

# Fallstudie om Jönköpings Kommun klimatpolitik



# Abstract

This essay addresses climate policy by examining climate efforts at the local municipal level. The focus is on one municipality, Jönköping municipality, where I conducted a case study to investigate their climate work in order to answer the question of why the municipality has not progressed as far compared to other municipalities in Sweden. In addition to the case study, the essay incorporates qualitative content analysis in relation to the material consisting of both official documents within the municipality and interviews with three different individuals working within the municipality. The theoretical framework that follows the analysis is based on Urban Climate Politics. Following a comprehensive textual analysis of official documents and interviews using a theoretical analysis framework, the study reveals that a lack of knowledge in climate work, emphasis on economic and population growth as priorities on the agenda, late employment of a climate strategy and old patterns may be reasons for why the municipality has not made significant progress in climate work.

*Nyckelord:* klimatförändringar, klimatarbete, kommun, klimatomställning, effektivt klimatarbete.

Antal ord: 9999 ord

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Disposition .....	2
<b>2</b>	<b>Problemformulering och frågeställning</b> .....	<b>3</b>
2.1	Jönköpings Kommun.....	3
<b>3</b>	<b>Tidigare forskning</b> .....	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Metod</b> .....	<b>8</b>
4.1.1	Fallstudie .....	8
4.1.2	Insamling av material .....	9
4.1.3	Intersubjektivitet.....	10
4.1.4	Kvalitativ innehållsanalys .....	11
<b>5</b>	<b>Empiri</b> .....	<b>12</b>
5.1.1	Grönstrukturprogrammet.....	12
5.1.2	Program för anpassningar till klimatförändringar .....	13
5.1.3	Kommunprogram .....	13
5.1.4	Program för hållbarhet .....	14
5.1.5	Kommunikationsstrategi .....	16
5.1.6	Intervjuer .....	16
<b>6</b>	<b>Teori</b> .....	<b>20</b>
6.1.1	Moderna Kommuner av Stig Montin och Mikael Granberg .....	20
6.1.2	Fyra skäl till att kommuner arbetar och inte arbetar med klimatet .....	21
6.1.3	Att styra Klimatförändring av Jeroen Van Der Heijden .....	23
6.1.4	Karaktäristiska drag och typ av stad av Kern.....	24
<b>7</b>	<b>Analys</b> .....	<b>27</b>
7.1.1	Klimatarbetets svårigheter att komma upp på dagordningen.....	27
7.1.2	Sen utveckling av klimatarbetet .....	28
7.1.3	Klimatarbetet under utvecklingsfas.....	29
<b>8</b>	<b>Diskussion och slutsats</b> .....	<b>32</b>
<b>9</b>	<b>Bilaga frågeschema</b> .....	<b>33</b>

<b>10</b>	<b>Referenser.....</b>	<b>34</b>
-----------	------------------------	-----------

# 1 Inledning

Klimatkrisen är tämligen debatterad idag, den anses vara ett hot mot allt liv och förväntas att påverka oss alla i olika grad. Med klimatförändringar menar man de förändringar som har skett med temperaturen och vädret över en viss tid som anses vara orsakat av människan genom förbränning av fossila bränslen (Greenpeace 2023). Det globala politiska världssamfundet har skrivit på ett avtal, så kallade parisavtalet som ämnar att hålla den globala uppvärmningen under begränsade 1,5 grader genom att begränsa växthusgasutsläppet (Naturvårdsverket u.å.). Paris avtalet omfattar den globala klimatpolitiken och rör främst staters signering och ratificering. Denna uppsats kommer att behandla klimatarbete dock inte på global nivå utan på lokal nivå.

Den samlade genomgången av litteraturen inom den aktuella klimatpolitiken menar att städer idag har fått ett mer större utrymme inom den klimatpolitiska sfären. Städer sågs generellt inte som den mest relevanta ”aktören” inom den internationella statliga klimatpolitiska sfären. Det har dock skett ett skifte som dessutom har fått ökad uppmärksamhet. Städerna har börjat positionerar sig mer och mer inom den internationella kontexten som viktiga nyckelaktörer inom klimatarbetet. Skiftet skedde i samband med utformningen av parisavtalet som kritik mot statliga misslyckanden samt otydligheten mellan bindande och icke-bindande avtal mellan staterna. Anseendet att stater backar möjliggör städernas större ansvarstagande att ”lösa” klimatproblemet åt världen vilket har satt en ny kurs för klimatfrågan, det är städernas tur att agera (Aust 2019, 58-59).

Det som fångar mitt intresse är de utmaningar som städerna och kommunerna ställs inför inom klimatarbetet. Städernas/kommunernas ökade roll inom klimatpolitiken kan problematiseras i form av exempelvis effektivisering, beaktande av klimatåtgärder men även förklaringar till olika utmaningar. Den ökade rollen är inte en straight forward väg, städer och dess styrning kan möta diverse utmaningar vid införandet av klimatåtgärder i relation till brist på kapacitet, resurser, prioriteringar, kunskap, ledarskap och politik. Frågor som *varför* och *hur* sätter prägel inom forskning om vad det är för barriärer som sätter städer/kommuner på prov (Reinekoski et al. 2023, 661).

## 1.1 Disposition

Uppsatsens struktur omfattar först problemformuleringen och forskningsfråga, följt av en översikt över tidigare forskning. Efter detta följer metodavsnittet, empiri och den teoretiska ramen. Slutligen behandlas analys, avslutande diskussion och slutsatser. Bilagor presenteras innan referenslistan.

## 2 Problemformulering och frågeställning

En uppsats behöver en avgränsning i både tid och rum för att vara undersökningsbar.

Metodkurslitteraturen nämner man att det är nödvändigt att ”minska sin ambition” genom att välja ut enheter, tidsbegränsa samt välja ut centrala aspekter inom analysenheterna (Teorell och Svensson 2007, 21-22,83). Klimatpolitik i relation till städer och kommuner och dess styrning är ett stort område som behöver en avgränsning därav har jag valt att fokusera på en kommun i Sverige.

Vid formuleringen av frågeställning gäller det att kunna konkretisera metodologiskt vad det är som ska studeras, det vill säga definiera frågan för att precisera syftet inom undersökningen då det är den som leder hela arbetet (Teorell och Svensson 2007,17-22,95). *Det råder enighet* om att klimatmålen behöver mötas och att städerna och kommunerna är en del av detta globala målfokus men vad är det egentligen som kan sätta kursen för klimatfrågan? Jag utgår från antagandet om att kommuner styrs utifrån de globala och nationella målen men att det finns olika faktorer som kan resultera i att kommunernas klimatpolitik sätts på prov och utformas på olika sätt. Som nämnt tidigare utgör kommunernas och städernas roll inom den globala klimatpolitiken en större relevans och därav har fokus på hur städer/kommuner styr klimatfrågan för att stämma överens med de globala målen en utomvetenskaplig relevans. Klimatpolitisk forskning pekar på att det finns ett gap mellan relationen kommuner och klimat och dess betydelse för klimatarbetet i stort vilket ger valet av ämne inomvetenskaplig relevans, med en utgångspunkt i ett empiriskt fall som saknar större forskningsområde (Teorell och Svensson 2007,18). Mitt övergripande intresse är kommunernas styrning av klimatfrågan, hur de försöker staka ut kursen och sätta sin prägel på arbetet med att hantera utmaningar som de möter i form av effektivitet och minskad klimatpåverkan.

### 2.1 Jönköpings Kommun



I Sverige förekommer det ett nationellt samordningsprogram inom hållbarhet som går under namnet Agenda 2030. Programmet följer sjutton olika mål inklusive klimatmål som ska implementeras lokalt i Sverige (Aktuell hållbarhet 2023a).

Arbetet med klimatet och hållbarhet granskas bland annat genom årliga kommunrankningar såsom "Miljöbästa kommun" som Aktuell hållbarhet startade 2009. Med hjälp av resultaten i Miljöbästa kommun-rankningen kan man undersöka olika kategorier av kommuner exempelvis mellanstora städer och kommuner nära dessa. Genom att jämföra städer och kommuner i denna kategori med en avgränsning på befolkningsstorlek med maximalt 170.000 och minimalt 90.000 samt med en tidsbegränsning av placeringarna från år 2015-2023 identifierade jag 15 olika kommuner. Tidsbegränsningen blev naturligt i och med Parisavtalet då städer och kommuner fått en ökad roll samt för att kunna undersöka en skillnad i kommuners placering relaterat till om Parisavtalet haft effekt mellan dessa år. I detta utmärker sig Jönköping kommun som den enda kommunen i kategorin mellanstora städer som hamnar så lågt som på 177 plats år 2023. Jönköping kommuns placering är en sänkning från föregående år. År 2022 hamnade kommunen på placering 176 men år 2021 placerade de sig på plats 23. Vad som ligger bakom denna drastiska förändring är i sig intressant men också att Jönköping är ensam i relation till en sjunkande placering under perioden 2015-2023 i jämförelse med andra kommuner i samma kategori. Jönköpings kommun placering har fluktuerat under nästan alla år med en stor markant sjunkande plats år 2022 samt 2023 vilket föranleder frågor om Jönköpings klimatpolitiska utveckling (Aktuell hållbarhet 2023b). Uppsatsen kommer inte att dyka djupare i rankningen som sådan utan utgå från det som en indikation på en intressant utveckling att undersöka vidare. Den ensamma placeringen i kategorin samt vetskapen om att Jönköping kommun anställde en klimatstrateg först år 2021 vilket är sent i jämförelse med andra kommuner gjorde mig intresserad av att välja Jönköping kommun som analysenhet.

Städernas ökade roll inom klimatpolitiken, reser frågor om effektivitet, kapacitet och utmaningar. Samtidigt som det finns nationella samordningsprogram som styr arbetet är det principiellt intressant att undersöka varför vissa kommuner ändå inte har kommit så långt i sitt klimatarbete och vad det kan bero på? Vad är det som lägger grunden för hur en kommuns klimatarbete utformas och vad är det som

eventuellt saknas? Det jag kommer att undersöka är vad det är som påverkat den klimatpolitik som kommunen har fört.

Min frågeställning är:

*Hur kommer det sig att Jönköping kommun inte kommit lika långt som andra i det lokala klimatarbetet?*

Denna frågeställning kommer jag att söka svar på genom att undersöka hur klimatarbetet i Jönköpings kommun under senare år har utvecklats. Min studie kommer att följa den redan nämnda tidsbegränsningen och fokusera på perioden 2015–2023, med vissa undantag för intervju med en miljöpartist som började arbeta inom kommunen år 2014, samt ett äldre styrdokument som är relevant från år 2012.

### 3 Tidigare forskning

Tidigare forskning visar på att studier har oftast gjorts på stora städer i jämförelse med mellan och mindre städer samtidigt som man har en liten kunskap om klimatintegreringen inom kommunerna. Efter en genomgång av tidigare forskning identifierade jag olika studier om klimatarbete i kommuner. Till exempel andra fallstudier som har genomförts på svenska kommuner med höga klimatambitioner (Storbjörk et al. 2017, 1-3). Fallstudien grundar sig i de tre olika proaktiva kommuner Karlstad, Sundsvall och Vellinge. Dessa kommuner har haft ett långt arbete med klimatfrågan samtidigt som de har utvecklat strategiska ambitioner och mål (Storbjörk et al. 2017, 32). Syftet med studien var att få inblick och öka kunskap om klimatarbetet i den lokala politiska kontexten i relation till både möjligheter och hinder (Storbjörk et al. 2017, 2-3). I alla tre kommuner framställs enighet kring klimatarbetet på olika sätt. Vellinge kommun ser klimatet som den ”största utmaningen” med fokus på att bevara och skydda kommunen. Sundsvall som har haft projektet ”Klimatanpassa Sundsvall 2009-2011” vilket ses som ett bra exempel inom forskningen gällande klimatanpassning (Storbjörk et al. 2017, 5-6). Båda kommunerna Karlstad och Sundsvall är ytterligare bra exempel på samhällsplanering för klimatomställning genom att arbeta inom tydliga ansvarsområden, samordning och styrning. Kommunerna har skapat verktyg som understödjer genomförandet av klimatmålen (Storbjörk et al. 2017, 14). I Karlstad har klimatarbetet haft ett starkt politiskt stöd i flera år. Miljöpartiet som är en del av majoritetstyrningen har säkrat ett större fokus på klimatfrågan där kommunen anses vara bland dem som ”leder” klimatarbetet. I samtliga tre kommuner har klimatarbetet varit framgångsrikt att få upp på dagordningen samtidigt som man har arbetat med att säkerställa löpande prioritering av klimatfrågan (Storbjörk et al. 2017, 31-33). Klimatarbetets integrering relateras till tydlig roll och ansvarsfördelning, utbredd spridning av frågan samt starkt politiskt ledarskap (Storbjörk et al. 2017, 36).

Kommuner i Sverige agerar som nyckelaktörer inom klimatarbetet, dock förekommer det osäkerheter om klimatarbetet följs i praktiken. Vissa rapporter visar exempel på kommuner som bra exempel på god klimathantering medan andra kommuner hanterar klimatfrågan som enbart retorisk med ett bevarande av status quo (Storbjörk et al. 2017, 1-2, 32).

Enligt den internationella urbana forskningen är det fortfarande oklart hur klimatomställningen integreras i kommunerna. Man menar att mer forskning krävs för att få en djupare förståelse (Storbjörk et al. 2017, 28). Tidigare forskning ger en blandad bild av hur kommuner möter olika hinder och utmaningar inom klimatarbetet. Det förekommer kommuner som är framstående inom klimatomställningen och de som står inför svårigheter. Denna uppsats kommer i motsats till Storbjörk et al. (2017) att undersöka en kommun som inte har kommit lika långt i sitt klimatarbete.

## 4 Metod

### 4.1.1 Fallstudie

Denna uppsats kommer utgå från kvalitativ metod med fokus på fallstudie. När man lägger upp en undersökning gäller det att ta beslut om antalet analysenheter som kommer att omfattas av undersökningen. Min undersökning belyser en analysenhet i syfte att utföra en intensiv studie. En intensiv studie karakteriseras av att många olika variabler framträder under bearbetning av materialet. En intensiv studie möjliggör undersökning av flera aspekter och observationer, vilket är syftet med min undersökning (Teorell och Svensson 2007, 80). För att öka förståelsen och ge mening till det man undersöker kopplar man materialet till en teoretisk förankring. Med andra ord empirin vi undersöker ska kopplas med den teoretiska bildningen vilket ofta görs i samband med insamling av materialet (Teorell och Svensson 2007, 35). Då syftet är att undersöka flera olika variabler för att förklara Jönköpings kommun klimatarbete grundas min undersökning i främst den induktiva utgångspunkten. Jag utgår ifrån empirin för att kunna utveckla en teoretisk bildning (Teorell och Svensson 2007, 49). Systematiskt har jag först bearbetat mitt empiriska material genom att undersöka hur Jönköping kommun arbetar med klimatfrågan. Empirin har i sin tur hjälpt mig att hitta olika relevanta teoretiska förklaringar för att kunna förklara det klimatarbete som genomförs i Jönköpings kommun och därav besvarat min frågeställning. Empirin och dess förklaringar av teoribildning tar utgångspunkt i Urban Climate Politics.

Det strategiska urvalet är mest lämpligt vid intensiva studier av få fall, vilket dessutom bestämmer kursen för valet av analysenhet. Min uppsats faller under beskrivningen av enstaka fallstudier, då syftet är att beskriva en analysenhet detaljerat för att förklara ett allmänt samband (Teorell och Svensson 2007, 82-85).

Teorell och Svensson (2007, 222-226, 230-238) beskriver fyra principer som är relevanta att följa vid urvalet av fall. Den första principen handlar om att välja fall som har tung relevans. Valet av Jönköping är formulerat inom problemformuleringen, det vill säga att utav de 15

kommuner som förekommer i kategorin ”mellanstora städer och kommuner nära dessa” är Jönköping kommun ensamt om den låga placeringen inom kommunrankningen. Tillsammans med sen anställning av klimatstrateg i jämförelse med andra kommuner är det principiellt intressant att undersöka kommunens klimatarbete. Den andra principen är att välja fall med variation. Det är bra att skapa en variation i den oberoende variabeln för att minska risken för urvalskevhets. Dock behövde jag inte lägga stor vikt på urvalskevhets då det är mer betydelsefullt i kvantitativt statistiska metoder med många fall i jämförelsevis vid det strategiska urvalet vid fallstudier. Det vill säga, det är inte helt förbjudet att begränsa både beroende och oberoende variabel utan att urvalskevhets påverkas. De beroende variablerna är de förklaringsfaktorer som har kommit fram i bearbetning av materialet och genomgången av den teoretiska förankringen. Den oberoende variabeln är kommunen. Generaliserbarhet är den tredje principen vid val av fall, som man menar är relationen mellan egenskapen i urvalet som kan kopplas till populationens egenskaper. Jönköping kommun representerar mellanstora städer inom Sverige där syftet kan vara att förklara faktorer som kan påverka arbetet med klimatfrågan. Ett annat sätt kan vara att de förklaringsvariabler som dyker upp i en undersökning beskrivs mer abstrakt för att lättare kunna generalisera utfallet till andra fall. Med andra ord, vad är det för ”fall av” med anknytning till teori som bestämmer riktningen för generaliseringen (Teorell och Svensson 2007, 222-226, 230-238). De flesta kommuner inom Sverige styrs likadant och besitter liknande kompetens, där nyfikenheten av vad som utmärker Jönköpings kommun i relation till utfallet är av vikt. Med andra ord, med ”fall av” menar jag för att möjliggöra generaliserbarheten, om alla kommuner styrs likadant, kan de förklaringsvariabler som dykt upp i uppsatsen stämma in på andra kommuner som inte heller har kommit så långt i sitt klimatarbete? Undersökningen av Jönköpings kommun klimatarbete ledde mig till Stig Montins och Mikael Granbergs (2021) bok om *moderna kommuner* utöver litteraturen i Urban Climate Politics.

#### 4.1.2 Insamling av material

Datainsamlingsmetoden jag har använt mig av är en kombination av redan existerande källor och intervjuer. De existerande källor fokuserar på de styrdokument som Jönköping kommun arbetar efter. Utöver det har jag kompletterat de existerande källor med intervjuer. De utvalda intervjupersonerna är tre personer som är aktuella inom Jönköping kommun. Jag valde att

intervjua en miljöpartist som har varit aktiv sedan år 2014 inom kommunpolitiken för att få en överblick över arbetet. Utöver det blev det en tjänsteman som arbetar med klimatarbetet, nämligen klimatstrategen. Den tredje intervjuperson bestämde det empiriska materialet, vilket landade i projektledare för hållbart resande.

Intervjuerna är med lägre/semistruktur med ett fast frågeschema med chans till flera frågor under samtalet med fokus på öppna svar (Teorell och Svensson 2007,87-89). Det fasta frågeschemat ser annorlunda ut för alla parter beroende på position, dock hade jag några fasta punkter som följde med alla intervjuer. Enligt Schaeffer & Presser (2003, 74) är det vanligt att ställa frågor som är relevanta för den som blir intervjuad. Med andra ord, de frågor som är mest relevanta för miljöpartisten behöver inte vara relevant för projektledaren inom hållbart resande. Då intervjuerna skedde i samband med bearbetningen av styrdokumentet, styrde dokumenten de frågor som var relevanta. Det är viktigt att ha med sig i bakhuvudet att ens egna förutfattade meningar inte får påverka formulerandet av frågeschemat. Under intervjuer är det dessutom nödvändigt att förmedla en neutral roll så att intervjupersonerna kan svara på bästa möjliga sätt utan att bli påverkade. Som undersökare måste man dessutom presentera sitt material för att åstadkomma transparens, vilket man kan göra genom att redovisa sitt frågeschema (Roulston 2010, 204-205). Mitt frågeschema kommer att redovisas som en bilaga i slutet av uppsatsen.

Utöver fallstudietekniken har jag använt mig av kvalitativ innehållsanalys vid bearbetning av de existerande källor. Innehållsanalys behöver inte avgränsas enbart till den kvantitativa metoden, det vill säga den kan vara lämplig vid studier med få fall med litet material för att kunna undersöka det som utmärks. Innehållsanalys är den mest lämpliga textanalysen för mitt material då jag inte är ute efter att utröna idéer eller diskurser utan särskilda företeelser som kan utläsas i styrdokumentet (Beckman 2005, 44-45,19-20). Nästa text kommer att kort förklara intersubjektivitet för att sedan återgå till att vidare beskriva innehållsanalysen.

#### 4.1.3 Intersubjektivitet

Kravet på vetenskaplig kunskap är intersubjektivitet, vilket är nödvändigt att beakta i en studie. Intersubjektivitet innebär att undersökningen ska kunna förstås och användas av andra. Den kvalitativ innehållsanalysen, dess analyschema samt

frågeschemat (intervjuerna) möjliggör insyn i mitt tillvägagångssätt och på så sätt kan min uppsats uppnå transparens och reproducerbarhet (Badersten 2013,75).

#### 4.1.4 Kvalitativ innehållsanalys

Kvalitativ innehållsanalys innebär att man undersöker innebörden av det material man använder för att systematiskt kategorisera texten med hjälp av ett analyschema. Metoden är delvis induktiv, vilket är passande för min uppsats. Med hjälp av den kvalitativa innehållsanalysen kunde jag utifrån min forskningsfråga låta kategorier växa fram i bearbetning av materialet. Kategorierna kommer att redovisas som olika teman i analysavsnittet av uppsatsen. Innebörden i materialet är viktig i relation till att skaffa sig en bredare förståelse, hitta mönster och samband i texten (Boréus och Kohl 2018, 50-51).

Min frågeställning ledde valet av existerande källor, de styrdokument jag valde att ha med i uppsatsen har en koppling antingen helt, delvis eller styckvis till klimatförändringar. De mål och strategier som beskrivs i styrdokumenten är viktiga grundpelare för hur kommunen arbetar med klimatfrågan, vilket har varit mitt fokus under bearbetningen. Styrdokumenten kompletterades med intervjuer för att få en bättre förståelse av klimatarbetet.

Utifrån tidavgränsningen som är nämnd i problemformuleringen har jag bearbetat styrdokument som är fastställda från år 2015 med undantag av kommunikationsstrategin från år 2012 för att kunna beskriva ett intressant händelseförlopp som kommer att beskrivas i analysen.

Bearbetningen av materialet skedde med hjälp av ett analyschema som angav vad som skulle noteras i texten. Ett analyschema kan utgöra ord, dess innebörd eller öppna frågor som man ställer till texten vilket är det mest vanliga vid kvalitativa metoder (Boréus och Kohl 2018, 58-60). Analyschemat kommer att redovisas i teori delen av uppsatsen. Med andra ord, systematiskt undersökte jag först empirin för att sedan övergå till teoretiska förklaringar som i sin tur hjälpte mig att formulera ett analyschema som jag använde som en mall på det empiriska materialet.



# 5 Empiri

## 5.1.1 Grönstrukturprogrammet

Jönköping kommun införde Grönstrukturplanen år 2019 som syftar att utveckla samt utöka gröna och blåa stråken. De gröna och blå stråken innefattar parker, naturmarker och vatten som ska fungera som nytta för tätorterna och medborgarna. Stråken ska locka invånarna och vara lätt tillgängliga via gång eller cykel. För att kunna uppnå målen med grönstrukturplanen har kommunen infört nio olika strategier, där jag fokuserade på nummer 9.

9. Planera grönstrukturen med hänsyn till framtida klimatförändringar (Jönköping Kommun 2019, inledning)

Målet inom strategin innefattar begränsad klimatpåverkan. Man menar att grönskan i bristområden ska utökas vilket kan påverka klimatförändringarna i en positiv riktning, genom klimatutjämning i relation till att minska klimatförändringarnas effekter. Gröna strukturen är av värde då det skapar möjlighet att möta och hantera klimatförändringar. De påpekar även vikten av att upprätthålla och utveckla ekosystemen för att kunna bidra till klimatanpassningen. Grönska binder koldioxid och på så sätt reducerar klimatförändringarnas konsekvenser (Jönköping Kommun 2019, tätortgrönskan behövs & klimatanpassning).

Väg och järnvägsbarriärerna är en del av de svårigheter som grönstrukturplanen möter då dem försvårar tillgängligheten av gröna områden. De avstånd som har mätts inom kommunen visar på att det råder brist på grönområden samt att tillgängligheten är begränsad. Tillväxten av tätorterna ställer krav på att de grönområden med eko-systemen får inte prioriteras bort i samband med planeringen av samhället och nybygge (Jönköping Kommun 2019, inledning). De gröna värdena ska sättas mot varandra, där man ska genomföra en undersökning vilken av områdena har störst betydelse. Grön struktur planen behöver få genomslag i förvaltningen som i sin tur behöver få anslag för att kunna fullfölja åtgärder.

Den fysiska strukturen inom planen innefattar en del åtgärder såsom, införa arbetsmetoder för att kunna använda kunskapsunderlag om ekosystemtjänster, fylla ut ekologisk infrastruktur

samt utvärdering av förändringar inom grönstruktur i samband med bygg och nybygge. Grönområden ska vara en del av stadselementen.

Fördelning av olika intressen ska ske löpande inom samhällsplaneringen. Nybygge och exploatering som är av stort intresse är i konflikt med behovet av gröna områden. Intresset av att bevara de gröna områdena ska bedömas som särskilt vid planering. När det är oundvikligt att möta nybygge, ska man arbeta för att undvika, minimera och kompensera negativ ekologisk påverkan (Jönköping Kommun 2019, planförslag).

De konsekvenser Jönköping kommun kommer att möta i samband med klimatförändringar är varmare, torrare och blötare väder med ökad frekvens av skyfall. Det krävs olika fysiska åtgärder såsom öka skydd, vallar och andra öppna lösningar för att kunna möta och minska effekterna. Kommunen har dessutom utfört riskanalyser över riskområdena samt områden som kan vara en hjälp i hanteringen av effekterna (Jönköping Kommun 2019, klimatanpassning).

### 5.1.2 Program för anpassningar till klimatförändringar

Programmet ska stämma överens med de införda målen med hänsyn till klimatförändringar. Kommunen vill integrera klimatarbetet i olika beslutsprocesser för att kunna framställa åtgärder så att kommunen kan fungera så bra som möjligt. Dokumentet utgår från den nuvarande kunskapen om klimatförändringarna.

De strategier man har infört i detta dokument är bland annat fysisk planering inom nybygge och infrastruktur samt ökad kommunikation och kunskap om klimatanpassningar. Ökad kommunikation och kunskap innebär att det anpassningsarbete som utförs ska informeras till alla parter inom kommunen för att förmedla en medvetenhet.

Kommunens arbete sträcker sig över 100 år fram i tiden med syftet att nybyggen och infrastruktur inom riskområden ska byggas med riskreducerande åtgärder. Inom de nuvarande befintliga byggen och infrastrukturen ska man se till att minimera skaderisken (Jönköping Kommun 2018, 3-7).

### 5.1.3 Kommunprogram

Kommunen vill vara ett klimatsmart föredöme genom att uppfylla det åtagande beskrivet i Parisavtalet och bidra till klimatomställningen av en fossil friare värld (Jönköping Kommun 2023, 4). Kommunen skriver att dem vill arbeta för fler fossilfria fordonspooler, succesivt fasa ut alla bensin- och dieseldrivna fordon samt fortsätta och utveckla sitt arbete av el laddningar, förnyelsebara drivmedel och införa miljözoner i centrala delen av staden (Jönköping Kommun 2023, 44).

Den moderna infrastrukturen är av vikt för hållbart resande med prioritering av kollektivtrafik, gång och cykel. Kollektivtrafiken ska bestå av målpunkt placeringar så att de är lättare tillgängliga. Den hållbara aspekten ska vara en norm för att motverka att biltrafiken inte ökar i samband med den ökade befolkningstillväxten. Planeringen av biltrafiken kommer att ske i arbetet med den nya trafikstrategin som ska ersätta det gamla dokumentet kommunikationsstrategi. Kommunen skriver att styrdokumenterna ska möjliggöra ökad medvetenhet och skapa förutsättningar för hållbart resande inom organisationen samt befolkningen.

För att kunna nå reducera växthusgasutsläppen menar man att en effektivare energianvändning är en förutsättning för att uppnå målet. Arbetet kommer att ske genom beteendeförändringar, cirkulär ekonomi, inköp av energisnåla produkter och tekniska lösningar. Samt vill man betona att Klimathandlingsplanerna är kopplade till den koldioxidbudget som är framställd (Jönköping Kommun 2023, 41-45).

#### 5.1.4 Program för hållbarhet

För att uppnå ett hållbart samhälle skriver kommunen att de behöver på allvar ta sig an klimatförändringarna. De beräknar att ha en befolkningstillväxt med cirka 155 000 personer år 2030, vilket innebär att kommunen växer.

Syftet med program för hållbarhet är att skapa ett helhetsperspektiv och skapa metoder kring arbetet utifrån målen i Agenda 2030. Agenda 2030 ska integreras genom att koppla målen till de beslutprocesser och styrdokument som ska verka vägledande (Jönköping Kommun 2022, 2-5).

Styrdokumentet ska beakta tre hållbarhetsdimensioner, den ekonomiska, sociala och miljömässiga hållbarheten. Arbetet utifrån de nationella miljökvalitetsmålen utgår från tre teman. Det första temat rör uppfyllandet av Parisavtalet. Det andra temat handlar om att bevara, återställa och utveckla naturresurser för att skapa motståndskraftiga ekosystem. Det tredje temat handlar om att balansera konsumtionsmönster inom planetära gränser.

Det ekonomiska systemet och hållbarheten ska bibehållas genom utforskandet av nya resurseffektiva konsumtionsåtgärder genom exempelvis den cirkulära ekonomin samt att det inte får innebära negativa konsekvenser för miljömässig hållbarhet (Jönköping Kommun 2022, 8-10).

Punkt 11 i programmet som innefattar hållbara städer, enligt dokumentet är den växande staden en möjlighet för ekonomisk tillväxt, dock med konsekvenser som kan vara påfrestande på ekosystemet (Jönköping Kommun 2022, 33-34).

Punkt 7 och 13 omfattar åtgärder för att bekämpa klimatförändringar samt energi frågor. En av de prioriterade hållbarhetsmålen för kommunen är koldioxidbudgeten, utsläppen får inte överstiga den givna temperaturökningen. Koldioxidbudget kan fördelas utifrån den globala budgeten ner till lokala nivåer, så kallade kommunbudgetar. Den aktuella prognosen visar att kommunbudgeten med rådande utsläppstakt tar slut inom bara några år. Arbetet med att minska utsläppen skall redovisas för att uppnå transparens. Inom kommunen planerar man att halvera utsläppen fram till år 2030 genom 10% årlig minskning. Fram till år 2030 planerar man även att bli fossilbränsle fria avseende el, transporter, samt uppvärmning (exklusive de avfall som eldas på Torsvik/Jönköping Energi). Gällande energi vill man utveckla lokal förnybar produktion.

Jönköping kommun är en av de kommunerna som kan riskeras att drabbas av ras, skred och erosion därav är arbetet att stärka motståndskraften en del av klimatanpassningen. Kommunen har analyserat och utvärderat prioriterade platser där åtgärder krävs för att minimera skaderisken samt tagit hänsyn till naturbaserade lösningar (Jönköping Kommun 2022, 39-41).

Punkt 9 och 12 innefattar hållbara konsumtion och produktionsmönster i balans med naturresurser. Utsläppen i relation till konsumtion beror på stor del av import. Kommunens

ekologiska fotavtryck ska gå ned genom ändring av konsumtionsvanor via ökning av cirkulära ekonomi samt arbete med beteendeförändringar (Jönköping Kommun 2022, 46-50).

### 5.1.5 Kommunikationsstrategi

Dokumentet från år 2012 syftade att utveckla trafiksystemet (exempelvis prioritering av färdmedel och trafikslag) för att kunna möta den ökande befolkningstillväxten. Dokumentet belyser strategier som behövs för att bemöta de olika framtida transportbehoven. Dokumentet visar på brist inom cykeltrafiksystemet, trängselproblematik och kollektivtrafikens framkomlighetsvårighet i jämförelse med bil och gång. Kommunen vill arbeta med god tillgänglighet av trafikslagen, med cykel och gång som en norm (Jönköping Kommun 201, 4-10).

Dokumentet hänvisar till Brundtland-rapporten från år 1987 om att ”bygga staden inåt”. Detta perspektiv innefattar att man ska utnyttja exploaterad mark och förtäta för att spara grönområdena. Detta skapar möjligheter för blandade, livliga och växlade områden där man integrerar bostäder, arbetsplatser, service och handel och på så sätt sparar energi och naturmark. Klimatförändringar i samband med den ökade befolkningstillväxten ska kunna mötas genom att bygga både bostäder och arbetsplatser i anslutning med nära kollektivtrafik, gång och cykel för att på sikt reducera biltrafiken och utsläppet av växthusgaser (Jönköping Kommun 2012, 32). Kommunen vill åstadkomma denna strategi genom beteende- och påverkansarbete, vilket innebär att ”nudga” befolkningen åt hållbara transportmedel framför bilen. Dessutom vill man förstärka förankringsarbetet inom kommunens organisation genom att skapa rutiner för exempelvis tjänsteresor och skapa möjligheter för bilpoolar (Jönköping Kommun 2012, 51-53).

### 5.1.6 Intervjuer

#### *Intervju med miljöpartiets språkrör*

”År 2014 var det ingen som arbetade med klimatet inom kommunen men vi som parti har försökt att driva det hårt. Det jag gjorde på den tiden var att åka runt till olika skolor och föreläste för barn och ungdomar om klimatet. Små konkreta åtgärder som inte gjorde så stor nytta i det stora hela. Inga tydliga mål eller strukturer fanns. År 2016 kunde man söka bistånd

i relation till de stadsmiljöavtalen som uppkom och vi hade gjort en utredning åren 2011-2012 men utan en förberedd klimatplan kunde vi ej behålla pengarna i jämförelse exempelvis med andra städer såsom Lund som redan hade en plan. År 2019 tog vi ett politiskt beslut att ta fram positionen klimatstrateg. Det har varit en smygande utveckling”.

”Mer hållbarhet för att kunna nå de globala målen. Nu har vi ett hållbarhetsprogram och arbetet med en ny trafikstrategi är på gång. Vi behöver dock fortfarande kartlägga de individuella utsläppen, kartlägga och identifiera utsläppskällorna, exempelvis är Jönköping Energi den största utsläppskällan. Vi behöver kartlägga vår egen organisation för att ha ett större underlag att arbeta efter”.

”Det största motståndet har varit bilfrågan, vilket kan ses som ett gammalt sätt att tänka. Vi behöver en mer effektiv kollektivtrafik och bättre cykelbanor. Vi behöver ett nytänkande i samma linje som företagen inom Jönköping som har börjat Klimatanpassa sig för att förbli relevanta” (Intervjuperson A, personlig kommunikation, den 20 november 2023).

#### *Intervju med klimatstrategen*

”Klimatarbetet har nu blivit mer uppdelad, det är ett ökat ansvar och mer tydlighet inom området som gör det mer lätthanterligt. Det har skett en ökad medvetenhet både inom kommunen och befolkningen som gjort att klimatet har fått ett större utrymme”.

”Vi arbetar med åtgärder stora som små. Vi har utformat ett nytt hållbarhetsprogram där jag har varit med och formulerat klimatkapitlet som ska omfatta Klimathandlingsplanerna. Åtgärderna är beroende på vilken förvaltning, vid den tekniska förvaltningen är det fokus på byggnader där man ställer högre klimatkrav samt ökad användning av cirkulära material. På den sociala förvaltningen arbetar vi med transporter där man utför interna fordonsanalyser. Inom energisektorn handlar om effektiviseringen. Små åtgärder kan te se sig som att undersöka laddningsutrymmet och inköp av produkter. Vi tittar även på vad kommunen internt själva gör”.

”Det var många kommuner som gjorde koldioxidbudgeten under den perioden. Dock är den inte tillämpbar. Jag jobbar mest med klimatmål som linjerar med parisavtalet. Med koldioxidbudgeten får man ett budgettänk och skjuter gärna fram problemet, där man ena året

har ett överskott och planerar halvering året efter vilket inte fungerar i längden. Vi behöver sänka utsläppen varje år”.

” Det största motståndet är transporterna och den geografiska biltätheten. Kommun har i genomsnitt större biltäthet än andra jämnstora kommuner. Vi har en E4 som går mitt i stan med hög biltrafik. När man vill transportera sig så är E4:an det smidigaste och snabbaste sättet att ta sig någonstans. Jönköping som stad är backigt och har relativt stora höjdskillnader som gör att biltrafiken ännu mer är eftertraktad. Bilfrågan inom politiken är dock en vattendelare men har aldrig varit en blockad. Jönköping stad är dessutom en växande region, faktiskt en av de få jämnstora städer som växer. Vi har mer byggen där investeringsprognosen visar ännu mer bygg som tyvärr kan generera ökade utsläpp”.

”Inom politiken rådet det enighet och bred acceptans inom klimatarbetet. Mitt mål är att vrida på frågan oberoende på den politiska inställningen. Det går att hitta gemensamma nämnare på så breda frågor vilket har lett till att de politiska motsättningarna inte har varit bromsklossar. Dock finns det politiska incitament som gör att de lokala politikerna är rädda att förlora väljare ifall de tar beslut om olika klimatåtgärder. Det första året jag arbetade (år 2021) så förde vi mest dialoger och utförde workshops, arbetade med hållbarhetsprogrammet och hade en del remissperioder. Det som var ganska tydligt var hur liten kunskap kommunen hade inom klimatarbetet. I samband med ökande kunskapen och den ökande dialogen inom den egna organisationen så blev det en ökad förankring (Intervjuperson B, personlig kommunikation, den 27 november 2023)”.

#### *Intervju med Projektledare inom hållbart resande*

”Vi arbetar mycket med beteendeförändringar, både internt inom organisationen och gentemot kommuninvånarna. Direkt och indirekt infrastruktur, kommunikation gällande olika policyn om resvanor och information som involverar både politiker och tjänstemän. Vi utför olika cykelkampanjer och marknadsför el cyklar. Sprider kunskap och driver utvecklingen framåt, som inte är helt flexibelt på grund av nybyggen och nya etableringar”.

”Inom kommunen har vi höga höjdskillnader, där största utmaningen är att E4:an konkurrerar ut andra alternativa färd sätt. Kommunen har dessvärre högre andel resenärer än andra jämlika stora kommuner. Just nu rådet brist på cykelvägar och de som finns är väldigt smala, har antingen byggts bort eller hamnar i konflikt med gående”.

”Klimatet är det övergripande målet där vi förebygger ökad biltrafik i samband med den ökade befolkningen. Vi har fått en lägre ström av biltrafik in mot den centrala delen av Jönköping på grund av mindre yta för bilarna att röra sig på, men däremot har bilströmmen ökat på E4:an på grund av att det är fler som väljer att resa via motorvägen. Politikerna följer Trafikverkets gamla prognoser från 80-90 talet, där man vill bygga bredare och större vägar, det vill säga arbetar för ett större bilinnehav. Vi arbetar för att råda bot på denna missuppfattning så att politikerna får till sig rätt information. Missuppfattningen är tron att större och bredare vägar kommer leda till mindre köer och högre hastigheter för att få bort bilen snabbare från vägarna, dock är effekten egentligen det motsatta. Därav har vi nu en ny trafikstrategi under arbete”.

”Våra kommuninvånare vill ha fler cyklar och kollektiv trafik mer än själva bilen. Bilen ligger lågt i kurs och detta behöver våra politiker höra. Politikerna har haft svårigheter att våga ta beslut i en annan riktning. Detta är något vi planerar att ta upp på olika partimöten så att det blir en mer öppen diskussion där frågor inte kan skjutas bort. Vi behöver lägga grund så att de kan ta faktabaserade beslut. Det har varierat beroende på mandat och styrning inom kommunen däremot har riktningen mot hållbarhet och cykelfrågan alltid stått högt i kurs jämfört med exempelvis kollektivtrafiken (Intervjuperson C, personlig kommunikation, den 4 december 2023).



## 6 Teori

### 6.1.1 Moderna Kommuner av Stig Montin och Mikael Granberg

År 1992 arbetades konventionen Agenda 21 som syftade på att utveckla och upprätthålla social, ekonomisk och ekologisk hållbar utveckling. Hållbar utveckling är ett begrepp som betonas ”att inte riskera framtidens generationers möjligheter att tillgodose sina behov samtidigt som värnar om nutida behov”. Begreppet är en politisk vision som grundar sig i olika värderingar och uppfattningar om samhället. Med andra ord, ett perspektiv att förstå världen och rätta till problem. Inom hållbar utveckling finns det tre olika typer av dimensioner: ekologisk, social och ekonomisk. Begreppet kan dessutom delas upp i antingen svag eller stark hållbarhetsutveckling.

Det svaga hållbarhetsperspektiv menar att det ekonomiska värdet väger tyngst samtidigt som negativa sociala och ekologiska följder är rättfärdigade genom vinst och kompensation. Perspektivet är lockande för politiska beslutsfattare i relation till att det ekonomiska värdet enbart behöver justeras marginellt som innefattar att stora samhällsomvandlingar (som dessutom är svåra att genomföra) inte ter sig längre nödvändiga. Ett annat synsätt inom perspektivet är ekologisk modernisering, där man menar att ekonomisk tillväxt och ekologisk hållbarhet är förenliga och kan åstadkommas samtidigt. Ekologisk modernisering är det som genomsyrar de politiska principerna vilket betyder att politiska beslutsfattare kan ta hänsyn till miljömässiga faktorer utan en negativ ekonomisk följd.

Tillväxt perspektiv i relation till stadspolitik har fått ett genomslag inom kommunerna. Kommuner ser det som sitt ansvar att utöka attraktivitet och konkurrenskraft genom att bedriva politik som driver utveckling framåt för att tillgodose tillväxt. ”Utvecklingsprojekt” beskrivs ofta som hållbarhetsutveckling men som egentligen innefattar ekonomisk tillväxt. Det förekommer kopplingar med stadsomvandling och ökad konkurrenskraft i samband med hanteringen av klimatarbetet. När man vill studera betydelsen av klimatarbetet inom kommuner måste man ta hänsyn till vilket förhållande arbetet har i jämförelse med andra prioriteringar. Med andra ord, hur förhåller sig klimatarbetet till andra punkter på kommunens

dagordning. Det förekommer oftast en koppling mellan ekonomisk tillväxt och klimatarbete som ett prioriterat policy mål. Konkurrenskraften mellan kommuner leder till ett begränsat perspektiv på attraktivitet som ofta ges tolkningsföreträde och på sikt formar klimatanpassningsåtgärder.

Det starka hållbarhetsperspektivet ser på det ekologiska värdet som utgångspunkt för både samhället och ekonomin. De negativa ekologiska följderna kan inte bytas ut, återskapas eller motiveras genom ekonomiska eller sociala compensationer. Detta i sin tur sätter krav på transformativa förändringar inom det ekonomiska och sociala samhället.

Kommuner som är under utvecklingsfas inom klimatarbetet saknar ofta en tydlig form och samordning för en effektivare utveckling. De hinder som kommuner oftast möter är bristande kunskapsunderlag, bristande integrering i den strategiska planeringen samt otillräcklig kommunikation inom organisationen. Utöver nämnda är resurstilldelning samt bortprioritering av klimatfrågan ett stort bekymmer inom kommunen. Utförda analyser av hot och risker leder ofta till planering av bygge och fysiska strukturer för att möta klimatförändringar men leder väldigt sällan till transformativa samhällsomvandlingar som gynnar den ekologiska hållbarheten i en positiv riktning (Montin & Granberg 2021, 113-123).

Analyschema utifrån Montin & Granberg (2021): Ord som jag har tittat på är tillväxt, (ekonomisk tillväxt), kunskap och prioriteringar inom kommunen som kan innefatta tecken på utvecklingsfas.

### 6.1.2 Fyra skäl till att kommuner arbetar och inte arbetar med klimatet

Klimatpolitiken är en del av miljöpolitiken som ska verka vägledande inom den kommunala verksamheten. Kommunerna är betydelsefulla aktörer inom det svenska klimatpolitiska systemet med olika förväntningar vid utformning av klimatmål och strategier (Montin 2007, 42-44). Montin (2007, 50-53) tar upp i sin artikel om att det finns fyra olika skäl till att kommuner inte bedriver klimatarbete samt fyra skäl till att de bedriver klimatarbete.

#### *Fyra skäl för kommuner att inte bedriva klimatarbete*

- 1) Klimatarbete inom kommunen är frivilligt där organisationen och styrningen befinner sig i en valsituation. Kommuner kan uppleva att de redan har bidragit till klimatarbetet genom tidigare investeringar och åtgärder. De kommunala styrningsinstrument som utförs inom klimatarbetet kan bli kostsamma och inte så särskilt effektiva och därmed påverka konkurrenskraften vilket inte alltid anses vara rationellt.
- 2) Kommuner har stora ansvarsområden, det vill säga välfärdspolitiska åtaganden som har ett växande behov, vilket innebär att klimatarbetet trängs med andra frågor. Därav är det mest rationellt att placera klimatarbetet som minst prioriterat på dagordningen.
- 3) Det klimatpolitiska arbetet är underordnat, konkurrerar eller hamnar i konflikt med andra mål, i synnerhet ekonomiska tillväxtmål.
- 4) Det förekommer en positiv retorisk förhållning till klimatarbetet. Omvandling till ekologisk hållbarhet är attraktivt och önskvärt men hamnar dock i motsättning med energibehovet som kan vara avgörande för ekonomiska tillväxten.

#### *Fyra skäl för kommuner att bedriva klimatarbete*

- 1) Staten och kommunen är integrerade med varandra, vilket innebär att kommunerna försöker ofta följa statliga mål. Kommuner strävar att uppnå en god livsmiljö (vilket är dessutom ett ansvarsområde inom den kommunala styrningen) och möta förväntningar genom att utforma lokala klimatpolitiska mål och strategier.
- 2) Professionalisering inom klimatarbetet. Politiska beslutsfattare inom kommunen känner en tilltro till professionell kunskap. De politiska beslutsfattarna kan på olika sätt genom professionell kunskap lyfta och påtala klimatförändringarnas konsekvenser, belysa kommunens roll samt informera fördelar med minskade utsläpp. Detta kan skapa ett förhållningssätt som understödjer en aktiv klimatpolitik.
- 3) Miljö och klimat frågor har en tendens att bidra till konflikter och spänningar mellan olika värden såsom ekologisk hållbarhet och ekonomisk tillväxt. Miljöpartiet som har klimatet som en sakfråga kan ha svaga positioner inom vissa kommuner medan i andra kan de verka som ”vågmästare”. Miljöpartiets ställningstagande inom arbetet kan i sin tur avgöra vilken slags politik kommer att föras.
- 4) Som nämnt tidigare i uppsatsen kan kommuner rationellt närma sig ekologisk hållbarhet utan att hantera det ekologiska och ekonomiska värdet som motstridigt.

Analysschema utifrån Montin (2007): Frågor jag har ställt till empirin:

Är Jönköping kommun villig att arbeta med klimatfrågan? Vad fokuserar och prioriterar Jönköpings kommun på inom styrdokumentet? Varför har man anställt en klimatstrateg så sent? Varför har man inte gjort det tidigare? Hur kommer det sig att man klimatarbetet inte har varit så aktuellt tidigare i kommunen?

### 6.1.3 Att styra Klimatförändring av Jeroen Van Der Heijden

Städer och dess styrningen har börjat organisera sig kring klimatarbetet för att få en bättre förståelse. Städernas och kommunernas ökade roll inom klimatfrågan kan förklaras genom att de ofta sätter högre ambitioner än staterna själva, vilket leder till frågor såsom vad är det som driver städernas och kommunernas klimatarbete (Van der Heijden 2018, 82)? Van der Heijden (2018, 83-86) tar upp olika teman som kan förklara de drivande faktorerna bakom de höga ambitionerna.

Städer/kommuner är både dem som bidrar till utsläpp samt dem som drabbas av klimatförändringar. Inom städer/kommuner är det bland annat energiresurserna samt de höga konsumtionsmönstren som tillför till utsläppen, samtidigt som de är utsatta på grund av den fysiska och sociala tätheten.

Konkurrensen om titeln den mest klimatvänliga staden/kommunen kan vara en strategi i syfte att locka investering eller öka befolkningen med en mer grönare inriktning. Imagen att vara klimatvänlig är relevant då det lockar affärer som gynnar den ekonomiska tillväxten (genom arbetstillfällen och ökad befolkning). Dock kan imagen te sig vara platt då det i vissa fall enbart är symboliskt och inte en realitet i det faktiska arbetet.

Städerna motivation kan vara av olika anledningar, exempelvis att städerna/kommunerna ser sig själva som en del av ”public service” förväntningarna i jämförelse med tidigare då dem enbart sågs som en integrerad verkställande del av den statliga styrningen.

Städernas/kommuner ökade krav på transparens kan dessutom prövas på olika sätt genom olika rankningar och urbana klimat index som kan öka förväntningarna att söka olika klimatlösningar. Det är dock viktigt att poängtera att städer/kommuner över lag har en bristande kunskap och erfarenhet inom klimatarbetet (Van der Heijden 2018, 83-86).

Van der Heijden (2018, 89-93) problematiserar städernas/kommunens ökade roll och de höga ambitionerna de anses ha. Imagen att vara klimatvänlig och ambitiös kan vara missvisande, icke genuina åtaganden kan producera illusioner av effektivitet (som syftar till att locka investeringar) och skapa moderata i stället för nödvändiga transformativa klimatomställningar. Klimatarbetet kan även vara svårt att få upp på dagordningen, i vissa städer/kommuner är klimatarbetet ”icke styrt”.

Klimatarbetet och mätning av växthusgasutsläpp på lokalnivå är ett svårt mätt fenomen. Litteraturen inom urban climate politics menar att det är svårt att fastställa vad som räknas som ett effektivt klimatarbete, samt det är olika från kommun till kommun beroende på storlek. Mindre städer/kommuner möter olika utmaningar i jämförelse med större städer, generella ”klimatlösningar” är inte applicerbara på alla städer (Van der Heijden 2018, 93).

Analysschema utifrån Van der Heijden (2018): frågan jag har ställt till empirin är vad driver/motiverar kommuners klimatarbete? Ord jag har tittat på är retoriska inställningar.

#### 6.1.4 Karaktäristiska drag och typ av stad av Kern

Klimatarbetet är inte ett universalmått då det råder stora skillnader på hur långt kommuner har kommit i sitt arbete. Det råder en skillnad mellan städer/kommuner som beskrivs som ledande (forerunners) och eftersläntrare (laggards) (Kern 2023, 113). Som Montin (2007, 50-53) tar upp i sin artikel om att kommunens klimatarbete är frivilligt så förstärker Kern (2023, 113) påståendet och lägger till att de lokala aktörerna bestämmer ambitionsnivån och tidsintervallet. Det litteraturen har gemensamt är att klimatfrågan tävlar med andra frågor på dagordningen trots att det kan te sig brådskande (Kern 2023, 113).

Forskning visar på karaktäristiska drag som kännetecknar ledande städer/kommuner inom klimatarbetet. Enstaka eller en kombination av dessa drag kan vara av vikt vid klimatomställning.

- 1) Det första karaktäristiska draget är populationen, framför allt unga och utbildade.
- 2) Stor frekvens av arbeten inom den gröna teknologiska industrin.
- 3) Politisk administration, politiskt stöd och ett inflytande av partier som har klimatfrågan som sakfråga.

- 4) Ägandeskap av energi och transport företag.
- 5) Forskningsmiljö med fokus på klimatarbetet.
- 6) Aktivt stöd av civil samhället.

Utöver de karaktäristiska dragen så kan ”typen” av stad/kommun utgöra en grund för en ”ledande” eller ”eftersläpande” ställning. Med olika typer menar man kunskapsstäder/kommuner, städer/kommuner med lång historisk bakgrund inom klimatarbetet, forskning och utbildningsstäder (Kern 2023, 119-120).

Vidare utvecklas sex olika typer av kommuner/städer i samband med modellen ”ledande” och eftersläpande” stad/kommun.

- 1) Ledande städer/kommuner som har kommit långt i sitt klimatarbete. I denna typ räknas större städer som har varit aktiva inom sitt klimatarbete tidigt samt där det råder hög frekvens av olika klimatinitiativ.
- 2) Följare som försöker att komma i kapp och härmar de ledande städerna.
- 3) Eftersläpnare som tidigare har varit passiva men som har insett brådskan av klimatförändringar och därav nyligen börjat med olika klimatinitiativ.
- 4) Efterslängare (stragglers) som har tappat ”farten”. I denna typ räknas städer/kommuner som tidigare varit aktiva men som nu har hamnat efter.
- 5) Avhoppare där det råder konflikter som motverkat lyckade klimatinitiativ.
- 6) Eftersläpnare som har hamnat sist där klimatarbetet aldrig lyckats komma upp på dagordningen (Kern 2023, 120-122).

Effektivt klimatarbete förutsätter integrerad kapacitet, såsom exempelvis organisering av administration (Kern 2023, 122). Klimatomställning förutsätter strategisk och integrerade handling som grundar sig på långsiktiga mål, visioner samt institutionalisering av olika processer. Att utföra strategiska mål och visioner i sin tur förutsätter en omorganisation eller skapandet av nya avdelningar och olika positioner (såsom klimattjänstemän) inom kommunen. Klimatarbete är inte en straight-forward väg framför allt i städer/kommuner med lägre kapacitet. Klimatomställning kräver kapacitetsbyggande såsom kunskap inom exempelvis klimatåtgärder och en lärandeprocess behöver integreras inom kommuner/städer. Lärandeprocessen förutsätter dock i sin tur att det sker förändringar av idéer som stöttar policy förändringar (Kern 2023, 122-125).

Analysschema utifrån Kern (2023): De frågor jag har ställt till empirin är vad för karaktäristiska drag har/har inte Jönköpings kommun? Vilken typ är Jönköpings kommun? Vad har Jönköping för kapacitetsbyggande i form av kunskap och organisation?

# 7 Analys

## 7.1.1 Klimatarbetets svårigheter att komma upp på dagordningen

Utvecklingen av klimatarbetet i Jönköping kommun har skett långsamt vilket man kan förstå utifrån intervjun med miljöpartiets språkrör. Miljöpartiet har behövt driva sin politik hårt vilket kan tolkas som att miljöpartiet har en ganska svag ställning inom kommunen vilket kan ha avgjort kursen för klimatarbetet. Svagt miljöpartistiskt inflytande kännetecknar de drag som efterslänrare kan ha (Kern 2023, 119-120). Samt att utan professionalisering (klimatstrategen) kan klimatarbetet haft en lägre betydelse inom kommunen (Montin 2007, 50-53). Jönköping kommun besitter inte stor kunskap inom klimatarbetet och saknar en lång historisk bakgrund, vilket kan ha bidragit till att klimatarbetet har varit inaktuellt tidigare.

Jönköping utförde en koldioxidbudget år 2018 som de refererar i programmet för hållbarhet, som kan ha fungerat både som en utlösande faktor (som jag kommer att nämna senare i analystexten) till ett ökat klimatarbete inom kommunen (på senare år, det vill säga anställning av klimatstrateg år 2021) samtidigt som koldioxidbudgeten är ett svår hanterligt verktyg då man lätt skjuter fram problemet. Detta kan tolkas som att koldioxidbudgeten gjordes enbart av ren rutin (för att andra kommuner gjorde samma sak) utan något större syfte i klimatarbetet.

### *Gamla mönster*

Nästan alla styrdokument i min analys genomsyrar den ökade befolkningstillväxten som kan leda till ökad biltrafik, samtidigt som intervjuerna pekar på stadens struktur med E4:an som konkurrerar ut andra trafiksätt. Detta förstärkte mitt val av dokumentet kommunikationsstrategin för att påvisa ett tydligt mönster.

I kommunikationsstrategin nämner kommunen Brundtland-rapporten som en utgångspunkt att bygga staden inåt och komma bort från bilfokus, dock föreligger det gamla mönstret kvar som är svårt att bryta samt förändra. De återkommande uttrycken om brist på cykelvägar



tyder på att bilen tidigare har varit i fokus där infrastrukturen och den integrerade delen av biltrafiken är svårföränderlig. Enligt min analys kan politikerna inom kommunen ha en stor tilltro till det gamla systemet och svårt att ta beslut i annan riktning som nämnt under intervjun med projektledaren för hållbart resande, vilket man förstår genom att de fortfarande följer Trafikverkets gamla anvisningar från 80-90 talet. Jönköping kommun är inte unikt i sitt bilberoende och är därför inte en primär orsak till att klimatarbetet inte har kommit så långt, däremot är dem gamla tankemönstren (uppbyggandet av bilfokus tidigare och dess infrastruktur) svåra att bryta sig ifrån.

### *Fokus på befolkningstillväxt*

De flesta dokument och intervjuer genomsyrar den ökade befolkningstillväxten som ställer krav på kommunen. Analysverktyg jag även använt mig av i detta stycke är från Montin & Granberg (2021, 122) som beskriver betydelsen av klimatarbetet och dess förhållande till andra prioriteringar inom kommunen.

Befolkningstillväxten har gjort det svårt för kommunen att fokusera på klimatarbetet samt som klimatstrategen uttryckte det, skapar det mer utsläpp. Ökad befolkning leder till nybygge, ny exploatering av mark som i sin tur kan leda till brist på grönområden. Befolkningsfrågan har varit aktuell sedan år 2012 i jämförelse med klimatarbetet som inte hade någon större betydelse eller konkreta åtgärder år 2014 enligt miljöpartiets intervju. Kommuner har ett val vid klimatarbetet samtidigt som deras ansvar och uppgifter är omfattande, vilket sammanfattningsvis kan tolkas som att befolkningstillväxten har varit mer angeläget att råda bot på då det har ställt krav på sociala och ekonomiska hållbarheten för att kommunen ska kunna fungera så bra som möjligt. Fokuset på befolkningstillväxten kan ha lett till att andra frågor såsom exempelvis klimatarbete kan vara underordnat (Montin 2007, 50-53).

### 7.1.2 Sen utveckling av klimatarbetet

I programmet för hållbarhet (Jönköping kommun 2022, 2) reagerade jag på meningen *Jönköpings kommun ska börja ta klimatarbetet på allvar*, vilket föranledde tolkning att man inte har gjort det innan. I sådana fall, och varför har man börjat fokusera på det nu?

### *Varför har man börjat nu?*

Inom Grönstrukturprogrammet kan man tolka att kommunen har börjat utveckla ett mer ekologiskt tänk, de beskriver ekosystemets nytta där värdet inte får längre bytas ut. Kommunen har börjat organisera sig kring klimatarbetet som nu kräver implementering av åtgärder, exempelvis hur grönområden ska kunna anpassas för att bistå som hjälp mot klimatförändringarna. Det finns olika drivkrafter till varför kommuner börjar organisera sig inom klimatarbetet. Städer/kommuner är både växthusgasutsläppare samtidigt som de riskeras att drabbas av klimatförändringar vilket kan motivera klimatarbete (Van der Heijden 2018, 83-86). Styrdokumenten belyser olika risker som Jönköping kommun står inför vilket kan ha lett till en ökad medvetenhet, samtidigt det råder en förväntan på effektiv public service och ett ökat krav på transparens där kommunen ses mer som självständiga i att lösa vissa frågor (Van der Heijden 2018, 86).

### *Vilken typ av stad*

Som nämnt kan de riskanalyser som är utförda inom kommunen te sig som drivande faktorer inom implementeringen av klimatåtgärder. Ökat klimatarbete kräver mer kunskap och innefattar en lärningsprocess, det vill säga viljan att öka den befintliga kunskapen samt de riskanalyser som har utförts kan ha ökat kommunens implementerings benägenhet. Med andra ord, de har förstått riskerna som nu kräver handling. Utöver riskanalyserna nämner man i styrdokumenteten att den kommunala koldioxidbudgeten kan ta slut om några år vilket kan vara alarmerande. Trots att utsläpp på lokal nivå är svåra att mäta kan koldioxidbudgeten vara av en betydelse för att få i gång ett mer effektivt klimatarbete när det beskrivs som alarmerande. Det här leder mig till typ nummer tre av städer/kommuner, så kallade efterslänrare som har insett brådskan.

## 7.1.3 Klimatarbetet under utvecklingsfas

### *Svagt hållbarhetsperspektiv och fokus på ekonomisk tillväxt*

De dokument jag ser tendenser av de svaga hållbarhetsperspektiv och ekonomisk tillväxt är bland Grönstrukturplanen samt Program för hållbarhet. Att kunna utvärdera dessa begrepp i styrdokumentet har jag sammankopplat det med prioriteringar som Montin & Granberg

(2021, 122) tar upp i sin bok, det vill säga hur förhåller sig klimatarbetet med andra frågor på dagordningen.

Jönköping kommun nämner i grönstrukturplanen att ekosystemtjänster tidigare bortprioriterats samt att järnvägen och bygg är ett problem, vilket kan tolkas som att den ekologiska aspekten inte helt har tagits hänsyn till. Detta i sin tur kan förstärka begreppet svagt hållbarhetsperspektiv. Inom Grönstrukturplanen kan jag utläsa att den sociala nyttan och tillgängligheten av grönområden är av betydelse. Den sociala nyttan verkar vara primär i relation till tillgängligheten medan den ekologiska klimatbidragande effekten är ett sekundärt mål.

Det svaga hållbarhetsperspektivet kan ytterligare förstärkas av de tendenser av den ekologiska moderniseringen som genomsyrar dokumenten. Den sociala aspekten ska i sin tur gynna den ekonomiska aspekten samtidigt som man inte ska utesluta den ekologiska aspekten. Klimatfrågan enligt både Montin (2007, 50) och Kern (2023, 113) är frivillig inom kommunerna, där man menar att de själva kan välja utformningen av klimatarbetet. Detta kan förstärka min analys gällande användning av ekologiska modernisering, det vill säga att arbeta med de olika värdena samtidigt. Enligt styrdokumentet är viljan fortsätta växa inom staden aktuell, vilket tyder på fokus på ekonomisk tillväxt, men i samband att den ekologiska aspekten inte ska ta skada. Med andra ord, man vill inte utesluta några av värdena vilket betyder att ekologisk modernisering pågår inom kommunen för att i sin tur inte skada den ekonomiska tillväxten.

### *Retorik*

Den positiva retoriken inom kommunen har funnits innan klimatstrategen anställdes, det vill säga innan det praktiska arbetet påbörjades. Van der Heijden (2018, 89-93) tar upp att städer/kommuner kan måla upp bilder av att vara klimatvänliga i syfte att öka sin ekonomiska tillväxt samt enbart utföra moderata åtgärder i stället för transformativa klimatomställningar. Ett tecken på en moderat åtgärd är stycket om fossila bränslen (exklusive det man bränner inom Jönköping Energi) vilket är en liten detalj men viktig. Jönköping Energi är den största utsläppskällan samtidigt som den är viktig för kommunens energiproduktion, vilket kan betyda att all praktisk handling inte alltid går i samklang med retoriken de för. Med andra ord, Jönköping kommun vill bevara sin energisektor.

Kommunen hänvisar till klimat-neutralitet och uppfyllnad av parisavtalet vilket kan tolkas som att en positiv inställning förekommer. Man lutar sig på parisavtalet och vill ta sig an klimatarbetet, samtidigt som praktiken visar tendenser på ekonomiska värden eller fokus på andra sakfrågor såsom befolkningstillväxten.

### *Kunskap*

De hinder som kommuner möter i samband med klimatarbetet kan vara kunskap. Inom styrdokumentet hänvisar de ofta till ökad medvetenhet, betonar nuvarande och behovet att öka den samlade kunskap, samt som klimatstrategen uttryckte om politikernas begränsade kunskap, vilket kan vara tecken på att Jönköpings kommun har saknat relevant kunskap. Inom stadstyrning är det tydligt att det råder en stor kunskapsbrist inom klimatarbetet (Van der Heijden 2018, 86).

Klimatarbete kräver mer kunskap och innefattar en lärningsprocess (Kern 2023, 122).

Jönköping kommun enligt styrdokumentet är benägna och villiga att öka sin kunskap för att kunna möta klimatförändringarna. Utifrån de olika typer av stad som beskrivs i Kern (2023, 119-120) kopplar jag ”kunskapsstäder” som en förutsättning för ett effektivare klimatarbete. Kunskap ingår kommuners kapacitetsbyggande som en hjälp mot klimat-neutralitet (Kern 2023, 122-125). Då Jönköpings kommun inte haft en stor kunskap inom klimatarbetet har det varit svårare för kommunen att ta sig längre fram i sin utvecklingskurva.

### *Struktur*

Klimatarbetet innan man anställde en klimatstrateg saknade en tydlig struktur, ett målfokus och ett tydligt ansvarsområde. I samband med anställning av klimatstrateg och upprättandet av ”programmet för hållbarhet” har kommunen fått målformuleringar och strategier att sträva efter vilket kan underlätta utvecklingen framåt. Målformuleringar och hantering av klimatarbetet kan kräva omorganisering och skapandet av nya enheter såsom olika positioner inom klimatarbetet (Kern 2023, 122-125). Med andra ord, Jönköpings kommunen var i behov av en klimatstrateg för att få klimatarbetet mer tydligt och strukturerat.

## 8 Diskussion och slutsats

Om man utgår från analysen av styrdokumentet kan dock befolkningstillväxten och den viljan att utöka sin ekonomiska tillväxt identifieras som orsaker till att kommunen har haft det svårt att starta upp ett effektivt klimatarbete. De samband som jag har funnit är att fokuset på ekonomisk tillväxt och befolkningsfrågan har legat högt i kurs och därav konkurrerat ut klimatarbetet som aktuellt på dagordningen. Befolkningstillväxt och ekonomisk tillväxt kan i sin tur kopplas ihop genom så kallad stadspolitik för att generera konkurrenskraft (Van der Heijden 2018, 83-86; Montin & Granberg 2021, 113-123). Vilket dessutom leder mig till ekologisk modernisering och bilder av att vara klimatvänlig som sätter kursen för klimatarbetet. Det kan vara förenklat att beskriva befolkningstillväxten och den ekonomiska tillväxten som enda tänkbara orsaker till att klimatarbetet har ställts på prov. Kommunen skriver i sina dokument att det ständigt pågår avvägningar mellan olika intressen, där negativa ekologiska konsekvenser ska kunna kompenseras. Den ekologiska modernisering är dock en utgångspunkt inom arbetet, vilket kan ses som en moderat åtgärd, men även en rimlig väg för kommunen att ta.

De gamla mönstren inom den politiska kontexten tillsammans med miljöpartiets svaga ställning har lett till klimatarbetet blivit "icke-styrt" (Van der Heijden 2018, 92-93). Vilken kan ha lett till den sena anställningen (i jämförelse med andra kommuner) av klimatstrategen. Den sena anställningen tillsammans med den bristande kunskapen inom klimatarbetet har lett till att Jönköpings kommun kapacitetsbyggande har varit bristfällig och därav ej någon tydlig effektivitet. Innan anställningen av klimatstrategen fick klimatarbetet inte en chans att institutionaliseras/integreras in i kommunens strategiska planering.

Städernas/kommunernas ökade roll inom klimatpolitiken anses vara av vikt, därav borde osäkerheter kring klimatarbete och dess strategier vara en fråga som borde utvecklas och utforskas vidare (Montin 2007, 54).

## 9 Bilaga frågeschema

Frågor jag ställde till miljöpartiets språkrör.

- Hur har Jönköpings kommun arbetat med klimatet sedan du började år 2014?
- Vad har miljöpartiet försökt att genomföra dessa år?

Frågor jag ställde till klimatstrategen

- Hur ser fokuset ut på klimatarbetet idag inom kommunen?
- Ni har gjort en koldioxidbudget, när och varför gjordes den?
- Hur har dialogen sett ut kring klimatarbetet under dessa år sedan du började arbeta som klimatstrateg?

Frågor jag ställde till projektledaren inom hållbart resande.

- Vart ligger klimataspekten i ert arbete med hållbart resande?
- Hur har dialogen sett ut inom kommunen kring ert arbete?

Frågor jag ställde till alla tre intervjuer

- Vad arbetar ni med nu?
- Vad möter ni för motstånd, barriärer, utmaningar?

# 10 Referenser

## **Böcker**

Badersten, B. (2013). *Normativ Metod: att studera det önskvärda*. Upplaga 1:2. Malmö: Holmberg.

Beckman, Ludvig. (2005). *Grundbok i idéanalys*. Stockholm: Santerus Förlag.

Boréus, K & Kohl, S. (2018). "Innehållsanalys". I Boréus, K & Bergström. (red.). *Textens mening och makt*. Upplaga 4. Studentlitteratur AB. Lund. S. 49-93.

Kern, K., (2023). "Cities in EU multilevel climate policy: governance capacities: spatial approaches and upscaling of local experiments". I Rayner, T., Szulecki, K., Jordan, J.A., & Oberthür, S. (red.). *Handbook on European Union Climate change Policy and Politics*. Edward Elgar Publishing. S. 113-128.

Montin, S., & Granberg, M. (2021). *Moderna Kommuner*. Upplaga 5. Stockholm: Liber AB.

Teorell, J. & Svensson, T. (2007). *Att fråga och att svara. Samhällsvetenskaplig metod*. Upplaga 1:3. Malmö: Liber.

Van Der Heijden, J. (2018). "City and subnational Governance: High ambitions, Innovative instruments and Polycentric Collaborations?" I Jordan, A., Huitema, D., Van Asselt, H., & Forster J. (red.). *Governing Climate Change: Policentricity in Action?* Cambridge University Press. S 81-97.

## **Artiklar**

Aust, P, H. (2019). "The shifting role of cities in the global climate change regime: From Paris to Pittsburgh and back?" *Reciel Review of European, Comparative and International Enviromental Law*. Volym 28:1. S 57-66. <https://doi.org/10.1111/reel.12272>

Montin, S. (2007). "Kommunerna och klimatpolitiken: ett exempel på tredje generationens politikområden". *Statsvetenskaplig tidskrift*. Volym 109:1. S. 37-58. [Kommunerna och klimatpolitiken - ett exempel på tredje generationens politikområden | Statsvetenskaplig tidskrift \(lu.se\)](#). (Hämtad 2023-10-22).

Reinekoski, T., Lahikainen, L., Virtanen, J, M., Sorsa, T., & Lehtonen, T-K., (2023). "Frictional rhythms of climate work in city governance". *The Sociological Review*. Volym 71:3. S 660-678. <https://doi.org/10.1177/00380261221123186>

Roulston, K. (2010). "Considering quality in qualitative interviewing". *Sage Journals*. Volym 10:2. S. 199-228. <https://doi.org/10.1177/1468794109356739>

Schaeffer, N.C., & Presser, S. (2003). "The science of asking questions". *Annual review of sociology*. Volym 29. S. 65-88. <https://doi.org/10.1146/annurev.soc.29.110702.110112>

### **Rapporter**

Jönköping Kommun. (2012). *Kommunikationsstrategi – åtgärder för ett hållbart trafiksystem*. (Ks 2011:422). Jönköping Kommun. <https://www.jonkoping.se/kommun--politik/sa-styrs-var-kommun/styrande-dokument-och-reglementen> (Hämtad 2023-12-05).

Jönköping Kommun. (2018). *Program för anpassningar till klimatförändringar*. (Ks/2018:144). Jönköping Kommun. <https://www.jonkoping.se/kommun--politik/sa-styrs-var-kommun/styrande-dokument-och-reglementen> (Hämtad 2023-11-17).

Jönköping Kommun. (2019). *Grönstrukturplans för Jönköpings Kommun tätorter 2019*. (Ks/2019:145). Jönköping Kommun. <https://jonkoping.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=798a2f16744045c7984bb4c86eda446e> (Hämtad 2023-11-17).

Jönköping Kommun. (2022). *Program för hållbarhet i Jönköpings kommun 2022-2030*. (Ks/2022:220). Jönköping Kommun. <https://www.jonkoping.se/kommun--politik/sa-styrs-var-kommun/styrande-dokument-och-reglementen> (Hämtad 2022-11-22).



Jönköping Kommun. (2023). *Kommunprogram för mandatperioden 2023-2026*. (Diarienummer: 2023:150). Jönköping Kommun. <https://www.jonkoping.se/kommun--politik/sa-styrs-var-kommun/styrande-dokument-och-reglementen> (Hämtad 2023-11-20).

Storbjörk, S., Isaksson, K., Hjerpe, M., Antonson, H., & Hrelja, R. (2017). *Kommunerna och klimatställningen: Lärdomar om klimatfrågans integrering i lokal policy och planering. En slutrapport från forskningsprojektet CLIPP*. (ISSN 1654-1529; 2017:1). Linköping: Linköping University Electronic Press, 2017. [Kommunerna och klimatställningen : Lärdomar om klimatfrågans integrering i lokal policy och planering. En slutrapport från forskningsprojektet CLIPP \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/) (Hämtad 2023-12-11).

### **Webbsidor**

Aktuell hållbarhet. (2023a). *Implementering av Agenda 2030*. <https://kommunrankning.miljobarometern.se/resultat/implementering-av-agenda-2030/compare> (Hämtad 2023-10-21).

Aktuell hållbarhet. (2023b). *Resultat 2023-Jönköping*. <https://kommunrankning.miljobarometern.se/resultat/j%C3%B6nk%C3%B6ping> (Hämtad 2023-10-21).

Greenpeace. (2023). *Klimatförändringar och extremväder*. [https://www.greenpeace.org/sweden/klimat/klimatforandringar/?utm\\_source=google&utm\\_medium=cpc&utm\\_content=16556625000&utm\\_campaign=g&utm\\_term=132348055577&gad\\_source=1&gclid=CjwKCAiAg9urBhB\\_EiwAgw88mY7vWgusUv0Y4V2bU3NbzIZ4mIgbLXe04CPQIW03nCj\\_4qKB3B1dBoCS1kQAvD\\_BwE](https://www.greenpeace.org/sweden/klimat/klimatforandringar/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_content=16556625000&utm_campaign=g&utm_term=132348055577&gad_source=1&gclid=CjwKCAiAg9urBhB_EiwAgw88mY7vWgusUv0Y4V2bU3NbzIZ4mIgbLXe04CPQIW03nCj_4qKB3B1dBoCS1kQAvD_BwE) (Hämtad 2023-12-11)

Naturvårdsverket. (u.å.). *Vad är Parisavtalet?* <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/det-globala-klimatarbetet/parisavtalet/vad-ar-parisavtalet/> (Hämtad 2023-12-11).

### **Intervju**

Intervjuperson A. (2023, november 20). Språkrör för miljöpartiet. Personlig kommunikation.

Intervjuperson B. (2023, november 27). Klimatstrateg. Personlig kommunikation.

Intervjuperson C. (2023, december 4). Projektledare för hållbart resande. Personlig kommunikation.