Lenninger 2015). Det är viktigt att man håller en dialog levande med alla inblandade parter såsom medborgare, företag och andra aktörer som berörs (Birkedal 2015). Med tanke på att Lunds kommun har jobbat ganska länge med hållbara transporter så har Lund blivit en attraktiv samarbetspartner för mindre kommuner som inte har samma erfarenhet och resurser som Lund har (Lenninger 2015).

4.6 Kommunalt ansvar och självstyre

Lenninger (2015) menar att klimatfrågor fått en högre status bland politiker och tjänstemän under de senaste åren, så även i Lunds kommun. Dessförinnan var klimat- och hållbarhetsfrågan en politisk diskussion men på senare år har det inte varit någon tvekan om att detta är frågor som måste prioriteras. I Lund, där man jobbat med LundaMaTs sedan slutet av 90-talet, är arbetet med hållbara transporter väl implementerat i kommunen (Lenninger, 2015). Även om det finns nationella direktiv att följa så har kommunen stor frihet att själva utforma arbetet och besluta vilka åtgärder som ska prioriteras (Lenninger, 2015). Även om det är tjänstemännen som genom workshops och samarbete i breda grupper utarbetar planer och åtgärdsförslag så förklarar både Birkedal (2015) och Lenninger (2015) att det är politikerna som i slutändan bestämmer. Det kommunala självstyret uppfattas inte som en direkt framgångsfaktor i sig.

4.7 Statliga bidrag och resurser

Vid uppstarten av LundaMaTs var det ett medvetet val att inleda i form av ett projekt för att få en snabb start och snabb utdelning (Ljungberg, 1997). Här har de statliga investeringsprogrammen LIP och KLIMP varit helt avgörande för LundaMaTs menar Lenninger (2015). Investeringsmedel som dessa gjorde det möjligt att bygga både grundcykelnätet och Lundalänken, två stora projekt som gav snabba resultat. Möjligheten till att satsa på projekt som dessa, som verkligen gör skillnad, är viktigt

för att kunna visa för politikerna att det var en bra investering vilket möjliggör stöd även i framtiden. Detta har varit väldigt betydelsefullt för LundaMaTs framgång (Lenninger, 2015).

Det är 17 tjänstemän som jobbar med LundaMaTs i Lund vilket kan tyckas väldigt lite i jämförelse med de cirka 200 som jobbar i Malmö men det finns en styrka i att inte vara så många. Nämligen att alla får en väldigt bra överblick och ett helhetsseende vilket inte skulle vara möjligt i en större organisation. Men självklart innebär detta också att man måste prioritera och välja bort saker som man vet skulle kunna bli framgångsrika (Lenninger, 2015). Birkedal (2015) ser på det så här: "Vi har tillräckligt med resurser för att göra ett bra jobb men det är också många viktiga saker som vi ser skulle behöva göras som blir bortprioriterade". Även om både Lenninger (2015) och Birkedal (2015) anser att det fattas resurser både i form av personal och ekonomiska medel så något problem med att få tag på kompetent personal, det är fördelen med Lund menar Lenninger (2015).

4.8 Stadens förutsättningar

En av styrkorna med LundaMaTs är att Lund är en stad med gynnsamma förutsättningar för ett hållbart transportsystem. Det faktum att Lund är belägen i södra Sverige och därmed har ett mildare klimat gör att Lundabor kan cykla och gå längre tid på året jämfört med nordligare städer. Dessutom är Lund en universitetsstad med många akademiska hushåll vilket innebär att Lund har en väldigt medveten befolkning som orkar med att engagera sig i hållbarhetsfrågor. Dessutom består ju Lund av en tredjedel studenter med begränsade ekonomiska medel och är därmed hänvisade till hållbara transportslag vilket ger väldigt goda förutsättningar (Lenninger, 2015).

5 Diskussion

Denna uppsats utgick från ett högst aktuellt miljöproblem, nämligen växthuseffekten, som enligt de allra flesta forskare orsakas av utsläpp från mänsklig verksamhet. I förlängningen kan detta komma att ge upphov till omfattande, i värsta fall katastrofala negativa konsekvenser för många människor. Därför är det viktigt att bekämpa växthuseffekten på alla politiska nivåer, globalt och nationellt såväl som lokalt. Uppsatsen fokuserade på lokalt miljöarbete och utgick från frågan vilka faktorer som gör sådant framgångsrikt. Om vi kan identifiera vilka faktorer som gör miljöarbete framgångsrikt i en kommun kan vi i bästa fall tillämpa detta mer generellt.

För att undersöka vad som ligger bakom ett framgångsrikt kommunalt miljöarbete tittade jag på Lunds arbete med hållbara transporter, LundaMaTs. Fallet valdes just eftersom LundaMaTs betecknas som framgångsrikt och blivit uppmärksammat för detta både inom Sverige och internationellt.

Genom intervjuer med tjänstemän och analyser av LundaMaTs-dokumenterna har jag undersökt vilka faktorer som ligger bakom det framgångsrika arbetet med LundaMaTs. Resultatet ska underlätta miljöarbetet i andra kommuner genom att hjälpa dessa fokusera på vad som verkligen är viktigt för att uppnå ett framgångsrikt miljöarbete. För att vidare undersöka vad som ligger bakom ett framgångsrikt miljöarbete har jag även tittat på hur framgångsfaktorerna i LundaMaTs överensstämmer med framgångsfaktorer i miljö-, klimat- och hållbarhetsarbete enligt tidigare forskning.

Både tidigare forskning och fallstudien av LundaMaTs tyder på att det finns några faktorer som är viktiga för att ett miljö-, klimat- eller hållbarhetsarbete ska bli framgångsrikt. För att besvara frågeställningarna diskuteras LundaMaTs framgångsfaktorer såväl som framgångsfaktorer enligt tidigare forskning nedan, en faktor i taget. Som synes tillkom i studien en framgångsfaktor stadens förutsättningar utöver dem som nämndes i det teoretiska ramverket och som utgick från tidigare forskning.

- **Eldsjälar**

Såväl tidigare litteratur som min fallstudie pekar på att eldsjälar skulle vara den enskilt mest betydelsefulla framgångsfaktorn. Då det inte finns någon lag som säger att det måste förekomma ett lokalt hållbarhetsarbete (Forsberg, 2007) så blir eldsjälarna extra viktiga för att få till stånd ett miljöarbete överhuvudtaget. Att detta är något som är särskilt viktigt i uppstarten av ett arbete är något som konstaterats både i undersökningen av LundaMaTs framgångsfaktorer samt i tidigare forskning. När verksamheten sedan väl är etablerad är det andra faktorer som framträder som mer betydelsefulla även om engagerade individer fortfarande är en viktig del av arbetet (Birkedal, 2015).

- **Tydlig och konkret dokumentation**

En viktig faktor för att ett hållbarhetsarbete ska kunna förankras i hela organisationen och hållas levande är att det finns tydliga och konkreta dokument att arbeta med. Detta framgår tydligt i såväl tidigare litteratur som i fallet LundaMaTs. Fallstudien visar att LundaMaTs styrdokument hålls

levande och uppdateras vilket framhålls som en viktig faktor för framgången med LundaMaTs (Birkedal, 2015). Att styrdokumentet dessutom är integrerad i Lunds översiktsplan är något som ger ytterligare tyngd till hållbarhetsarbetet (Lenninger, 2015). Tidigare forskning visar på att dokumentationen i sig är något som även möjliggör uppföljning på såväl utförda som icke utförda åtgärder (Naturvårdsverket, 2010). Detta är något som även syns i fallstudien med tanke på att LundaMaTs är inne på sin tredje version vilket i sig är ett bevis på att dokumentet hålls levande.

- **Tydliga och mätbara mål**

Även denna framgångsfaktor bekräftas i fallstudien. I tidigare litteratur omnämns mätbara mål som en framgångsfaktor eftersom det ger möjlighet till uppföljning och även en konkret bild av hur arbetet går (Lindberg & Grönvall, 2010). Min fallstudie visar på samma sak men med tillägget att målen även bör vara lättkommunicerade för att få med sig medborgarna (Lenninger 2015). I tidigare forskning framkommer det även att det måste finnas underlag för att kunna följa upp målen vilka anses vara bristfälliga vilket gör det svårt för kommunerna att följa upp målen på ett bra sätt (Lindberg & Grönvall 2010). Birkedal (2015) som är miljöstrateg i Lund berättar att man i LundaMaTs ser till att det finns bra underlag innan man formulerar målen. Som jag ser det kan risken med detta kan ju vara att man inte kan sätta exakt de mål man vill utan måste anpassa de lite efter de underlag som finns medan Birkedal (2015) menar att detta inte är ett problem i LundaMaTs.

- **Förankring på högre nivå**

Även denna framgångsfaktor bekräftas i fallet LundaMaTs. Något som framkommer i fallstudien men som inte tas upp i tidigare litteratur är att det är viktigt att arbetet förankras i alla politiska läger (Lenninger, 2015). Detta är viktigt eftersom hållbarhetsarbete är något som måste ses som långsiktigt för att det ska ge de resultat som krävs för att åstadkomma en hållbar framtid för kommande generationer. Det räcker inte att man tänker en mandatperiod i taget utan arbetet ska förankras så att ett eventuellt maktskifte inte riskerar att arbetet skjuts åt sidan och bortprioriteras. I utvärderingen av programmet "Uthållig kommun" visade det sig att samspelet mellan kommunala tjänstemän och politiker var en viktigt förutsättning för att projektet skulle lyckas (Energimyndigheten, 2007). I mitt fall framkommer det att detta samspel var mycket starkare och mer betydelsefullt i LundaMaTs begynnelse än vad det är idag (Birkedal, 2015). Idag ser relationen annorlunda ut, man samarbetar inte lika tätt längre utan politikerna fungerar mer som uppdragsgivare åt tjänstemännen (Lenninger, 2015). Detta kan i sig utgöra ett potentiellt problem då politikerna inte blir lika inblandade i arbetet och tjänstemännen riskerar då att förlora politikernas stöd. Lenninger (2015) menar att detta har varit ett problem med LundaMaTs som man nu har löst genom att på nytt involvera politikerna som fått tycka till redan i planeringsstadiet i LundaMaTs III.

- **Samarbete**

Betydelsen av samarbete är något som framkommer både i tidigare forskning och i fallstudien. Granberg (2006) menar att när det kommer så stora miljöproblem som till exempel klimatförändringen så måste man samarbeta eftersom det kräver insatser på flera olika fronter. Detta har man även insett i Lund och i arbetet med LundaMaTs där man samarbetar såväl inom organisationen som med externa aktörer (Ljungberg, 1998). I tidigare litteratur

talas det mest om samarbete utanför organisationen med andra aktörer i samhället medan samarbetet inom organisationen framstår som viktigast i LundaMaTs. Något som inte tas upp i tidigare litteratur är betydelsen av att föra en dialog med medborgarna. Detta är något som Birkedal (2015) framhåller som en viktig framgångsfaktor. Att ha en levande dialog med befolkningen är a och o i ett hållbarhetsarbete där en beteendeförändring är ett måste för att nå ända fram. Alla måste gemensamt jobba för en hållbar framtid.

- **Kommunalt ansvar och självstyre**

Precis som Forsberg (2007) kom fram till är det kommunala självstyret en viktig förutsättning för att kunna styra sin egen lokala utveckling och bedriva ett aktivt miljöarbete. Dock har ansvarsfördelningen sedan länge sett ut på detta sätt och framhålls inte som en framgångsfaktor i sig i Lund. Däremot ger självstyret tjänstemän och politiker möjlighet att själva prioritera och välja vilka åtgärder man ska jobba med (Lenninger, 2015) och inskränkningar i detta skulle med största sannolikhet hämma både handlingskraften och initiativförmågan.

- **Statliga bidrag och resurser**

Att statliga bidrag så som LIP och KLIMP skulle vara en framgångsfaktor är något som framkommer tydligt i såväl tidigare forskning som i min fallstudie. Lenninger (2015) menar att de statliga bidragen har varit helt avgörande för LundaMaTs eftersom det gav de snabba resultat som krävdes för att visa för både politiker och andra att LundaMaTs var något att satsa på. I en studie av Eckerberg och Brundin (2000) lyfts tillgången till resurser – både ekonomiska och andra – fram som en viktig framgångsfaktor. Detta bekräftas även i LundaMaTs-fallet där man ser att prioriteringar måste göras och saker måste väljas bort på grund av brist på resurser. Däremot kan man även se fördelar med att inte vara en alltför stor personalgrupp. Detta ger möjlighet till ett helhetsseende och en överblick som annars inte skulle vara möjlig (Lenninger, 2015).

- **Stadens förutsättningar**

Utöver de nämnda framgångsfaktorerna framkommer det i fallet med LundaMaTs att förutsättningarna i Lund är väldigt gynnsamma för ett hållbart transportarbete. Den stora andelen studenter med begränsade ekonomiska medel gör att de hänvisas till hållbara transporter samt det milda klimatet vilket möjliggör cykling och gång i stort sett året om menar Lenninger (2015) är framgångsfaktor i sig. Detta är inte något som tas upp som en framgångsfaktor i tidigare litteratur även om det nämns som något som kan påverka arbetet (Forsberg, 2007).

I jämförelsen blir det tydligt att det finns stora likheter mellan framgångsfaktorerna i LundaMaTs och de enligt tidigare forskning. Däremot kan man se att det finns vissa nyansskillnader i hur betydelsefulla de olika faktorerna är. Det som framstår som en självklar framgångsfaktor i miljöarbete enligt tidigare forskning kanske inte framstår som lika viktig LundaMaTs (eller tvärtom), även om det varit en bidragande faktor till framgången. Att detta skulle vara de enda faktorer som spelat roll för framgången med LundaMaTs är inte troligt. Kanske skulle resultatet blivit annorlunda om fler personer med större variation intervjuades. Då skulle kanske fler faktorer lyftas fram som framgångsfaktorer. Samma sak om intervjupersonerna hade andra befattningar.

Därav är det svårt att dra någon generell slutsats kring LundaMaTs framgångsfaktorer utan slutsatsen som dras baseras endast på det material som legat till grund för resultatet.

För att få ett bredare perspektiv på framgångsfaktorerna i LundaMaTs kan det vara relevant att jämföra resultatet i min studie med resultatet i liknande internationella studier. Som angavs i avsnitt 1.4 om tidigare forskning så har Lonkila (2012) studerat framgångsfaktorer i lokalt klimatarbete i de nordiska länderna. Denna undersökning bekräftar i stort den bild av framgångsfaktorerna som framkommer i fallet med LundaMaTs och i det teoretiska ramverk som ligger till grund för analysen i denna uppsats. Lonkila (2012) lyfter fram en positiv attityd till klimatarbete hos politiker och högre tjänstemän som den främsta framgångsfaktorn i Sverige följt av samförstånd inom organisationen samt aktiva politiker och tjänstemän (Lonkila, 2012). Detta stämmer väl överens med min studie där attityd och engagemang hos politikerna kan likställas med framgångsfaktorn 'förankring på högre nivå' och samförstånd inom organisationen med framgångsfaktorn 'samarbete' som syftade till samarbete både inom och utanför organisationen.

För Norge framstod ekonomiska resurser, positiv attityd hos politiker och högre tjänstemän, samförstånd inom organisationen samt personalresurser som de främsta framgångsfaktorerna (Lonkila, 2012). Även här finns det alltså stora likheter med resultatet i min studie där dessa framgångsfaktorer kan jämföras med 'förankring på högre nivå' och 'Statliga bidrag och resurser' i min studie.

Resultatet för Finland ser ut på liknande sätt med positiv attityd hos politiker, kunskap om vilka åtgärder som behöver vidtas, ekonomiska resurser samt samförstånd inom organisationen som de mest framstående framgångsfaktorerna. På Island framstår ekonomiska resurser, en positiv attityd hos politikerna, samförstånd inom organisationen, personalresurser och bra underlag för uppföljning som de mest framstående framgångsfaktorerna (Lonkila 2012).

Det är väldigt tydligt att det finns stora likheter mellan framgångsfaktorerna i fallet med LundaMaTs och de i Lonkilas studie. Detta stärker reliabiliteten i min studie då samma faktorer framstår som betydelsefulla för framgången även i andra studier av lokala klimatarbeten, både nationellt och internationellt. I bästa fall skulle dessa faktorer kunna ses som "nycklar" till ett framgångsrikt lokalt klimatarbete.

6 Slutsats

Studien visar att framgångsfaktorerna i LundaMaTs är förekomsten av eldsjälar, att arbetet är förankrat i hela organisationen, att det finns tydliga och konkreta styrdokument, att det finns ett fungerande samarbete - såväl inom som utanför organisationen, att man har haft tillgång till statliga bidrag, att man har lättkommunicerade och mätbara mål samt att förutsättningarna i Lund, såsom befolkningssammansättning och klimat, är gynnsamma för ett hållbart transportarbete.

Det finns stora likheter mellan framgångsfaktorer enligt tidigare forskning och de framgångsfaktorer som framkom i fallet med LundaMaTs. Förutom de framgångsfaktorer som omnämndes i tidigare litteratur, framstod även stadens förutsättningar som en framgångsfaktor vilken i tidigare litteratur endast omnämns som något som skulle kunna påverka, inte som en framgångsfaktor i sig. Det blev också tydligare i fallstudien att finns skillnader i hur betydelsefulla de enskilda faktorerna är.

Förslag till vidare forskning

En intressant fråga är i vilken utsträckning dessa faktorer kan beläggas i andra studier och kanske generaliseras. I så fall skulle vidare forskning kunna få en teoriutvecklande ambition, men med tanke på avgränsningarna i denna uppsats måste resultaten tolkas med viss försiktighet. Vidare teoretiskt och empiriskt arbete skulle kunna utveckla vår förståelse av den roll som spelas av process-, nätverks- och samspelsfaktorer, samt de faktorer som enligt intervjuerna var specifika för Lund, både i Sverige och andra länder. Mot bakgrund av det hot som växthuseffekten kan utgöra för människor runtom i världen, framstår denna typ av forskning som ett mycket viktigt fält och det finns all anledning att hoppas att vidare studier kan utveckla vår förståelse av framgångsrikt miljöarbete ytterligare. Inom de snäva tidsramar som ges för en kandidatuppsats, har jag försökt ge ett litet bidrag till detta viktiga ämne.

Tack

Jag vill tacka Charlotta Lenninger på tekniska förvaltningen och Linda Birkedal på kommunkontoret i Lunds kommun för att ni ställde upp med er tid och kunskap och lät er intervjuas.

Ett stort tack till min handledare Jamil Khan för all hjälp och återkoppling. Jag vill även tacka min sambo Jon som stöttat och uppmuntrat mig genom hela arbetet samt min familj som alltid finns där för mig.

Referenser

- Bedsworth, Louise W. & Hanak, Ellen. 2013. Climate policy at the local level: Insights from California. *Global Environmental Change*, 23: 664-677
- Bjereld, Ulf. Demker, Marie. Hinnfors, Jonas. 2009. *Varför vetenskap? Om vikten av problem och teori i forskningsprocessen*. Lund: Studentlitteratur.
- Bulkeley, Harriet. Schroeder, Heike. Janda, Katy. Zhao, Jimin. Armstrong, Andrea. Yi Chu, Shu & Ghosh, Shibani. 2011. The Role of Institutions, Governance and Urban Planning for Mitigation and Adaption. I Hoornweg, Daniel, Freie, Mila. Lee, Marcus J., Bhada-Tata, Perinaz & Yuen, Belinda (red.). *Cities and Climate Change Responding to an Urgent Agenda*. Washington: The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. Sid: 125-160
- Cowie, Jonathan. 2013. *Climate Change Biological and human aspects*. 2. uppl. New York: Cambridge University Press
- Eckerberg, Katarina & Brundin, Pia (2000). *Lokal Agenda 21 - en studie av 10 svenska kommuner*. Stockholm: Miljödepartementet
- Energimyndigheten. 2007. *Utvärdering av programmet Uthållig kommun: hur programmet fungerat och hur erfarenheter ska spridas till andra kommuner*. Eskilstuna: Statens energimyndighet
- Esaiasson, Peter. Gilljam, Mikael. Oscarsson, Henrik & Wängnerud, Lena. 2007. *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 3., [rev.] uppl. Stockholm: Norstedts juridik
- Forsberg, Björn. 2002. *Lokal Agenda 21 för hållbar utveckling [Elektronisk resurs]: en studie av miljöfrågan i tillväxksamhället*. Diss. Umeå Universitet.
- Forsberg, Björn. 2007. *Hållbarhetens lokala horisont [Elektronisk resurs]: forskning om kommunernas arbete med miljö och hållbar utveckling*. Rapport 5674. Stockholm: Naturvårdsverket
- Ghaderi, Midya & Johansson, Kristina. 2013. *Kommunalt Klimatarbete: Jämförande studie mellan tre kommuner med avseende på drivkrafter och framgångsfaktorer (Masteruppsats)*. Eskilstuna/Västerås: Institutionen för samhällsteknik. Mälardalens högskola
- Goldmann, Mattias & Östborn, Per. 2011. *Utmaning 2020 – Hållbar bilism i kommuner och landsting [Elektronisk resurs]*. Uppsala: Gröna bilister

- Granberg, Mikael. 2006. Alla talar om vädret. Svenska kommuner, klimatförändringar och samverkan. *Kommunal ekonomi och politik*. 10 (1): 9-35
- Holgate, Claudia. 2007. Factors and actors in climate change mitigation: a tale of two South African cities, *Local Environment*, 12 (5): 471-484
- Höst, Martin, Regnell, Björn & Runeson, Per. 2006. *Att genomföra examensarbete*. Lund: Studentlitteratur
- Johannessen, Asbjörn & Tuft, Per Arne (2003). *Introduktion till samhällsvetenskaplig metod*. Malmö: Liber
- Ljungberg, Christer (red.). 1998. *LundaMaTs – ett helhetsbegrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund Sammanfattning*. Rapport 1998:8. Lund: Trivector
- Ljungberg, Christer. 1997. *LundaMaTs: ett helhetsgrepp för miljöanpassat transportsystem i Lund*. Rapport 1997:39 Version 3.0. Lund: Trivector
- Lindberg, Emma & Grönvall, Anders. 2010. *Klimatindex 2010 Ranking av kommunernas klimatarbete [Elektronisk resurs]*. Rapport. Naturskyddsföreningen.
- Lenninger, C. 2014. *LundaMaTs II Verksamhet & Resultat 2013. Del av LundaMaTs uppföljningsarbete [Elektronisk resurs]*. Lund: Lunds kommun
- Lonkila, Kirsi-Marja (red.). 2012. *Aspects of Strategic Climate Work in Nordic Municipalities : NordLead Project Final Report [Elektronisk resurs]*. Köpenhamn: Nordiska ministerrådets förlag
- Lunds kommun. 2015. *Miljösmart kommun*
<http://www.lund.se/Medborgare/Bygga-bo--miljo/Klimat-hallbarhet-och-miljo/Miljosmart-kommun/> (Hämtad 2015-10-29)
- Lunds kommun. u.å. *LundaMaTs III Strategi för ett hållbart transportsystem i Lunds kommun [Elektronisk resurs]*. Lund: Lunds kommun
- Länsstyrelsen Skåne. 2014. *Uppföljning av Begränsad klimatpåverkan*
<http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/miljo-och-klimat/miljomal/miljomalsuppfoljning/begransad-klimatpaverkan/Pages/index.aspx> (Hämtad 2015-09-15)
- Naturvårdsverket. 2010. *Gör arbetet med klimatstrategier någon skillnad? En utvärdering av lokalt klimatarbete [Elektronisk resurs]*. Rapport 6358. Stockholm. Naturvårdsverket.
- Naturvårdsverket. 2015. *Transporter och trafik*
<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/> (Hämtad 2015-09-29)

Rydén, Christian. Wendle, Björn. Neergaard, Karin. Ljungberg, Christer & Bengtsson, Lovisa. 2005. *LundaMaTs II – Strategi för hållbart transportsystem i Lund 2030*. Rapport 2005:64. Lund: Trivector.

Storbjörk, Sofie. 2004. *Att prioritera miljöfrågor? Kommunpolitikerna och det lokala miljöarbetets villkor*. Stockholm: Institutionen för infrastruktur, Kungl. tekniska högskolan

Szombatfalvy, László. 2009. *Vår tids största utmaningar*. Stockholm: Ekerlids Förlag

Trafikverket. 2013. *Vägtrafikens utsläpp*

<http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Klimat/Transportsektorns-utslapp/Vagtrafikens-utslapp/> (Hämtad 2015-09-15)

Trafikverket 2015. *Trafikverkets Kunskapsunderlag och Klimatscenario för Energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan [Elektronisk resurs]*. Rapport 2014:137. Borlänge: Trafikverket

Trost, Jan (2010). *Kvalitativa intervjuer*. 4., [omarb.] uppl. Lund: Studentlitteratur

Yalçin, Melike. Lefèvre, Benoit. 2012. Local Climate Action Plans in France: Emergence, Limitations and Conditions for Success. *Environmental Policy and Governance*: 22 (2): 104-115

Intervjuer

Lenninger, Charlotta. 2015. Trafikmiljökommunikatör Tekniska förvaltningen Lunds kommun. Intervju 2015-10-02

Birkedal, Linda. 2015. Miljöstrateg Kommunkontoret Lunds kommun. Intervju 2015-10-05

Bilagor

Bilaga 1: Intervjumall

Namn:

Vad har du för befattning?

Kan du berätta lite kort om transportplanering i Lund?

- Hur går arbetet till?
- Vad är det mest utmärkande?

Vad anser du vara de viktigaste drivkrafterna och framgångsfaktorerna?

Vilka hinder och problem har ni stött på?

Kommunalt ansvar och självstyre

- Har kommunen själv beslutat vilka åtgärder som ni vill jobba med?
- Vilken status har klimatfrågor i kommunen?
- Vilket ansvar känner ni inför att avhjälpa de miljö- och klimatproblem som vi kan se idag?
 - o Vad motiverar er att arbeta med dessa frågor?
 - o Vilka krav ställer högre instanser på er i denna fråga?
- Vilken betydelse har ”det fria ansvaret” haft för arbetet med LundaMaTs?

Drivande eldsjälar

- Hur startade arbetet med LundaMaTs?
 - o Vem/vilka initierade det?
 - o Var fick ni inspirationen till LundaMaTs ifrån?
- Vilken betydelse har enskilda pådrivande personer haft i arbetet? (både under uppstart och genomförande)

Tydlig och konkret dokumentation

- Har ni en tydlig handlingsplan nedtecknad som hålls levande och uppdateras?

- Vilka är de styrande dokumenten?
- Är ert arbete med hållbar transportplanering integrerad i översikts- och detaljplanen?

Förankring och engagemang på högre nivå

- Hur högt upp i kommunen är arbetet förankrat?
 - o Hur såg det ut vid uppstarten?
- Finns det ett samarbete mellan politikerna och tjänstemännen i kommunen?
 - o Hur såg det ut i uppstarten av arbetet?
 - o Vilken betydelse har detta samarbete haft för arbetets framgång?

Samarbete

- Hur samverkar ni inom kommunen?
- Har ni samarbetat med andra aktörer (antingen under uppstart eller vid genomförandet) av LundaMaTs? (Aktörer = andra kommuner, statliga myndigheter, andra lokala förvaltningar etc.)
 - o Om ja: Vilka?
 - o Varför valde ni att samarbeta?
- Vad har ni fått ut av detta samarbete/nätverk?
 - o Vilken betydelse tror ni detta har haft för LundaMaTs?

Tillgång till resurser

- Har ni fått ta del av LIP- och/eller KLIMP eller andra statliga subventioner eller bidrag?
 - o Vilken betydelse har det haft för ert arbete?
- Känner ni att ni har haft tillräcklig tillgång till resurser (personal, kompetens, pengar etc.) under arbetets gång?
 - o Om nej: vad har ni fattats?

Tydliga och mätbara mål

- Hur utformar ni era mål för att de ska bli så tydliga som möjligt och lätta att följa upp?
- Hur följer ni upp målen?
 - o Anser ni att ni har tillräckligt bra underlag för uppföljningen?
 - o Hur ofta följs målen upp?












Bilaga 2: Mål enligt LundaMaTs III

Tabellen visar målen enligt LundaMaTs III

Område	Målsättningar (med basår 2011)
CO₂-utsläpp	Utsläppen av koldioxiden från trafiken i kommunen ska minska per invånare med 2,5 % per år
Färdmedelsfördelning	Av alla resor inom Lunds kommun ska 70 % ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2020, och 75 % år 2030
Färdmedelsfördelning	Av alla resor till och från Lunds kommun ska 45 % ske med kollektivtrafik, gång eller cykel år 2020, och 50 % år 2030.
Gångtrafik	Gångtrafiken per invånare ska årligen öka.
Cykeltrafik	Cykeltrafiken per invånare ska öka med 1 % per år.
Kollektivtrafik	Kollektivtrafikresandet per invånare ska öka med 3,5 % per år.
Motorfordonstrafik	Motorfordonstrafiken per invånare, på det statliga och kommunala vägnätet, skall årligen minska.
Motorfordonstrafik	Motorfordonstrafiken per invånare på det kommunala vägnätet, skall minska med 1 % per år.
Tillgänglighet	Den fysiska tillgängligheten ska öka för alla, särskilt viktigt är det för funktionsnedsatta, barn och äldre.
Trygghet	Andelen människor som upplever att trafikmiljön är trygg ska årligen öka.
Trafiksäkerhet	Antalet svårt skadade och dödade i trafiken ska minska med 25 % till 2020 och 50 % 2030 (avser både det kommunala och statliga vägnätet och underlaget utgörs av polisrapporterade trafikskadade)
Trafikbuller	Till år 2030 ska samtliga fastigheter utsatta för ljudnivåer över 50 dBA ha erbjudits bidrag. Ljudnivåerna avser ekvivalentnivå utomhus, frifältsvärde.
Effekt av LundaMaTs	Andelen invånare i Lunds kommun som uppger att de påverkats av arbetet med LundaMaTs ska öka.






Bilaga 3 Uppföljning av målen från LundaMaTs II

Tabellen visar uppföljning av målen från LundaMaTs II

Mål	Mål 2013	Mål 2030	Utfall 2013 (basår 2004)	Signal
Andelen av invånarna i kommunen som bor inom tätorternas "öp-cirklar" ska öka.*	Öka	Öka	Ökat	
Stadsdelsprogram med utvecklingsbehov, åtgärdsförslag och inriktning ska tas fram för alla tätorter.	Alla	-	Under uppstart	
Den fysiska trafikmiljön utformas så att den genomsnittliga körhastigheten för stadsbusstrafiken ökar från 18 km/h till 22 km/h 2013 och 23 km/h år 2030.	22 km/h	23 km/h	18,6 km/h	
Antalet kilometer gång- och cykelväg skall öka med 10 % till år 2013 och 30 % till år 2030.	+ 10 %	+ 30 %	+ 17 %	
Andelen säkerhetsåtgärdade gång- och cykelpassager ska vara 30 % år 2013 och 100 % år 2030.	+ 30 %	+ 100 %	+ 49%	
Gångtrafiken per invånare ska öka.	Öka	Öka	Minskat	
Cykeltrafiken per invånare ska öka med 5 % till år 2013 och med 10 % till år 2030.	+ 5 %	+ 10 %	-5 %	
Kollektivtrafikresandet per invånare ska kontinuerligt öka.	Öka	Öka	+ 37 %	
Motorfordonstrafiken per invånare på det statliga och kommunala vägnätet ska minska.	Minska	Minska	Minskat	
Motorfordonstrafiken per invånare på det kommunala vägnätet ska minska med 2 % till år 2013 och 5 % till år 2030.	-2 %	-5 %	-7 %	
Restidskvoten för cykel/bil ska vid nyexploatering vara mindre än 1,5 för resor till stadscentrum och tätortscentrum (avser både bostäder och arbetsplatser).	75 % av tillkommande bebyggelse	75 % av tillkommande bebyggelse	Uppgift saknas	
Restidskvoten för kollektivtrafik/bil ska vid nyexploatering vara mindre än 2,0 för resor till stadsdelscentrum och tätortscentrum (avser både bostäder och arbetsplatser)	75 % av tillkommande bebyggelse	75 % av tillkommande bebyggelse	Uppgift saknas	
Den fysiska tillgängligheten för funktionshindrade, barn och äldre ska öka.	Öka	Öka	Ökat	

Fortsättning nästa sida

Fortsättning av tabellen

Mål	Mål 2013	Mål 2030	Utfall 2013 (basår 2004)	Signal
Andelen människor som upplever att trafikmiljön är otrygg ska minska.	Minska	Minska	Minskat	
Antalet svårt skadade och dödade i trafiken ska minska med 25 % till 2013 och 50 % 2030 (avser både kommunala och statliga vägnätet och underlaget utgörs av polisrapporterade trafikskadade)	-25 %	-50 %	-60 %	
Utsläppen av koldioxid från trafiken i kommunen ska minska per invånare med 10 % till 2013 och 40 % till 2030.	-10 %	-40 %	-14,5 %**	
Till år 2013 ska samtliga fastigheter, som ligger utmed det kommunala vägnätet och utsätts för ljudnivåer över 61 dBA ha erbjudits bidrag till bullersaneringsåtgärder. Till år 2030 ska samtliga fastigheter utsatta för ljudnivåer över 54 dBA ha erbjudits bidrag. Ljudnivåerna avser ekvivalentnivå utomhus, frifältsvärde.	100 % med ekv ljudnivå över 61 dBA	100 % med ekv ljudnivå över 54 dBA	Erbjuder enligt plan. Sedan 2004 har antalet bullerstörda minskat med 6,2 %	
Andelen invånare i Lunds kommun som uppger att de påverkats av LundaMaTs ska öka.	Öka	Öka	+ 81 %	

* öp-cirklar = de områden inom vilka utbyggnad och exploatering i första hand ska ske enligt gällande översiktsplanen

** Uppgiften levereras med en fördröjning på två år



LUNDS
UNIVERSITET

WWW.CEC.LU.SE
WWW.LU.SE

Lunds universitet

Miljövetenskaplig utbildning
Centrum för miljö- och
klimatforskning
Ekologihuset
223 62 Lund