



# Uppföljning av Skånes miljöhandlingsprogram

Kommunernas åtgärder inom klimat- och  
energiområdet

**Miljö**

Tommy Persson  
2009



**LÄNSSTYRELSEN**  
I SKÅNE LÄN

Titel: Uppföljning av Skånes miljöhandlingsprogram – kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet

Utgiven av: Länsstyrelsen i Skåne Län

Författare: Tommy Persson

Beställningsadress: Länsstyrelsen i Skåne Län  
Miljöavdelningen  
205 15 MALMÖ  
Tfn: 040-25 20 00  
[skane@lansstyrelsen.se](mailto:skane@lansstyrelsen.se)

Copyright: Länsstyrelsen i Skåne län. Innehållet får gärna citeras eller refereras med uppgivande av källa.  
Länsstyrelsen äger rättigheterna till bilderna.

Upplaga: Rapporten finns endast som pdf-fil på [www.lansstyrelsen.se/skane](http://www.lansstyrelsen.se/skane)

ISBN: 978-91-86079-46-8

Tryckt: 2009

Omslagsbild: SXC.HU

## **Förord**

Uppföljningen av kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet som presenteras i denna rapport har genomförts mellan september och december 2008. Ansvarig för uppföljningen och rapportförfattare har varit Tommy Persson på Miljömålssekretariatet på Länsstyrelsen i Skåne.

Ett stort tack riktas till tjänstemän och politiker i kommunerna som har bidragit med underlag till uppföljningen. Ett tack riktas också till övriga medarbetare inom Länsstyrelsen som har bidragit till rapportens innehåll och utformning.

Tommy Persson  
Malmö  
Januari 2009

# Innehållsförteckning

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>Inledning</b> .....	<b>7</b>
Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram.....	7
Uppföljning av Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram .....	7
Kommunernas roll i miljömålsarbetet.....	8
Strategier för att nå miljömålen .....	9
<b>Uppföljning av kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet...</b>	<b>10</b>
Genomförandet av uppföljningen.....	10
Avgränsningar .....	11
Resultat .....	12
Åtgärder inom Begränsad klimatpåverkan .....	13
Åtgärder inom Frisk luft.....	23
Åtgärder inom God bebyggd miljö.....	25
Övergripande åtgärd – Upphandling .....	36
<b>Slutsatser och diskussion</b> .....	<b>38</b>
Begränsad klimatpåverkan .....	40
Frisk luft .....	41
God bebyggd miljö.....	42
Här behövs en kraftsamling .....	44
Energieffektivisering och miljöanpassad energiförsörjning .....	45
Miljöanpassade transportsystem.....	45
Produktion och användning av biogas .....	46
Hållbar fysisk planering.....	46
Miljöanpassad offentlig upphandling .....	46
Utbildningsinsatser.....	46
Bilaga 1. Lista över kommuner som har medverkat i uppföljningen .....	48
Bilaga 2. Samlad redovisning av uppföljning av kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet.....	49
Bilaga 3. Kommunvis redovisning av åtgärdsstatus inom klimat- och energiområdet hösten 2008 .....	52
Bilaga 4. Utdrag ur undersökning av kommunernas arbete med klimat- och energistrategier. ....	53
<b>Referenser</b> .....	<b>54</b>

## Sammanfattning

Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram fastställdes i november 2003 och anger regionala mål och åtgärder för att nå Sveriges miljökvalitetsmål. En aktualisering av mål och åtgärder i programmet genomfördes under år 2007 och år 2008. Miljöhandlingsprogrammet innehåller idag närmare 300 åtgärder fördelade på en mängd olika aktörer. Kommunerna är en av de viktigaste aktörerna med ansvar för genomförandet av omkring 130 åtgärder, fördelade över samtliga femton miljömål som är aktuella för Skåne.

Länsstyrelsen har det regionala ansvaret för att driva på, samordna och följa upp miljömålsarbetet i länet. Denna uppföljning syftar till att kartlägga i vilken utsträckning kommunerna arbetar med de åtgärder inom klimat- och energiområdet som anges i miljöhandlingsprogrammet.

17 kommuner besöktes under hösten år 2008 för att inhämta underlag och information om vilka åtgärder i miljöhandlingsprogrammet som de arbetar med. Vid dessa möten deltog framförallt tjänstemän, men även i vissa fall politiker, med ansvar för kommunens strategiska miljöarbete. De kommuner som inte besöktes besvarade istället en enkät om sitt åtgärdsarbete. Svarsfrekvensen för uppföljningen var 70 % (23 av 33 kommuner).

Uppföljningen omfattade 31 åtgärder inom miljökvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft* och *God bebyggd miljö*. Resultatet visar att ingen åtgärd än så länge kan anses som helt genomförd, dvs att samtliga 33 kommuner har genomfört åtgärden fullt ut. Däremot har 13 åtgärder klassats som påbörjade av majoriteten av kommunerna som medverkat i uppföljningen. Ytterligare tio åtgärder klassades som att de pågår kontinuerligt i kommunerna. Åtta åtgärder klassades som ej påbörjade, vilket i praktiken kan innebära att åtgärden är påbörjad eller till och med genomförd i några kommuner, men att majoriteten av kommunerna ännu inte har påbörjat arbetet. Resultatet innebär att mer än två tredjedelar av åtgärderna är påbörjade eller pågår kontinuerligt i majoriteten av Skånes kommuner idag vilket är positivt.

Enligt miljöhandlingsprogrammet ska de flesta åtgärderna vara genomförda till år 2010. Resultatet från uppföljningen visar att det inte är troligt att någon åtgärd kommer att vara helt genomförd i samtliga kommuner till detta årtal. Däremot kommer de flesta åtgärderna vara påbörjade eller pågå kontinuerligt i de flesta kommuner. Det pågår idag en hel del arbete inom klimat- och energiområdet i kommunerna, men takten måste öka och alla kommuner bidra i det gemensamma

arbetet att skapa ett energieffektivt och fossilfritt Skåne med *Begränsad klimatpåverkan*.

## **Inledning**

Riksdagen beslutade år 1999 om 15 miljö kvalitetsmål för Sverige. Målen beskriver tillståndet i vår miljö när vi har en ekologisk hållbar utveckling. Miljö kvalitetsmålen ska vara uppfyllda inom en generation vilket innebär till år 2020 förutom målet *Begränsad klimatpåverkan* som ska vara uppnått till år 2050. År 2005 kompletterades miljö kvalitetsmålen med ett sextonde mål om ett rikt växt- och djurliv. Miljö kvalitetsmålen har konkretiserats med drygt 70 delmål som ska uppnås med hjälp av tre övergripande åtgärdsstrategier. Alla som verkar och bor i Sverige har ett ansvar för att hjälpa till att uppnå våra gemensamma miljö mål och skapa ett hållbart samhälle.

Länsstyrelserna har det regionala ansvaret för alla miljö kvalitetsmål utom *levande skogar*, där Skogsstyrelsen är ansvarig. Länsstyrelserna ska samordna det regionala arbetet med miljö målen och regionalisera de nationella målen, svara för regional uppföljning och verka för att målen nås i länet.

## **Skånes miljö mål och miljö handlingsprogram**

De skånska miljö målen med tillhörande handlingsprogram med åtgärder fastställdes i november 2003. Programmet togs fram i bred delaktighet med olika aktörer i länet som kommuner, statliga myndigheter, näringsliv och intresseorganisationer. Åtgärder för att uppnå de skånska målen fördelas på ovanstående aktörer med en uppmaning till gemensamt ansvar för genomförandet.

En mindre revidering av de skånska miljö målen gjordes under år 2007 som en anpassning till förändringar på nationell nivå med bl a ett helt nytt miljö kvalitetsmål; *ett rikt växt- och djurliv*. Under år 2008 har processen fortsatt med en aktualisering av åtgärder i Skånes miljö handlingsprogram. Syftet har varit att stryka åtgärder som är utförda eller av olika anledningar är inaktuella, formulera om otydliga åtgärder samt i mindre omfattning formulera nya åtgärder om så har varit nödvändigt.

## **Uppföljning av Skånes miljö mål och miljö handlingsprogram**

Länsstyrelsen i Skåne län följer årligen upp de skånska miljö målen och rapporterar utvecklingen till Miljö målsrådet som har det nationella ansvaret att följa upp miljö målsarbetet i Sverige och avrapportera till regeringen. Resultatet redovisas på den nationella Miljö målsportalen, [www.miljomal.nu](http://www.miljomal.nu) . Uppföljningen för Skåne län presenteras också i rapportserien "Miljö tillståndet i Skåne" och vid en årlig regional miljö målskonferens.

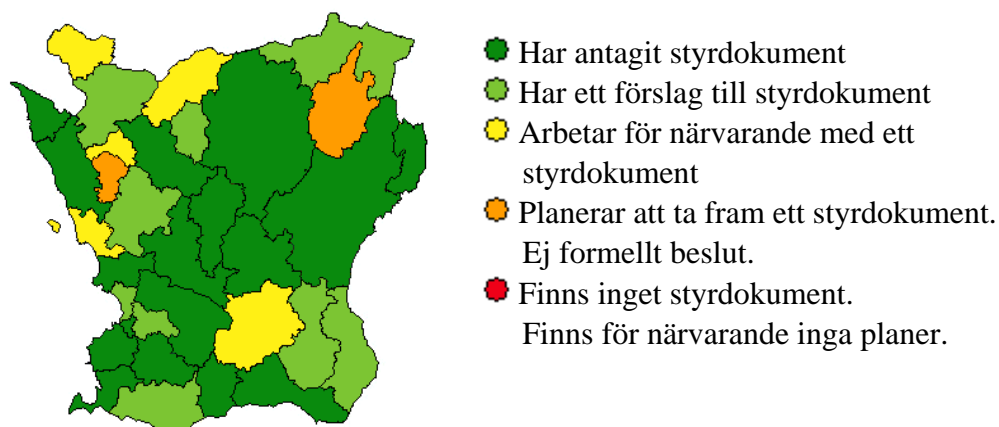
För uppföljning av åtgärder i miljöhandlingsprogrammet saknas motsvarande uppföljningssystem. Det gäller framförallt uppföljning av de åtgärder som genomförs av aktörer utanför Länsstyrelsens egen organisation. Den senaste uppföljningen som gjordes av externa åtgärder genomfördes 2005 och omfattade endast några prioriterade åtgärder. Skånes miljöhandlingsprogram innehåller närmare 300 åtgärder fördelade på omkring 100 olika aktörer. För hälften av åtgärderna ligger ansvaret för genomförandet på andra aktörer än Länsstyrelsen. Detta är naturligtvis en utmaning i arbetet med att följa upp åtgärderna i programmet. Kommunerna kan ses som en av de viktigaste aktörerna för genomförandet av miljöhandlingsprogrammet med omkring 130 utpekade åtgärder fördelade över samtliga miljömål.

### Kommunernas roll i miljömålsarbetet

Kommunerna har en mycket viktig roll i arbetet för att nå miljömålen. Genom att översätta nationella och regionala miljömål till lokala mål och åtgärder kan miljömålen bli verksamma redskap i den lokala politiken. Miljömålen berör kommunernas arbete med folkhälsa, tillväxt, kulturmiljö, samhällsbyggnad, naturvård och annat välfärdsarbete för att skapa en god lokal livsmiljö.

Kommunerna kan som stora verksamhetsutövare och genom samhällsplanering och tillsyn bidra till det praktiska genomförandet av miljömålsarbetet. Samarbete med övriga lokala aktörer som medborgare, företag och organisationer är en förutsättning för detta arbete. För att samordna ovanstående områden på lokal nivå anser Länsstyrelsen att det är viktigt att kommunerna tar fram ett samlat styrdokument som beskriver mål, åtgärder eller strategier för det lokala miljömålsarbetet. Idag har 17 av länets 33 kommuner beslutat om ett sådant styrdokument, se figur 1. Av de kommuner som ännu inte har antagit ett styrdokument har de flesta tagit fram ett samlat förslag som ska beslutas inom kort.

Figur 1.





## Strategier för att nå miljömålen

För att samordna och styra det långsiktiga arbetet för att nå miljökvalitetsmålen, så att de kan fungera som redskap i strävan att uppnå ett hållbart samhälle, har regeringen lyft fram tre åtgärdsstrategier. Strategierna redovisar de utmaningar som är särskilt viktiga för att målen ska kunna nås. De tre åtgärdsstrategierna är:

1. *Effektivare energianvändning och transporter* - som syftar till att minska utsläppen från energi- och transportsektorn samt öka andelen förnybar energi (EET-strategin)
2. *Giftfria och resurssnåla kretslopp* – som syftar till att minska användningen av naturresurser, minska utsläppen av miljögifter och skapa energi- och materialsnåla kretslopp (GRK-strategin)
3. *Hushållning med mark, vatten och bebyggd miljö* – som syftar till att bevara den biologisk mångfalden och värdefulla kulturmiljöer, skydda människors hälsa samt verka för en miljöanpassad fysisk planering och hållbar bebyggelsestruktur (HUM-strategin).

Genom att samla åtgärderna för att nå miljömålen i om ovanstående strategier kan åtgärdsarbetet samordnas vilket kan skapa synergieffekter i genomförandet samtidigt som eventuella målkonflikter kan tydliggöras.

## **Uppföljning av kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet**

Länsstyrelsen har i uppdrag att följa hur arbetet går med att nå de skånska miljömålen. Under hösten 2008 har Länsstyrelsen därför genomfört en uppföljning av åtgärder i Skånes miljöhandlingsprogram. Uppföljningen har fokuserat på kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet.

Syftet med uppföljningen har varit att:

- Sprida information till kommunerna om vilka åtgärder de har ansvar för i Skånes miljöhandlingsprogram efter aktualiseringen.
- Kartlägga i vilken utsträckning kommunerna arbetar med åtgärderna i miljöhandlingsprogrammet
- Få in förslag på förändrade eller nya åtgärder inför framtida revidering av Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram
- Få in synpunkter på hur åtgärdsarbetet kan följas upp framöver
- Skapa kontakter med ansvarig för miljömålsarbetet i kommunerna

Resultatet av kartläggningen av i vilken utsträckning kommunerna arbetar med åtgärderna i miljöhandlingsprogrammet presenteras i denna rapport.

### **Genomförandet av uppföljningen**

17 kommuner har besökts för att inhämta underlag och information om vilka åtgärder inom klimat- och energiområdet i Skånes miljöhandlingsprogram som kommunerna arbetar med. På grund av svårigheter att boka tider för möte med rätt personer och tidsbrist har övriga kommuner istället fått besvara en enkät om deras åtgärdsarbete. Enkät svar från sex kommuner har inkommit. Detta ger en svarsfrekvens för uppföljningen på 70 % (23 av 33 kommuner).

De besökta kommunerna har en bra spridning storleksmässigt och geografiskt och om det finns ett beslutat styrdokument för miljömålsarbetet eller ej. Se bilaga 1 för vilka kommuner som har besökts för en intervju respektive svarat på enkäten. Grunden för både intervjuerna och enkäten har varit en lista med kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet i Skånes miljöhandlingsprogram.

Listan med åtgärder har skickats till besökta kommuner några veckor före inbokat möte för att underlätta kommunens interna arbete med att ta fram information om åtgärderna till mötet. De som har medverkat vid mötena från kommunens sida har framförallt varit den eller de personer som har ett strategiskt ansvar för utveckling, samordning och rapportering av kommunens miljöarbete, dvs

miljöstrateg, miljösamordnare eller miljöchef. Vid flera möten har också chefer för andra kommunala verksamheter som samhällsbyggnad och teknik deltagit. Den politiska nivån har varit representerad vid några möten genom ansvarigt kommunalråd eller ordförande för miljö- och byggnämnd eller motsvarande. Länsstyrelsen har representerats av rapportförfattaren och medarbetare från Miljömålssektariatet.

Vid mötena har listan med åtgärder gått igenom och kommenterats från kommunens sida. Kommunerna har också informerat om hur deras miljömålsarbete är organiserat, följs upp och avrapporteras. Mötena har av båda parter upplevts som givande då Länsstyrelsen fått möjlighet att förankra det regionala miljömålsarbetet och kommunerna fått ett bollplank för vidare diskussioner om utveckling av det lokala miljömålsarbetet samt information om regionala prioriteringar inom klimat- och energiområdet.

Efter mötena har resultatet från diskussionerna dokumenterats och i vissa fall kompletterats med uppgifter från kommunerna i efterhand. Resultaten från både besöken och enkäten utgör underlaget för denna rapport.

## **Avgränsningar**

Uppföljningen har koncentrerats till kommunernas åtgärder i Skånes miljöhandlingsprogram som kan hänföras till den nationella åtgärdsstrategin *Effektivare energianvändning och transporter* (EET-strategin) som har beskrivits ovan. Fördelen med att fokusera på åtgärderna inom en särskild strategi är att uppföljningen kan ge en samlad bild av åtgärdsarbetet inom området och därmed vara ett viktigt underlag till förslag på nya åtgärder och initiativ samt vidare kraftsamling i åtgärdsarbetet. I förhållande till kommunernas åtgärder i miljöhandlingsprogrammet omfattar EET-strategin framförallt åtgärder inom miljö kvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft* och delar av *God bebyggd miljö*.

En av åtgärderna som kan hänföras till EET-strategin, åtgärd 14.12 *upprättande av stadsdelsprogram i de större kommunerna*, har inte följts upp eftersom de mindre kommunerna inte känt att åtgärden berör dem.

Under år 2007 och år 2008 har Länsstyrelsen arbetat med framtagande av en Klimat- och energistrategi för Skåne som lämnades över till regeringen den 31 oktober 2008. Klimat- och energistrategin beskriver förutsättningarna i Skåne för en omställning av energisystemet och minskade klimatutsläpp, samt pekar ut vision, mål och åtgärdsområden för arbetet fram till 2020. Klimat- och energifrågorna har således haft hög prioritet i Länsstyrelsens arbete under året och

kommer fortsättningsvis att vara ett viktigt område, vilket gör det intressant att få en övergripande bild av hur kommunerna i länet arbetar med dessa viktiga frågor. En annan anledning till att fokusera uppföljningen på detta område är det internationella och nationella fokus som finns på åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från transport- och energisektorn.

## Resultat

I detta avsnitt redovisas resultatet från uppföljningen av kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet. Redovisningen är indelad efter vilket miljökvalitetsmål åtgärderna tillhör enligt Skånes miljöhandlingsprogram.

För varje åtgärd redovisas åtgärdsformuleringen som den uttrycks i miljöhandlingsprogrammet. Därefter följer en övergripande beskrivning av åtgärdsarbetet i kommunerna baserat på intervjuerna och enkätsvaren. Redovisningen av respektive åtgärd avslutas med en bedömning av åtgärdsstatus.

Åtgärdsstatusen uttrycks som genomförandegrad enligt följande klassning.

- **Genomförd (G):** Åtgärden är helt genomförd av samtliga kommuner
- **Påbörjad (P):** Åtgärden är påbörjad i minst hälften av kommunerna
- **Pågår kontinuerligt (K):** Åtgärden är påbörjad i minst hälften av kommunerna och fortsätter kontinuerligt inom kommunens ordinarie verksamhet.
- **Ej påbörjad (E):** Åtgärden är ej påbörjad i majoriteten av kommunerna.

Klassningen av genomförandegraden av åtgärderna ansluter till den indelning som har gjorts av länsstyrelserna i Jönköpings län och Hallands län för uppföljningen av deras respektive åtgärdsprogram. Detta öppnar därmed för en jämförelse av genomförandegraden mellan länsstyrelserna. Dock kommer en sådan jämförelse inte att behandlas inom ramen för denna avrapportering. Ovanstående genomförandegrader har också använts för uppföljningen på kommunnivå och avser åtgärdsstatusen för den enskilda kommunen.

En sammanställning av statusen för respektive åtgärd presenteras i bilaga 2, medan en kommunvis redovisning av åtgärdsstatusen presenteras i bilaga 3.

## Åtgärder inom Begränsad klimatpåverkan

### **Åtgärd nr 1.1**

*En klimat- och energistrategi upprättas som innehåller ett program för miljöanpassade transporter. Strategin kan omfatta flera av nedanstående åtgärder. Strategin bör på lämpligt sätt knytas till andra planer och program.*

#### **Uppföljning**

10 av 23 kommuner har antagit en särskild strategi för klimat- och energiarbetet. Några kommuner hänvisar till den klimatstrategi som togs fram i samband med ansökan om medel från det statliga klimatinvesteringsprogrammet (KLIMP) och som fortfarande är aktuella i vissa fall. Några kommuner har integrerat strategin i styrdokument för det övriga miljömålsarbetet (lokala miljömål, miljöprogram eller motsvarande). Flera kommuner har påbörjat ett arbete med att ta fram en särskild strategi för klimat- och energiområdet eller satt upp det som en åtgärd i miljömålsarbetet.

Utöver Länsstyrelsens åtgärdsuppföljning har Energikontoret i Skåne undersökt kommunernas arbete med klimat- och energistrategier. Av de 32 kommuner med vilka kontakt har upprättats svarar 25 att de har en klimat- eller energistrategi. Åtta av dessa kommuner har strategier som är antagna år 2004 eller tidigare. 19 av de 32 kommunerna svarar att de arbetar aktivt med energiplan/klimatstrategi eller med dessa frågor inom miljömålsarbetet. Utdrag ur Energikontorets undersökning presenteras i bilaga 4.

Nätverket Klimatkommunerna har under år 2007 och år 2008 bedrivit ett klimatcoachningsprojekt riktat mot mindre kommuner med upp till 15 000 invånare. Målet med projektet har varit att lägga grunden för ett långsiktigt klimatarbete i mindre kommuner som saknar en klimatstrategi eller motsvarande plan. Fem skånska kommuner har medverkat i projektet; Hörby, Osby, Perstorp, Skurup och Östra Göinge. Av dessa har Osby antagit en klimatstrategi medan de andra är i slutfasen med att anta en strategi. Kristianstad har fungerat som mentorskommun till de skånska kommuner som ingått i projektet.

#### **Status**

Påbörjad.

## **Åtgärd nr 1.2**

*Ett program för mobility management i Skåne vidareutvecklas och genomförs. Bland annat inrättas ett regionalt mobilitetskontor som syftar till att genom attityd- och beteendeförändringar minska efterfrågan på transporter.*

### **Uppföljning**

Åtgärden har i denna uppföljning tolkats som i vilken utsträckning de skånska kommunerna bedriver attitydpåverkande arbete och projekt för hållbart resande riktat till invånare och företag. 13 av 23 kommuner anger att de aktivt arbetar med hållbart resande. I de större kommunerna finns en mobilitetsfunktion placerad på den tekniska förvaltningen eller motsvarande, och arbetet bedrivs som en del av den ordinarie verksamheten. En del av insatserna är finansierade genom medel från KLIMP-projekt.

De kommuner som arbetar med hållbart resande genomför också någon eller några av de kampanjer som samordnas av Hållbar Mobilitet Skåne (HM Skåne), som t ex Skåne trampar, Vänlig väg till skolan och Inga löjliga bilresor. HM Skåne är ett regionalt centrum för miljöanpassade transporter med Region Skåne, Vägverket Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne län som huvudfinansiärer. Centrat finansieras också av deltagaravgifter och medel från Naturvårdsverkets klimatinvesteringsprogram. Följande kommuner är deltagare i HM Skåne; Eslöv, Helsingborg, Hässleholm, Kristianstad, Kävlinge, Landskrona, Lomma, Lund, Malmö, Osby, Skurup, Svedala, Tomelilla, Trelleborg, Ystad och Örskälljunga.

### **Status**

Påbörjad.

## **Åtgärd nr 1.4**

*En mötespolicy tas fram som ett komplement till resepolicy för att stimulera telefon- och videomöten samt bidra till miljöanpassning av arbetsresor.*

### **Uppföljning**

Inga kommuner har hittills tagit fram en särskild mötespolicy. Några kommuner har istället integrerat dessa frågor i den övergripande resepolicy för kommunens verksamheter. Ett exempel är Helsingborg där resepolicy anger att ”innan en resa beställs ska man noga överväga om den går att ersätta med telekommunikation, t ex telefonmöte eller videokonferens”. I policy anges också att hänsyn ska tas till både miljön och ekonomi vid tjänsteresor. I flera kommuner pågår ett arbete med att se över eller ta fram en ny resepolicy.

### **Status**

Ej påbörjad.

### **Åtgärd nr 1.5**

*Minst hälften av de anställda som kör regelbundet i tjänsten utbildas i sparsam körning.*

#### **Uppföljning**

Utbildning i sparsam körning pågår i 15 av de kommuner som har medverkat i uppföljningen. Ofta riktas utbildningarna mot de grupper som kör mest i tjänsten, t ex hemtjänstpersonal och vissa vaktmästare. Höörs kommun har angett att de under år 2006 bedrev en kampanj där man utbildade betydligt fler än hälften av de anställda som kör regelbundet i tjänsten. En sådan satsning bör följas upp med nya utbildningar för nyanställda medarbetare, och även repetition för de medarbetare som redan har gått utbildningen, för att upprätthålla en positiv effekt vad gäller minskad drivmedelsförbrukning. Fastighetsteknik inom C 4 Teknik i Kristianstad följer upp drivmedelförbrukningen för deras servicebilar inom ordinarie intern kontroll vilket kan vara ett sätt att säkerställa effekterna av utbildningen under en längre period. I de flesta kommuner skulle det krävas stora utbildningsinsatser för att nå upp till hälften av de anställda som beskrivs i åtgärden. Utbildning i sparsam körning bör därför vara en åtgärd som pågår kontinuerligt i kommunerna.

### **Status**

Påbörjad.

### **Åtgärd nr 1.7**

*Miljökrav ställs vid upphandling och inköp av transporttjänster och endast fordon med goda miljöegenskaper upphandlas.*

#### **Uppföljning**

En majoritet av kommunerna uppger att de ställer miljökrav vid upphandling av transporttjänster och inköp av fordon. Det är främst i samband med upphandling och inköp av tjänstebilar som kommunerna ställer miljökrav. Miljökraven uttrycks ofta som att bilar som går på biogas alternativt etanol ska införskaffas i första hand. Det är betydligt färre kommuner som ställer krav vid upphandling av transporttjänster. Det är främst vid upphandling av sopbilar och skolskjutsar som kommunerna har ställt miljökrav. Ett intressant exempel är Kristianstad kommun som har ställt krav på utbildning i eco-driving för leverantör av entrémattor och biogasdrift för fordon som genomför service av gatubelysningen i kommunen.

Av de kommuner som har medverkat i uppföljningen och som är medlemmar i MILOU arbetar samtliga på något sätt med att ställa miljökrav i upphandlingen av transporttjänster och fordon. MILOU är ett skånskt kompetenscentrum för miljöanpassad offentlig upphandling. Projektet genomförs av Hållbar Utveckling Skåne, i samarbete med Energikontoret Skåne och Sustainable Business Hub. MILOU finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden, Region Skånes Miljövårdsfond, Länsstyrelsen i Skåne län, Naturvårdsverket och Miljömålsrådet, samt medlemskommunerna. Ett av MILOU:s tematiska områden är upphandling av fordon och transporter där man har genomfört seminarier för att visa på möjligheter och verktyg för att ställa miljökrav vid upphandling och inköp.

HM Skåne bedrev under år 2007 på uppdrag av Vägverket ett arbete med att ta fram en gemensam inköspolicy för fordon. Syftet har varit att ta fram en inköspolicy för fordon som leder till att minska koldioxidutsläppen i regionen genom att de nya bilar som köps in eller leasas är bränslesnålare och/eller miljöbilar. 18 kommuner deltog i projektet.

#### **Status**

Påbörjad.

#### **Åtgärd nr 1.8**

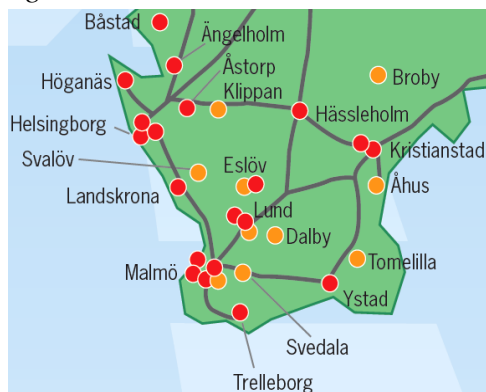
*En förbättrad infrastruktur för biogasanvändare utvecklas och minst ett tankställe med biogas/fordonsgas finns i varje kommun. Andelen biogas skall ökas och vara främsta alternativet vid val av fordonsgas.*

#### **Uppföljning**

Det finns 20 tankstationer för biogas/fordonsgas i Skåne. 13 kommuner har minst ett tankställe för biogas/fordonsgas, se figur 2. Det är framförallt de större städerna som kan erbjuda mer än ett tankställe. Etablering av nya tankställena planeras i flera av de kommuner som inte har några tankställena idag. Dessutom fortsätter utbyggnaden av nya tankställena i de större städerna. Det flesta tankställena erbjuder fordonsgas som är en blandning av biogas och naturgas i olika proportioner. Endast ett fåtal tankställena erbjuder ”ren” biogas till sina kunder.



Figur 2.



Prickarna anger antalet tankställen per ort.

● Tankställen

● Tankställen som planeras öppnas under 2009.

Den biogas som är lokalt producerad och används som drivmedel kommer huvudsakligen från rötning av avloppsslam, men i de större kommunerna används också organiskt avfall som råvara. Det är framförallt kommunerna i västra Skåne som har tankställen för biogas/fordonsgas. Detta sammanfaller med det utbyggda nätet för naturgas som kan användas för distribution av biogasen. Kristianstad är ett undantag och en del av biogasen därifrån levereras med tankbil till grannkommunen Hässleholm. Distribution med tankbil kan vara ett sätt att förbättra infrastrukturen för biogas i kommuner där det idag inte finns någon egen produktion eller gasnät.

### Status

Påbörjad.

### Åtgärd nr 1.9

*En strategi för lokal och regional produktion av biogas tas fram.*

### Uppföljning

Endast fyra kommuner anger att de har påbörjat arbetet med att ta fram en egen lokal strategi för produktion av biogas. Flera mindre kommuner hänvisar till att de har gjort en bedömning att det inte finns några kommersiella förutsättningar för produktion av biogas inom kommunen.

Eslöv, Hässleholm, Helsingborg, Kristianstad och Malmö är medlemmar i Biogas Syd som är ett regionalt samverkansprojekt för biogasintressenter från näringsliv, organisationer och myndigheter, på lokal och regional nivå. Tillsammans vill man inom projektet arbeta mot ett gemensamt mål, en ökad användning och produktion av biogas till gagn för tillväxten och miljön. Biogas Syd är därmed en sammanhållande länk för arbetet med att ta fram en regional strategi för

produktion av biogas. Biogas Syd har flera uppdrag, bl a från Länsstyrelsen i Skåne, att ta fram regionalt kunskapsunderlag om hinder och möjligheter för produktion av biogas samt identifiera eventuella flaskhalsar för utvecklingen av Skåne som ett biogaslän. Rapporten "Ambition och Vision 2005-2015" som analyserar förutsättningarna för framtida produktion och användning av biogas i länet kan ses som en del i arbetet med en regional strategi.

### **Status**

Ej påbörjad (påbörjad regionalt)

### **Åtgärd nr 1.15**

*Erfarenhetsutbytet och samordningen mellan kommunerna om klimatarbetet stimuleras och slutredovisas.*

### **Uppföljning**

Erfarenhetsutbyte mellan kommuner är viktigt för att få inspiration, ökad kompetens och samordning i klimatarbetet. Deltagande i olika nätverk och organisationer kan erbjuda det stöd som både politiker och tjänstemän kan behöva för att vidareutveckla arbetet i den egna kommunen. Det finns ett antal organisationer och nätverk som arbetar med klimat- och energifrågor och som riktar sig till kommuner. Några av dessa är Uthållig kommun (Energimyndighetens program för kommuner), Sveriges Ekokommuner, Klimatkommunerna och den regionala organisationen Hållbar Utveckling Skåne. För mer information om respektive organisation hänvisas till deras hemsidor.

De skånska kommunerna deltagande i ovanstående organisationer fördelar sig enligt nedan.

- Uthållig kommun – Helsingborg, Lund
- Sveriges Ekokommuner – Eslöv, Helsingborg, Höör, Klippan, Ystad
- Klimatkommunerna – Helsingborg, Hässleholm, Kristianstad, Lund, Malmö. Dessutom ingår Hörby, Osby, Perstorp, Skurup och Östra Göinge i Klimatkommunernas klimatcoachningsprojekt.
- Hållbar Utveckling Skåne – samtliga kommuner förutom Bjuv, Örkelljunga och Östra Göinge.

De flesta kommunerna har därmed möjlighet till erfarenhetsutbyte i klimat- och energiarbetet i någon form genom deltagande i ovanstående organisationer. Helsingborg är medlem i samtliga av de ovan listade organisationerna och är även ordförandekommun för Sveriges Ekokommuner, vilket har bidragit till att profilera kommunen inom klimatområdet. Det finns också ett flertal andra

formella och mindre formella grupper för erfarenhetsutbyte mellan kommunerna i olika delar av länet.

**Status**

Påbörjad.

**Åtgärd nr 1.19**

*Erfarenheterna från Miljösamverkan Skånes Energiprojekt tas tillvara och det framtagna materialet om energibesparing etc. används vid tillsynsbesök.*

**Uppföljning**

Under år 2007 bedrev Miljösamverkan Skåne ett projekt för att höja kompetensen hos länets miljöinspektörer inom energi- och transportområdet. Inom projektet togs en handledning fram med informationsmaterial och checklistor för tillsyn av energi- och transportarbete inom industriföretag. Fem kommuner medverkade i projektet under år 2007.

Åtta kommuner anger att energi- och transportfrågor har ingått i tillsynen av industrier under år 2008 och att de har haft nytta av materialet som togs fram inom projektet vid denna tillsyn. Ytterligare fyra kommuner anger att de kommer att använda materialet vid tillsynsaktiviteter under år 2009. I några kommuner har tillsynsbesöken genomförts tillsammans med kommunens klimat- och energirådgivare vilket medfört en mer omfattande och kvalificerad rådgivning till företaget.

Eslövs kommun är en av kommunerna som har genomfört tillsynen i projektform under år 2008 tillsammans med klimat- och energirådgivaren. Projektet ska fortsätta under år 2009 och kommunen har satt upp ett övergripande mål för reduktion av koldioxid som ska nås i tillsynsprojektet.

**Status**

Påbörjad.

**Åtgärd nr 1.20**

*Vid upphandling och inköp av varor och tjänster vägs aspekter in som minskad energianvändning och miljöanpassad energiförsörjning.*

### ***Uppföljning***

Majoriteten av kommunerna uppger att de har påbörjat arbetet med att väga in miljö- och energiaspekter vid inköp och upphandling av framförallt vitvaror och el. Tre kommuner (Kristianstad, Lund och Svedala) köper in grön el (enligt kriterierna för Bra miljöval el) till hela den kommunala verksamheten. Några ytterligare kommuner köper in grön el till viss del och anger att det är upp till respektive verksamhet att själv välja grön el. Några kommuner håller på med en översyn av upphandlingspolicyn och hänvisar till att energikraven i samband med upphandling och inköp kommer att tydliggöras framöver.

Kristianstad har gjort försök att med hjälp av livscykelanalys (LCA) belysa och jämföra driftskostnaden och investeringskostnaden för en del större investeringar. LCA kan vara ett bra verktyg att använda för att i vissa fall tydligt visa att energisnåla varor kan vara billigare räknat på hela livslängden jämfört med billigare varor med en något högre energiförbrukning.

Miljöstyrningsrådets vägledning för hållbar upphandling (fd EKV-verktyget) är ett bra verktyg för att ställa miljökrav i den offentliga upphandlingen. Inom energiområdet finns det kriterier för produktgrupper som el, vitvaror, belysning m m. På regional nivå bedriver MILOU kompetensutveckling inom det tematiska området ”el och energisnåla produkter”, och flera seminarier om upphandling och energieffektiva lokaler, belysning och miljöanpassad el samt Energy Performance Contracting (EPC) har genomförts.

### ***Status***

Påbörjad.

### **Åtgärd nr 1.21**

*Andelen el- och värmeproduktion baserad på förnybara energikällor ökar.*

### ***Uppföljning***

Samtliga kommuner uppger att de arbetar för att öka andelen förnybar el- och värmeproduktion. Generellt fortsätter utbyggnaden av fjärrvärmenäten och andelen förnybart i produktionen av fjärrvärmen ökar. Den förnybara delen utgörs främst av träflis- och pellets, biogas, bioolja, geotermisk energi och spillvärme från industrier. 29 kommuner har fjärrvärme idag. Oljeanvändningen i hushåll har minskat med över 70 % från 1995 till 2006 och har sedan minskat ytterligare pga möjligheten att söka statligt stöd för konvertering från oljeuppvärmningssystem i bostadshus. Ett liknande stöd har också funnits för lokaler och har använts av kommuner för att byta uppvärmningssystem i bl a skolor och vårdboenden.

Utbyggnad av vindkraft planeras i många kommuner. Idag finns det drygt 250 vindkraftverk i Skåne och de producerar ca 0,73 TWh tillsammans. Störst är vindkraftparken Lillgrund som ger ca 0,33 TWh vilket motsvarar ca 20 % av Malmös elanvändning. Noterbart är att Skåne idag står för närmare hälften av vindkraftselen i Sverige. Några kommuner har en avvaktande inställning till utbyggnad av vindkraft inom kommunen med hänvisning till påverkan på landskapsbilden och andra störningar.

Två stora energiprojekt som planeras i länet och som kan vara intressanta att lyfta fram i detta sammanhang är Örtofta kraftvärmeverk, ett biobränsleeldat kraftvärmeverk utanför Eslöv, och Öresundsverket, ett naturgaseldat kraftvärmeverk i Malmö, där det senare enligt uppgift kommer att öka utsläppen av fossilt koldioxid i länet med 20 % initialt.

### **Status**

Pågår kontinuerligt.

### **Åtgärd nr 1.22**

*Konceptet (från Västra Hamnen i Malmö) om 100 procent förnybar lokalt producerad energi vidareutvecklas och sprids.*

### **Uppföljning**

Malmö stad fortsätter utbyggnaden av fas 3 av Västra Hamnen enligt samma princip som ovan. Ett liknande koncept föreslås också för stadsdelen Hyllie. I övrigt är det bara Lund som har uttryckt en ambition att använda konceptet och då för delar av utbyggnaden av Brunnshög. Åtgärden har inte varit med i enkäten som har skickats ut, utan har bara diskuterats vid möten med kommuner.

Ett verktyg i arbetet med minskad och hållbar energianvändning i nybyggnation kan vara Miljöbyggprogram Syd som har tagits fram i ett samarbete mellan Malmö stad, Lunds kommun och Lunds universitet. Miljöbyggprogram Syd vänder sig i första hand till byggföretag som vill bygga på kommunal mark och programmet ska tillämpas vid nybyggnation inom Malmö och Lund framöver. Miljökriterierna i programmet förs in i markanvisningsbeslut och skrivs sedan in i de avtal som tecknas mellan parterna. I programmet föreslås olika konkreta åtgärder för ett hållbart byggande. Dessa åtgärder delas in i tre olika klasser - C (basnivå), B (bra val) och A (bästa alternativ). Byggföretagen kan själva välja klass A och B, alternativt kan kommunen kräva klass A eller B för att visa på excellens vid exploatering av specifika områden. Energi är ett av kärnområdena

som omfattas av programmet. Eftersom byggföretagen agerar regional är det från Länsstyrelsens perspektiv önskvärt att fler kommuner ansluter sig till Miljöbyggprogram Syd.

***Status***

Ej påbörjad.

## Åtgärder inom Frisk luft

### **Åtgärd nr 2.1**

*Med hjälp av bland annat "mall för lokala föreskrifter", som tagits fram genom Miljösamverkan Skåne, ställs krav på pannor, vedkvalitet, eldningsätt och ackumulatortank vid vedeldning och annan fastbränsleeldning.*

#### ***Uppföljning***

Inom Miljösamverkan Skåne har gemensamma riktlinjer tagits fram för småskalig fastbränsleeldning. Riktlinjerna har distribuerats till samtliga kommuner och övriga intressenter under våren 2008. Riktlinjerna ska bidra till att man genom vägledning till kommunerna minskar utsläppen av föroreningar och hälsopåverkan från lokal fastbränsleeldning. Målet har också varit att underlätta ärendehantering i kommunerna. Förslaget till riktlinjer kan användas av miljökontoren och byggkontoren vid handläggning av bygglov och bygganmälan samt vid exploatering av nya områden angående nyinstallation av eldstad. Förslag till rutiner kan också användas vid handläggning av klagomål på befintliga eldstäder.

13 kommuner har beslutat om krav för fastbränsleeldning i de lokala ordningföreskrifterna eller antagit en policy som utgår från förslaget till riktlinjer. Ytterligare fem kommuner uppger att de håller på att ta fram en policy. Ett bra sätt att följa upp andelen ved- och pelletseldare i kommunen kan vara att, som i Kristianstad, samarbeta med skorstensfejarmästaren för att få tillgång till deras sotningsregister.

#### ***Status***

Pågår kontinuerligt.

### **Åtgärd nr 2.4**

*Vid upphandling och inköp av arbetsmaskiner, fordon och tjänster väljs bästa miljöklass, i synnerhet i tätorter där risk föreligger att halterna överskrids.*

#### ***Uppföljning***

Åtta kommuner anger att de ställer krav på bästa miljöklass vid upphandling och inköp av framförallt arbetsmaskiner och tjänstebilar. För tjänster ställs sällan några miljökrav. De krav som ställs kan vara formulerade som att samtliga bilar som köps in ska klara miljöklass 2005, PM 2005, hybrid eller el. Ytterligare sju kommuner har påbörjat ett arbete med att ta fram en upphandlingspolicy som ska

innehålla krav på bästa miljöklass. De kommuner som har beslutade åtgärdsprogram för kvävedioxid, dvs Malmö och Helsingborg, redovisar båda att de ställer miljökrav vid upphandling av arbetsmaskiner och tjänstebilar.

**Status**

Påbörjad.

**Åtgärd nr 2.6**

*Möjligheten att införa miljözoner för att minska transporternas miljöpåverkan utreds.*

**Uppföljning**

De tre största kommunerna, Malmö, Helsingborg och Lund, har infört miljözon för att begränsa tung lastbilstrafik i de centrala delarna av staden med hänvisning till luftkvaliteten. Malmö anger att man planerar för att utvidga området för miljözonen. Både Malmö och Helsingborg har beslutade åtgärdsprogram för kvävedioxid som de ska genomföra och miljözonen är en åtgärd i detta arbete. Övriga kommuner uppger att de är för små för att upprätta en miljözon inom centralorten. Dock finns trafikregleringar för tung trafik genom centrum i en del mindre kommuner med hänvisning till buller, trafiksäkerhet och vägslitage.

**Status**

Ej påbörjad.



## Åtgärder inom God bebyggd miljö

### **Åtgärd nr 14.2**

*Kollektivtrafiken prioriteras ytterligare genom att den har egna banor i högtrafikerade områden, direktresor införs till flera viktiga målpunkter, turtätheten ökar, fler säkerhets- och informationsinsatser görs samt att bytesmöjligheterna mellan kollektivtrafik och cykeltrafik, gångtrafik och andra trafikslag förbättras.*

#### ***Uppföljning***

Samtliga kommuner uppger att de arbetar kontinuerligt med att utveckla kollektivtrafiken för medborgarna. En viktig aktör i detta arbete är Skånetrafiken som är huvudman för kollektivtrafiken i hela länet. Skånetrafiken anger också att planering och utveckling av kollektivtrafiken sker tillsammans med kommunerna, men att alla önskemål om turtäthet och nya sträckningar för busstrafiken inte alltid kan tillgodoses.

De flesta kommunerna har idag ett resecentrum eller motsvarande i anslutning till tågstationen eller regionbusstoppet för enkelt byte mellan olika trafikslag. Kristianstad planerar för att flytta sitt resecentrum med regionbusstrafiken till centralstationen inom kort för att förbättra bytesmöjligheterna för resenärerna.

Flera kommuner arbetar för fler pågatågsstopp inom kommunen och värnar de spår och spåreservat som redan finns. Kommunerna i nordöstra Skåne samverkar med näringslivet och flera grannkommuner utanför länet för utökad pågatågstrafik i projektet Pågatåg Nordost 2009. Målet är att få till stånd tio nya pågatågsstationer i den nordöstra delen av länet.

Lundalänken lyfts ofta fram som ett gott exempel på direkttrafik med egna körbanor från Lunds centralstation till stora arbetsplatser i de nordöstra delarna av Lund. Idag sker kollektivtrafiken med buss men planer finns att istället övergå till spårbunden trafik som är mer attraktiv för presumtiva pendlare. Särskilda körbanor för kollektivtrafik finns också i bl a Malmö och Ljunghusen i Vellinge.

#### ***Status***

Pågår kontinuerligt.

### **Åtgärd nr 14.3**

*Lokala cykelplaner tas fram och genomförs.*

### ***Uppföljning***

Nio kommuner uppger att de har en antagen fördjupad trafikplan för cykelnätet. Fem kommuner håller på att ta fram en särskild plan för detta trafikslag och fem kommuner arbetar kontinuerligt med att utveckla cykeltrafiken men har inte antagit någon cykelplan för arbetet.

De flesta kommunerna uppger att de prioriterar cykeltrafiken och vill förbättra medborgarnas möjligheter att använda cykel som alternativ till bilen vid kortare resor inom staden och mellan tätorter. Exempel på åtgärder i en cykelplan kan vara hårda investeringar i utökad och genare cykelvägnät, markering av cykelbanor och trafiksäkra korsningar med annan trafik, samt mjukare åtgärder som skyltning, cykelkarta, pumpstationer, cykelräknare och informationskampanjer. Vid planering av cykelvägar mellan tätorterna, ofta längs med befintliga landsvägar, framhåller kommunerna vikten av samverkan med Vägverket.

### ***Status***

Påbörjad.

### **Åtgärd nr 14.4**

*I planeringen prioriteras cykeltrafik och cykelparkering ytterligare, i synnerhet i planeringen av tätorter.*

### ***Uppföljning***

Samtliga kommuner uppger att de prioriterar cykeltrafik i planeringen av tätorter. Kommunerna hänvisar till att cykelvägar planeras i samband med exploatering av nya områden samt att cykelvägnätet byggs ut kontinuerligt inom och mellan tätorterna. Förutsättningar för cykeltrafik beaktas bl a i detaljplanerna. Något resonemang huruvida cykel prioriteras framför biltrafik har inte framgått vid intervjuer eller enkätsvar.

### ***Status***

Pågår kontinuerligt.

### **Åtgärd nr 14.5**

*I planer och beslut prioriteras tätortsutveckling kring goda kollektivtrafiklägen, i synnerhet spårbundna lägen.*

### ***Uppföljning***

I princip alla kommuner anger att de prioriterar tätortsutveckling kring goda kollektivtrafiklägen. I synnerhet kring befintliga tågstationer om det finns spårbunden trafik i kommunen. Eslövs kommun har t ex utbyggnadsplaner för Stehag där det finns befintlig tågtrafik, och Marieholm där man hoppas på en kommande pågatågsstation, samt förtätar centralorten med bl a höghus i närheten av stationen. Flera andra kommuner planerar för utbyggnad i mindre tätorter i samband med en framtida etablering av en tågstation, t ex i Kvidinge, Vegeholm och Flädie.

Flera kommuner har, förutom i översiktsplanen, också satt upp mål för denna utveckling i styrdokument som klimat- och energistrategi eller motsvarande. Några kommuner anger att utveckling i närhet av befintlig kollektivtrafik eftersträvas, men att etablering på annan plats inte stoppas eftersom kommunen är mån om att locka nya företag och invånare.

### ***Status***

Pågår kontinuerligt.

### **Åtgärd nr 14.6**

*I planeringen undviks att verksamheter, till exempel köpcentra som främst kan nås med egen bil, lokaliseras utanför tätorter. Om externa köpcentra ändå övervägs ska väntade effekter på trafikarbete, luftföroreningar, bullerstörningar och handel belägen i tätorternas centrala lägen samt intrång i natur- och kulturlandskap tydligt redovisas.*

### ***Uppföljning***

I denna uppföljning har fokus främst varit på den första delen av åtgärden och vid mötena har planer på eventuella nya handelsetableringar eller fortsatt utveckling av befintliga diskuterats. Idag finns ett trettiotal externa och halvexterna handelsetableringar i Skåne vars sammanlagda yta uppgår till cirka 770 000 kvadratmeter och trenden går mot fler och större etableringar.

Drygt hälften av kommunerna anger att de inte planerar för nya eller vidareutveckling av befintliga externa köpcentrum. För några mindre kommuner är frågan inte aktuell över huvudtaget, men några av dem har trots detta beslutat att det inte ska etableras några externa köpcentrum i kommunen framöver. Ystad kommun har antagit en handelspolicy som tydligt markerar att inga externa handelsetableringar utanför stadskärnan kommer att tillåtas. Flera kommuner uppger däremot att det finns planer på nya externa handeletableringar eller

vidareutveckling av befintliga där etableringen främst kan nås med bil. Några av dessa är Gårdsstånga och Flygstadens köpcentrum i Eslöv, Hyllinge köpcentrum i Åstorp och Toftanäs i Malmö.

I Länsstyrelsens rapport ”Handla rätt – vägledning för en hållbar handelsutveckling i Skåne” har externa och halvexterna handelsetableringar analyserats ur ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt perspektiv. I rapporten konstateras att utbyggnaden av externhandeln bl a innebär ökad biltrafik och ökade koldioxidutsläpp från transporter kopplat till handelsetableringar som redan idag motsvarar fyra procent av utsläppen från alla transporter i Skåne. Ur ett ekonomiskt perspektiv har utbyggnaden av externhandeln i Skåne lett till en ökad försäljning inom framför allt sällanköpsvaruhandeln i de kommuner där externhandeln har vuxit. Samtidigt har ett antal mindre kommuner i Skåne haft svårt att följa med i försäljningsutvecklingen. Eftersom de externa köpcentrumen i första hand är planerade för bilburna kunder leder det till att tillgängligheten blir sämre för dem utan bil, vilket också ger ett socialt perspektiv på dessa etableringar.

#### **Status**

Pågår kontinuerligt.

#### **Åtgärd nr 14.7**

*I en planpolicy slås fast att exploatörer ska kompensera för negativ miljöpåverkan (balanseringsprincipen) och att ansvaret för kompensatoriska åtgärder i detaljplaner och avtal förtydligas.*

#### **Uppföljning**

Balanseringsprincipen utgår från att alla fysiska förändringar som påverkar miljön negativt skall kompenseras. I första hand skall fysiska förändringar som påverkar miljön undvikas eller minimeras. I andra hand ska ingreppen kompenseras. Resultaten kan vara fler trädplanteringar, mer grönytor och ökad skötsel, något som gynnar både människor och djur.

Ingen kommun har beslutat om en särskild planpolicy som innefattar krav på kompensatoriska åtgärder vid exploatering. Några kommuner anger att kompensationsåtgärder används i planeringen trots att en politisk beslutad policy saknas.

Lomma kommun beskriver förutsättningarna för balansering av natur- och grönvärden i naturmiljöprogrammet och kompensatoriska åtgärder har genomförts

i utbygganden av Lomma hamn. Malmö stad har arbetat enligt balanseringsprincipen i samband med utbyggnaden av Västra Hamnen i form av krav på en specificerad grönytefaktor. Några kommuner hänvisar till att hänsyn till kompensatoriska åtgärder avgörs i varje enskild detaljplan.

### **Status**

Ej påbörjad.

### **Åtgärd nr 14.11**

*I översiktsplanen redovisas hur utbudet av bostäder, arbetsplatser, service och kultur ska bidra till att minska transportbehovet och bilanvändningen i kommunen.*

### **Uppföljning**

Nio kommuner uppger att huvudstrategin i översiktsplanen för transportområdet är att minska transportbehovet med bil och stimulera kollektivtrafik. Strategin består i huvudsak av blandning och förtätning av bebyggelse samt utbyggnad i anslutning till kollektivtrafik. Sex kommuner håller på att ta fram en ny översiktplan som de hoppas kommer att tillgodose ambitionen att minska behovet att ha tillgång till egen bil. Några kommuner har också angett detta som ett mål i miljöprogram eller motsvarande styrdokument inom miljöområdet.

Denna åtgärd följs också upp av Boverket tillsammans med RUS (Länsstyrelsernas organisation för uppföljning av miljömålen) genom en årlig enkät till kommunerna med syfte att ge underlag för uppföljningen av miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö*. Enkätsvaren används som underlag för indikatorpresentationer på Miljömålsportalen på nationell och länsnivå. Enkätsvaren utgör också underlag för arbetet med fördjupad utvärdering av miljömålen och för Boverkets och länsstyrelsernas dialog i planeringsfrågor med kommunerna.

I enkäten för år 2008 har 10 kommuner svarat att de har ett dokument för att främja miljöanpassade transporter och minskat transportbehov. Sex av dessa kommuner har svarat att dessa strategier och åtgärder också redovisas i översiktsplanen. Detta kan jämföras med att nio kommuner anger samma sak i inom ramen för denna åtgärdsuppföljning. Svarefrekvensen för frågan i Boverkets enkät är 30 % jämfört med 64 % för denna uppföljning som därmed borde ge en hyfsat korrekt bild av läget i länets kommuner. Detta antagande styrks också av att de fyra kommuner som har svarat att de hanterar transportfrågorna i

översiktsplanen i Boverkets enkät också har svarat att så är fallet i inom denna uppföljning.

### **Status**

Påbörjad.

### **Åtgärd nr 14.23**

*Inventeringar görs och närvärmestrategier tas fram för alla orter med fler än 500 invånare. 300 strategier bör vara klara år 2010.*

### **Uppföljning**

Endast tre kommuner anger att de har genomfört en övergripande inventering av förutsättningarna för etablering av nya närvärmeverk och nät i mindre tätorter inom kommunen. Ytterligare fyra kommuner anger att de har påbörjat en inventering. Några av dessa kommuner anger att arbetet är en del av den lokala klimat- och energistrategin. Framförallt är det de lokala energibolagen som har undersökt förutsättningar och kundunderlag för fjärrvärme i mindre tätorter utanför det befintliga fjärrvärmenätet. Mest intressant med närvärmeanläggningar är det i orter med en eller flera storförbrukare av värme som t ex offentliga lokaler, skolor, äldreboenden eller kommersiella lokaler, och som planerar för att konvertera från oljeuppvärmning. I och med det finns det också underlag för att ansluta enskilda villor i tätorten. I Bromölla levererar golvtilverkarern Tarkett spillvärme från sitt sågverk till ett närvärmeverk som försörjer Näsums tätort. Detta är ett bra exempel på ett samarbete mellan privata och offentliga aktörer för småskalig miljöanpassad energiproduktion.

Vid utbyggnad av nya villaområden utanför befintligt fjärrvärmenät är etablering av närvärme oftast inte det bästa alternativet ur ett ekonomisk och miljömässig perspektiv såvida det inte finns tillgång till spillvärme från en lokal industri. Den bästa lösningen för värmebehovet är istället att bygga lågenergihus eller passivhus. Många byggherrar har utvecklat egna lågenergihuskoncept och här kommer vi förhoppningsvis få se en stor utveckling inom de närmaste åren.

### **Status**

Ej påbörjad.

### **Åtgärd nr 14.26**

*Kommunal kompetensutveckling genomförs för att initiera arbetet med och kvalitetssäkra innehållet i energiplaner/program, översiktsplaner m.m.*

### ***Uppföljning***

I denna uppföljning har ovanstående åtgärd tolkats som att kommunerna bör genomföra en inventering av kunskapsläget inom klimat- och energiområdet hos de tjänstemän som arbetar med strategisk planering, och därefter initiera ett särskilt utbildningsprogram med syfte att höja kompetensen inom dessa frågor.

Flera kommuner hänvisar till att tjänstemännen utbildar sig kontinuerligt och att kompetensutvecklingen utgår från individuella utvecklingsplaner. Hela tolv kommuner anger att de ej har påbörjat någon kompetensutveckling inom detta område, men svaret bör tolkas som att det inte sker någon systematisk kompetensutveckling inom klimat- och energiområdet genom kommunens försorg. Flera kommuner har här efterfrågat initiativ från Länsstyrelsen att erbjuda gemensam kompetensutveckling för planerare på lokal och regional nivå.

Perstorp och Skurup som medverkar i Klimatkommunernas klimatcoachningsprojekt (se åtgärd nr 1.1 ovan) framför att kompetensutveckling är en viktig del av processen med att ta fram en lokal klimat- och energistrategi och att de har stor nytta av sin medverkan för att höja kompetensen inom kommunen för dessa frågor. Ängelholm redovisar att kommunens planarkitekter har bildat en grupp för gemensam kompetensutveckling inom området.

### ***Status***

Ej påbörjad.

### **Åtgärd nr 14.31**

*I samhällsplaneringen tillämpas fortlöpande Naturvårdsverkets förslag till riktvärden för vägtrafik samt Banverkets policy för tågtrafikbuller tills nya konkretiserade riktvärden för olika miljöer (till exempel lokaler eller rekreatiomsområden) och planeringssituationer har fastställts.*

### ***Uppföljning***

Naturvårdsverkets riktvärden för vägtrafik innebär att trafikbuller inte bör överstiga följande värden vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

I Banverkets policy för tågtrafikbuller rekommenderas att följande riktvärden för järnvägstrafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid ny- eller väsentlig ombyggnad av järnväg.

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid uteplats
- 70 dBA maximalnivå utomhus vid uteplats
- 60 dBA ekvivalentnivå utomhus i bostadsområdet i övrigt

I policyn ingår också att de värsta störningarna längs befintlig järnväg ska åtgärdas. I en första etapp ska åtgärder vidtas när 55 dBA maximalnivå överskrids mer än fem gånger per natt i sovrum.

Samtliga kommuner uppger att de tar hänsyn till ovanstående riktvärden i den normala planeringsprocessen och vid granskning av detaljplaner. Dessutom redovisar Kristianstad att man har tagit fram målsättningar för bullernivåer för parker och grönområden inom grönstrukturplaneringen.

#### ***Status***

Pågår kontinuerligt.

#### **Åtgärd nr 14.32**

*Utbildad personal eller akustikkonsulter genomför trafikbullerberäkningar i detaljplaneringen.*

#### ***Uppföljning***

Samtliga kommuner uppger att utbildad personal eller konsulter används för trafikbullerberäkningar i samband med upprättandet av detaljplaner. I de flesta kommuner sker detta i den ordinarie planprocessen, medan några mindre kommuner redovisar att trafikbullerberäkningar bara genomförs vid misstanke om bullerproblem och då främst i samband med planering av nya bostadsområden nära genomfartsled eller järnväg. En kommun redovisar att de bara gör bullerberäkningar efter klagomål på planen.

#### ***Status***

Pågår kontinuerligt.

#### **Åtgärd nr 14.33**

*Bullersaneringsprogram tas fram för vägtrafik i tätorter, med hänsyn till bebyggelsens kulturhistoriska värden, och dessa program genomförs för*



*fastigheter längs kommunala gator med mer än 65 dBA ekvivalentnivå. Om möjligt bör ytterligare åtgärder vidtas för fastigheter med mer än 55 dBA ekvivalentnivå.*

### **Uppföljning**

Fem kommuner uppger att de har tagit fram bullersaneringsprogram och nu arbetar med genomförandet av dessa. I huvudsak inriktas åtgärdsarbetet mot de fastigheter som är mest utsatta. I något fall redovisar kommunen att det saknas avsatta medel för att genomföra framtaget program. Ytterligare tre kommuner har påbörjat ett arbete med att kartlägga bullerstörda fastigheter. Majoriteten av kommunerna har ännu inte tagit fram något bullersaneringsprogram. Några av dessa kommuner planerar för att göra det och har satt upp det som en åtgärd i miljöprogrammet eller motsvarande styrdokument, medan några andra kommuner menar att bullerproblem är små eftersom tätorten är liten och inte har så mycket trafik.

Denna åtgärd följs också upp genom Boverkets miljömålsenkät som beskrevs ovan under åtgärd nr 14.11, och uttrycks då som ”Har er kommun ett aktuellt och politiskt förankrat handlingsprogram för att minska störningar på grund av trafikbuller?” Enligt enkätsvaren från våren 2008 hade fyra kommuner ett antaget bullersaneringsprogram och fyra kommuner hade påbörjat ett arbete med att ta fram ett program. Resultatet från miljömålsenkäten stämmer väl med resultatet från denna åtgärdsuppföljning.

Malmö stad omfattas av fas 1 i EU:s bullerdirektiv, vilket innebär att kommuner med fler än 250 000 invånare ska kartlägga buller från vägtrafik, spårtrafik och flygplatser samt stora industrier och hamnar inom kommunen och därefter avrapportera resultatet till Naturvårdsverket och EU. Detta gjordes under 2007. Fas 2 av bullerdirektivet omfattar även kommuner med mer än 100 000 invånare, dvs Helsingborg och Lund, som från år 2011 ska göra samma avrapportering. Bullerdirektivet syftar till att samordna bullerarbetet i EU genom gemensamma bullermått, gemensamma kartläggnings- och bedömningsmetoder, information till allmänheten och fastställda handlingsplaner. Direktivet ska också vara en grund för åtgärder för att minska buller från större källor, i synnerhet väg- och järnvägsfordon och infrastruktur, flygplan och helikoptrar samt större industriell verksamhet.

### **Status**

Ej påbörjad.

### **Åtgärd nr 14.38**

*En kartläggning genomförs av bullerfria (tysta) områden, i synnerhet nära tätorter, och i översiktsplanerna redovisas hur dessa ska skyddas.*

#### ***Uppföljning***

Fem kommuner redovisar att de har genomfört en kartläggning av tysta områden i kommunen. Ytterligare sju kommuner har påbörjat en kartläggning som ofta är en del i processen med att ta fram en ny översiktplan. Några kommuner föreslår att identifierade tysta områden ska skyddas som naturreservat. I dagens allt mer bullerstörda samhälle är det viktigt att skydda de få tysta områden som finns kvar i landskapet för rekreation. Genom att beakta tysta områden i översiktplanen eller genom att skydda dem för exploatering med hjälp av bildande av t ex naturreservat, visar kommunen att området ska värnas och att etablering av vindkraft, nya väg- och järnvägssträckningar samt bebyggelse begränsas.

Burlöv har inte genomfört någon kartläggning av tysta områden men hänvisar till att kommunen är den mest bullerstörda i Skåne med stora motorvägs- och järnvägsdragningar. Det är därför lätt att konstatera att det inte existerar några tysta områden inom kommunens geografiska område.

#### ***Status***

Påbörjad.

### **Åtgärd nr 14.42**

*Energianalyser av energianvändningen i företaget eller fastigheten görs fortlöpande.*

#### ***Uppföljning***

Lagen om energideklaration trädde i kraft den 1 oktober 2006. Lagen syftar till att byggnader ska bli mer energieffektiva. För att nå detta ska alla byggnader, med några undantag, energideklareras. I deklARATIONEN ska också finnas förslag till energieffektivisering av byggnaden, dock med hänsyn till inomhusmiljö. För kommunernas del innebär lagen att alla specialbyggnader över 1000 kvm, som t ex simhallar, bibliotek, skolor, vårdbyggnader ska ha en energideklaration till den 1 januari 2009.

Samtliga kommuner anger att man har arbetat med att energideklarera de kommunägda fastigheterna enligt ovan. Några kommuner anger att man inte kommer att vara klar till årsskiftet. Majoriteten av kommunerna arbetar kontinuerligt med att minska energianvändningen i de egna fastigheterna och de

kommunala bostadsbolagens fastigheter. Flera kommunala fastighetsförvaltningar har satt upp egna mål för minskad energianvändning i kommunens fastigheter. Detta gäller också för de kommunala bostadsbolagen. Investeringar i energieffektiviseringar har ofta en kort återbetalningstid vilket gör det lönsamt att genomföra åtgärder i fastigheterna.

Helsingborg stad är med i ECO-City som är ett EU-projekt med syfte att minska beroendet av fossila bränslen, öka andelen förnybar energi och öka energieffektiviseringen. Andra lokala aktörer som medverkar i projektet är Öresundskraft, Helsingborgshem, Nordvästra Skånes Renhållningsbolag. En del av projektet omfattar energieffektiviseringar och byggande av lågenergihus inom allmännyttan.

Kristianstad har upphandlat och genomför energieffektiviseringsåtgärder enligt Energy Performance Contracting (EPC) för de kommunala fastigheterna. EPC är en internationell metod för upphandling av energieffektiviseringsåtgärder i större fastighetsbestånd. MILOU har under hösten år 2008 genomfört ett seminarium för att sprida EPC-metoden till offentliga fastighetsägare och förvaltare i Skåne.

#### **Status**

Pågår kontinuerligt.

#### **Åtgärd nr 14.43**

*Ytterligare utbildningsprogram för fastighetsskötare och hyresgäster tas fram och genomförs för ökad kunskap om energianvändning, effektivisering och skötsel.*

#### **Uppföljning**

Majoriteten av kommunerna redovisar att de har genomfört eller kontinuerligt genomfört utbildningar i driftsoptimering och energieffektivisering för fastighetsskötare inom kommunens fastighetsförvaltning och kommunala bostadsbolag. Utbildning av fastighetsskötare inom dessa verksamheter är en viktig del av ECO-City projektet där Helsingborg medverkar. Ingen kommun har redovisat några utbildningsinsatser särskilt riktade till hyresgäster, men det får förmodas att även sådana initiativ förekommer inom kommunernas miljöledningsarbete om man som hyresgäst avser de kommunala verksamheter som använder lokalerna, respektive de kommunala bostadsbolagens information till sina boende om hur man kan minska energianvändningen.

#### **Status**

Pågår kontinuerligt.

## Övergripande åtgärd – Upphandling

### Åtgärd 17.1

*Konkreta, mätbara och tidsatta mål ska sättas i de egna ledningssystemen för den offentliga konsumtionen. Detta ska administreras via offentlig upphandling. Exempel på lämpliga målsättningar finns under kapitlet om offentlig upphandling i Länsstyrelsens Klimat- och energistrategi för Skåne län.*

### Uppföljning

Åtgärden är ny och beslutades i samband med aktualiseringen av Skånes miljöhandlingsprogram den 8 juli 2008. Länsstyrelsen har sett att det saknas målsättningar för strategiskt viktiga upphandlingsområden i kommunerna som el, transporter och byggtreprenader, och har därför känt att det finns ett behov av att formulera en regional åtgärd med förslag till mål för detta område. Det saknas också en uppföljning ute i kommunerna av hur stor miljöanpassningen är i genomförda upphandlingar och inköp.

De konsumtionsmål som föreslås i Klimat- och energistrategin för Skåne län är följande:

- 100 % el från förnybara källor (enligt Bra miljövals kriterier för grön el) år 2010
- 95 % miljöfordon till år 2010. Vägverkets miljöbilsdefinition ska användas och krav ställas på energieffektivitet.
- 90 % av upphandlade vitvaror och kontorsmaskiner ska uppfylla bästa energiklass vid all upphandling till år 2010.
- 95 % förnybara drivmedel vid upphandling av transporttjänster, skolskjutsar, färdtjänst och taxiresor till år 2015.

Tretton kommuner har beslutat om mål för något av de ovanstående områdena. Det område som flest kommuner (12 st) har satt upp kvantifierbara och tidsatta mål för är andelen miljöfordon i tjänstebilsparken. Flera kommuner har också specificerat målet med att tjänstebilarna ska gå på förnyelsebart bränsle. Många kommuner (10 st) har också satt upp mål för inköp av ”grön el”. Tre kommuner (Kristianstad, Lund och Svedala) uppger att de redan idag köper in förnyelsebar el till hela den kommunala verksamheten. Ingen kommun har satt upp procentmål för upphandling av vitvaror utan formuleringarna som *bästa energiklass ska väljas* har använts istället. Fyra kommuner har beslutat om mätbara mål för förnybara drivmedel vid upphandling av transporttjänster.

Generellt är ambitionsnivån för kommunernas mål lägre än Länsstyrelsens förslag till konsumtionsmål. De flesta kommunerna har beslutat om målen för ovanstående områden i samband med antagandet av styrdokument inom klimat- och energiområdet.

Det är viktigt att det sätts upp tydliga politiska mål för miljöanpassad upphandling och inköp i kommunerna, men man ska vara medveten om att de antagna målen bara är en del av hela inköpsprocessen som ska leda till förverkligande av målen. Inköpsprocessen består förutom av politiska policybeslut och mål samt själva upphandlingen och avtalsskrivningen, också av verksamhetsbeslut, information till ansvariga i olika delar av organisationen, avrop från ingångna avtal och uppföljning och återrapportering. Om något led i denna process inte fungerar kommer de politiska målen inte att nås.

### *Status*

Påbörjad.

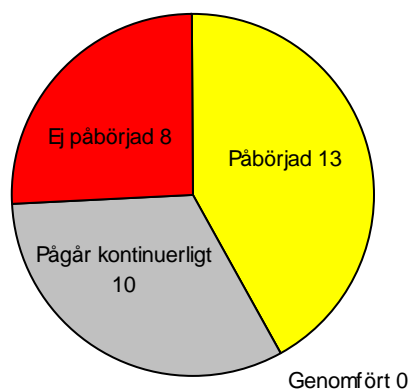
## Slutsatser och diskussion

Det främsta syftet med Skånes miljöhandlingsprogram är att ange de viktigaste åtgärderna som behöver vidtas i Skåne för att de nationella miljömålen ska uppnås. När programmet togs fram år 2003 var också syftet att ge ökad målstyrning och prioritering i miljöarbetet, stärka allmänhetens och näringslivets engagemang för miljöfrågor och ge underlag och struktur i miljöledningsprogram och uppföljningsarbete. Nu, fem år senare, kan vi konstatera att miljöhandlingsprogrammet till viss del har fått genomslag i målstyrning och prioriteringar i myndigheternas miljöarbete och uppföljningssystem, medan allmänhetens och näringslivets miljöarbete till största delen inte utgår från programmets olika förslag.

Tidplanen för genomförandet av många av de föreslagna åtgärderna har generellt underskattats när programmet togs fram. Förankringsprocessen av miljömålsarbetet i bl a kommunerna har tagit längre tid än förväntat. Detta har noterats av Länsstyrelsen och varit en av anledningarna till att de skånska delmålen och åtgärderna har aktualiserat under år 2007 respektive år 2008. Tidplanen för genomförandet av majoriteten av åtgärderna i det aktualiserade miljöhandlingsprogrammet har generellt flyttats fram till år 2010. Detta ligger i linje med Länsstyrelsens planer på att starta upp en bred process för att ta fram nya regionala mål och åtgärder efter regeringens nya miljömålsproposition som förväntas presenteras våren 2010.

Innan ett nytt åtgärdsprogram tas fram bör det finnas ett underlag som redovisar i vilken utsträckning tidigare åtgärdsprogram har genomförts och vilka åtgärder som har varit framgångsrika för att styra mot miljömålen. Den uppföljning som har genomförts av kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet under hösten 2008, och som redovisas i denna rapport, är ett av de underlag som kan ligga till grund för nya regionala och lokala initiativ, satsningar och projekt i det kommande miljömålsarbetet.

I diagram 1 redovisas klassningen av genomförandegraden av de åtgärder som har ingått i uppföljningen. Uppföljningen omfattade totalt 31 åtgärder fördelade inom miljö kvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft* och en *God bebyggd miljö*, där kommunerna är ansvariga för att bidra till genomförandet av åtgärden. För att nå våra miljömål krävs att alla aktörer deltar i arbetet efter sina förutsättningar. För kommunernas del är Länsstyrelsens ambition att alla ska vara med och bidra till att uppfylla de regionala målen och efter förmåga hjälpa till att genomföra det regionala miljöhandlingsprogrammet genom lokala åtgärder och samarbete med andra aktörer på lokala och regional nivå.



*Diagram 1. Klassning av genomförandegraden för de åtgärder som har ingått i uppföljningen.*

Uppföljningen visar att mer än två tredjedelar av åtgärderna är påbörjade eller pågår kontinuerligt hos majoriteten av de kommuner som medverkade i uppföljningen. Ingen åtgärd har klassats som helt genomförd eftersom det krävs att samtliga kommuner har genomfört åtgärden för att uppnå denna klassning. Det innebär i praktiken att en majoritet av kommunerna kan ha genomfört åtgärden, men att några kommuner fortfarande inte har gjort det. Dessutom är flera åtgärder av karaktären att när åtgärden har genomförts övergår den i kontinuerligt arbete.

Nästan en tredjedel av åtgärderna har klassats som ej påbörjade. Trots det kan det finnas flera kommuner där åtgärden är påbörjad eller till och med genomförd, men så länge en majoritet av kommunerna har angett åtgärden som ej påbörjad får den också denna klassning. Det går inte att se något generellt mönster för de åtgärder som har klassats som ej påbörjade, t ex att det är mer förekommande inom ett särskilt miljö kvalitetsmål eller karaktären på åtgärden.

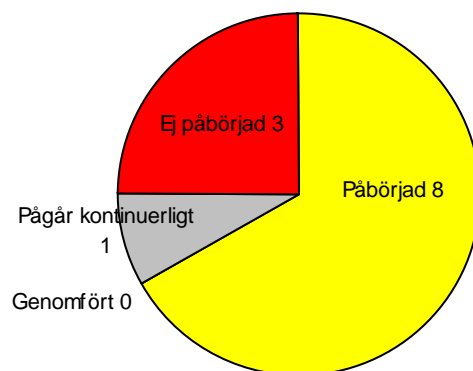
En tredjedel av åtgärderna har klassats som att de pågår kontinuerligt vilket i praktiken innebär att åtgärden har blivit en del av den ordinarie verksamheten och inte längre bedrivs som ett avgränsat projekt. Ett bra exempel är när arbetet för hållbart resande har blivit en del av Gatukontorets ordinarie ansvarsområde och inte längre är ett klump-finansierat projekt. Dessa åtgärder har inte heller något slutdatum utan tidplanen anger när åtgärden ska vara implementerad i verksamheten. För redovisning av åtgärdsstatus för enskilda kommuner se bilaga 3.

För många av åtgärderna har Länsstyrelsen ingen rådighet över om de genomförs eller inte på lokal nivå. Länsstyrelsens roll blir istället att vara pådrivande och samordnande, stimulera andra genom dialog och initiera samarbeten, ta fram regionala kunskapsunderlag och kommunicera uppföljningen av miljömålsarbetet med lokala aktörer.

### **Begränsad klimatpåverkan**

Åtgärderna för att nå miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* omfattar ett flertal åtgärder av olika karaktär, från övergripande strategisk planering av klimat- och energifrågorna inom kommunen, till kommuninterna beslut om en särskild mötespolicy för att minimera och miljöanpassa tjänsteresorna.

Klassningen av genomförandegraden av åtgärderna inom *Begränsad klimatpåverkan* fördelas sig enligt diagrammet nedan.



*Diagram 2. Klassning av genomförandegraden för åtgärder inom miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.*

Glädjande är att flera kommuner har eller håller på att ta fram lokala strategier för klimat- och energiarbetet som en fördjupning av det övergripande miljömålsarbetet. Då borde sannolikheten öka för att åtgärder också genomförs inom detta område i kommunerna. Tyvärr har möjligheten att söka statliga medel för klimatinvesteringar försvunnit och de tidigare beviljade klimatinvesteringsprogrammen kommer att avslutas under år 2012. Det finns en stor risk att arbetet med klimat- och energiåtgärder i kommunerna kommer att minska när möjligheterna till extern finansiering av åtgärder och tjänster minskar.



Arbetet med att klimatanpassa lokalsamhället visar sig också i att andelen el- och värmeproduktion baserad på förnybara källor ökar i kommunerna.

Det är också positivt att flera kommuner arbetar för att bredda miljötillsynen till att omfatta företagens energianvändning och transporter. Fler kommuner än de som aktivt deltog i Miljösamverkan Skånes energiprojekt (se åtgärd 1.19) under projektperioden, använder sig idag av den metod och det material för tillsyn på industrier som togs fram inom ramen för projektet. Det är ett gott betyg till Miljösamverkan som projektform för samverkan mellan regionala och lokala aktörer i miljö- och hälsoskyddsarbetet.

Flera kommuner har påbörjat ett arbete med att ställa miljökrav vid upphandling och inköp, men det är tyvärr få kommuner som gör detta fullt ut och med regelbundenhet. Miljöanpassad offentlig upphandling kan vara ett verkningsfullt verktyg för offentliga verksamheter att snabba på processen att få fram mer miljöanpassade varor och tjänster från det privata näringslivet. Enligt Miljöstyrningsrådet omfattar den offentliga upphandlingen idag uppemot 500 miljarder kronor per år och om det ställdes relevanta och mer långtgående miljökrav vid alla dessa upphandlingar skulle en stor del av den negativa miljöpåverkan kunna undvikas.

Det finns en ambition att lansera Skåne som ett pilotlän för biogas eftersom det finns goda förutsättningar för produktion, distribution och konsumtion av biogas i länet. I detta perspektiv är det lite bekymmersamt att man idag bara kan tanka fordons- eller biogas vid ett 20-tal tankställen fördelade över tretton kommuner med tyngdpunkt på västra Skåne. Det innebär att invånare och företag i framförallt mindre kommuner i mellersta och östra delarna av länet inte har någon möjlighet att tanka biogas. Tyvärr visar uppföljningen att det är få kommuner som har gjort en systematisk genomgång av förutsättningarna för lokal produktion och användning av biogas och sedan tagit fram en övergripande strategi för att utveckla detta område som en miljö- och affärsmöjlighet. Flera kommuner anger dock att det finns planer på lokal biogasproduktion, men att de ekonomiska förutsättningarna måste bli bättre för att få t ex större lantbruk att satsa på gårdsbaserad biogasproduktion. Biogas Syd är och kommer fortsättningsvis vara en viktig aktör för att utveckla biogasen som ett konkurrenskraftigt miljöanpassat bränsle i Skåne.

## **Frisk luft**

Tre åtgärder inom miljö kvalitetsmålet *Frisk luft*, där kommunerna står som ansvarig för genomförandet, ingick i uppföljningen. Utsläppen av luftföroreningar ger ofta lokala problem och genom att på olika sätt begränsa utsläppen från

framförallt trafik och energiproduktion kan halterna av flera miljö- och hälsofarliga ämnen minska samtidigt.

Många kommuner ställer idag miljökrav på vedeldning och annan fastbränsleeldning vilket påverkar den lokala luftsituationen positivt, framförallt under eldningssäsongen. Denna åtgärd har idag genomförts i hälften av kommunerna och flera av de övriga kommunerna är på gång vilket innebär att miljö- och hälsopåverkan från fastbränsleeldning borde minska i länet.

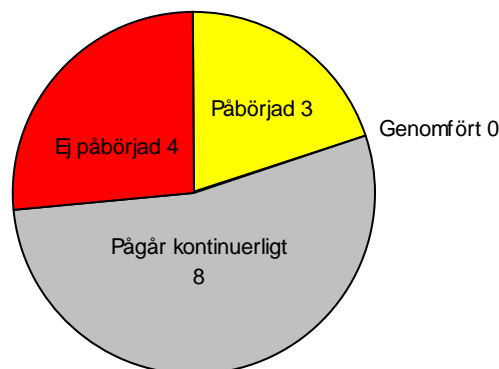
Ett antal kommuner uppger att de kontinuerligt ställer miljökrav vid upphandling och inköp av arbetsmaskiner och i viss mån övriga fordon. Ytterligare ett antal kommuner är på gång att ta fram policy för dessa upphandlingar och inköp. Om åtgärden fullföljs borde de lokala utsläppen av luftföroreningar från framförallt arbetsmaskiner minska framöver.

Endast de tre största kommunerna har använt sig av möjligheten i trafikförordningen att inrätta en miljözon som ett verktyg för att begränsa luftutsläppen i de centrala delarna av tätorten. Miljözonen ställer miljökrav på de tunga fordon som trafikerar centrum och minskar därigenom utsläppen där nyttan är som störst, det vill säga där flest människor vistas, bor och arbetar. Miljözonen fungerar som ett välbehövligt komplement till avgaskrav på nya fordon, då den ser till att inte alltför gamla och smutsiga fordon används i staden.

### **God bebyggd miljö**

Åtgärderna för att nå miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* omfattar ett flertal åtgärder inom olika områden som fysisk planering, transporter, buller och energifrågor kopplat till bebyggelse.

Klassningen av genomförandegraden av åtgärderna inom *God bebyggd miljö* fördelas sig enligt diagrammet nedan.



*Diagram 3. Klassning av genomförandegraden för åtgärder inom miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö.*

Samtliga kommuner uppger att de kontinuerligt arbetar med att utveckla kollektiv-, gång- och cykeltrafiken i kommunen. Många kommuner vill framförallt utveckla den spårbundna trafiken inom och mellan kommuner och planerar för etablering av fler pågatågsstationer och i samband med det också en utveckling av tätorten runt dessa stationer. Initiativet från kommunerna i nordöstra delen av Skåne, Pågatåg Nordost 2009, är ett exempel på ett försök till kraftsamling tillsammans med näringslivet för att få till en etablering av fler pågatågsstationer för att gynna näringslivsutvecklingen i regionen och förbättra möjligheterna till arbetspendling till andra delar av Skåne.

Vad gäller etablering och utveckling av externa handelscentrum är alla kommuner medvetna om vilken påverkan på miljö, tillgänglighet och centrumhandel dessa etableringar kan ha. Trots det tillåter flera kommuner en fortsatt etablering av nya och utbyggnad av befintliga köpcentrum som främst kan nås med bil. Detta sker med hänvisning till ekonomi och sysselsättning. Flera kommuner försöker trots allt utveckla möjligheterna att nå de externa med buss och cykel som ett alternativ till bilen. Några kommuner motsätter sig helt externa handelsetableringar med hänvisning till både miljöpåverkan och utarmning av centrum.

Det är främst de kommuner som har antagit en ny översiktsplan eller är i processen med att ta fram en ny översiktsplan som redovisar att en av huvudstrategierna i översiktsplanen är att minska bilberoendet och förbättra kollektivtrafiken. Detta tyder på att en modern mer miljöanpassad fysisk planering har fått genomslag i kommunerna. En viktig del i denna utveckling är en

kontinuerlig kompetensutveckling av alla som arbetar med strategisk planering. Framförallt inom klimat- och energiområdet händer det väldigt mycket vilket innebär nya perspektiv på planeringen utifrån självförsörjning av förnyelsebar energi och klimatanpassning av samhället. Här efterfrågar kommunerna initiativ från Länsstyrelsen att erbjuda en riktad kompetensutvecklingsinsats för lokala tjänstemän där bl a regionala förutsättningar, planer och prioriteringar kan var en del.

Uppföljningen visar att flera kommuner använder sig av balanseringsprincipen i detaljplaner men att denna avvägning ofta sker på tjänstemannanivå och att en tydligt politisk policy för kompensatoriska åtgärder saknas. Det kan få konsekvenser att balanseringsprincipen bara tillämpas i vissa planer.

Samtliga kommuner tillämpar de riktvärden som finns för buller från väg- och tågtrafik i sin planering. Dock saknas det i många kommuner ett antaget program för att åtgärda redan befintliga bullerproblem i bebyggelsen. Det är väl känt att människans hälsa och välbefinnande påverkas av bullerstörningar och kommunen har ett ansvar för att erbjuda sina invånare en bra livsmiljö. Glädjande är att många kommuner har genomfört eller håller på med en kartläggning av tysta områden inom kommunen med en ambition att skydda dessa områden mot bullerstörande etableringar. Här kan finnas en tydlig målkonflikt mellan etablering av ny vindkraft och bevarande av tysta områden. Flera områden som pekas ut som tysta kan vara väl lämpade för vindkraft eftersom det inte finns några boende eller större vägar och järnväg i det aktuella området.

Många insatser pågår för att minska energianvändningen i kommunernas fastigheter. Här har också funnits statliga stöd för åtgärder som nu har tagits bort. Investeringar i energieffektivisering ger ofta en snabb återbetalning vilket naturligtvis stimulerar kommunerna till att fortsätta genomföra åtgärder trots att det statliga stödet försvinner. En del kommuner använder också mjukare åtgärder som utbildning och information för att minska energianvändningen. Även ny lagstiftning om energieffektivt byggande och energideklaration av fastigheter kommer att på sikt minska energianvändningen.

### **Här behövs en kraftsamling**

Miljömålsrådets fördjupade utvärdering av Sveriges miljömål, ”*Nu är det bråttom!*”, och uppföljningen av miljömålen i Skåne, ”*Kommer vi i mål?*”, konstaterar att det blir mycket svårt att nå de nationella respektive regionala miljömålen i tid och att det är nödvändigt att intensifiera arbetet och se till att åtgärder vidtas. Miljömålsrådet betonar att också att nyttan överstiger kostnaden för åtgärderna. Mycket arbete utförs men mer behöver göras och det gäller alla

samhällets aktörer. Detta gäller också i högsta grad för det regionala och lokala klimat- och energi arbetet.

En bedömning utifrån resultatet av uppföljningen är att ingen åtgärd kommer att kunna klassas som helt genomförd i alla kommuner år 2010. Flera av åtgärderna som har klassats som ej påbörjade har förhoppningsvis påbörjats i fler kommuner om två år än idag. Några åtgärder som har klassats som påbörjade i denna uppföljning, t ex miljöanpassad upphandling, genomförs förhoppningsvis kontinuerligt och konsekvent i majoriteten av kommunerna år 2010.

För att vi ska kunna nå de skånska målen inom klimat- och energiområdet krävs det ytterligare kraftsamling i åtgärdsarbetet och att alla aktörer strävar mot samma håll. Klimat- och energistrategin för Skåne är därför en viktig vägledning för det fortsatta arbetet på regional och lokal nivå.

Några viktiga åtgärder för kommunerna att fokusera på i det fortsatta arbetet och som pekas ut i strategin och som tydliggjorts i denna uppföljning är följande.

#### Energieffektivisering och miljöanpassad energiförsörjning

- Förbättra den lokala och mellankommunala planeringen samt öka samverkan med industrin för tillvaratagande av spillvärme i fjärrvärmenäten.
- Öka tillgången till fjärrvärme i tätorterna utan att motverka satsningen på byggande av energisnåla hus (passivhus eller liknande).
- Kartlägg potentialen för utbyggnad av fjärrvärmenätet och eventuella möjligheter till att bygga ihop olika nät inom och mellan kommuner.
- Sätt upp ambitiösa mål för hur klimatpåverkan och energianvändningen ska minska inom kommunens verksamheter.
- Öka fokus på energi och transporter i rådgivning och tillsyn av industrier och andra företag.

#### Miljöanpassade transportsystem

- Planera för energieffektiv och transportsnål infrastruktur och möjlighet att övergå till spårbunden trafik i kollektivtrafikstråk.
- Förbättra kollektivtrafiken så att den blir attraktivare genom ytterligare förbättringar av turtäthet, service och komfort.
- Gynna parkeringsplatser som premierar samåkning och kollektivtrafikåkande och begränsa avgiftsfria parkeringsplatser vid arbetsplatser.

## Produktion och användning av biogas

- Ta fram underlag som visar på tillgång av restprodukter och potentialen för biogas.
- Satsa på en övergång till biogasdriven kollektiv- och personbilstrafik, och öka andelen tankställen för biogas.
- Öka biogasproduktionen och spillvärmeutnyttjandet i avloppsreningsverken.
- Investera i biogasanläggningar för behandling av matavfall och arbeta för att minst 35 % av matavfallet omhändertas biologiskt.

## Hållbar fysisk planering

- Planera för utbyggd vindkraft i fördjupad översiktsplanering.
- Arbeta mer proaktivt i den fysiska planeringen vad gäller etablering av externa köpcentra vilket bl a innebär god kollektivtrafik och cykel- och gångvägar till och från dessa etableringar.
- Säkerställ en kontinuerlig kompetenshöjning inom klimat- och energiplaneringen.

## Miljöanpassad offentlig upphandling

- Delta aktivt i det arbete som bedrivs av Hållbar Mobilitet Skåne och MILOU för en mer miljöanpassad upphandling av fordon, transporter och drivmedel.
- Sätt upp tydliga och miljöanpassade konsumtionsmål för den offentliga upphandlingen där energiaspekten beaktas.
- Genomför teknikupphandling för att främja miljödriven produkt- och tjänsteutveckling

## Utbildningsinsatser

- Fortsätt utbilda medarbetarna i sparsam körning och ställ krav på entreprenörer att köra bränslesnålt.
- Fortsätt utbilda fastighetsskötare mfl i driftoptimering och energifrågor.

Klimat och energiarbetet måste prioriteras i alla Skånes kommuner för att vi ska nå de nationella och regionala målen. Genom att fokusera på genomförandet av ovanstående åtgärder kan kommunerna bidra inte bara till att uppfylla målen, utan också till att det blir lättare och mer lönsamt för kommunens egen verksamhet

samt invånare och företag att verka, leva, bo och resa mer miljöanpassat med en *Begränsad klimatpåverkan*.

## Bilaga 1. Lista över kommuner som har medverkat i uppföljningen

### **Medverkande kommuner**

Bromölla kommun - intervju  
Burlövs kommun - intervju  
Eslövs kommun - intervju  
Helsingborgs stad - enkät  
Hässleholms kommun - intervju  
Hörby kommun - intervju  
Höörs kommun - intervju  
Kristianstads kommun - intervju  
Kävlinge kommun - enkät  
Landskrona - enkät  
Lomma kommun - intervju  
Lunds kommun - intervju  
Malmö stad - intervju  
Osby kommun - enkät  
Perstorps kommun - intervju  
Simrishamns kommun - enkät  
Sjöbo kommun - enkät  
Skurups kommun - intervju  
Svedala kommun - enkät  
Vellinge kommun - intervju  
Ystads kommun - intervju  
Åstorps kommun - intervju  
Ängelholms kommun - intervju

### **Ej medverkat i uppföljningen**

Bjuvs kommun  
Båstads kommun  
Höganäs kommun  
Klippans kommun  
Staffanstorps kommun  
Svalövs kommun  
Tomelilla kommun  
Trelleborgs kommun  
Örkelljunga kommun  
Östra Göinge kommun



## Bilaga 2. Samlad redovisning av uppföljning av kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet

### Begränsad klimatpåverkan

Nr	Åtgärd	Aktör	År	Status
1.1	En klimat- och energistrategi upprättas som innehåller ett program för miljöanpassade transporter. Strategin kan omfatta flera av nedanstående åtgärder. Strategin bör på lämpligt sätt knytas till andra planer och program.	Kommunerna	2010	Påbörjad
1.2	Ett program för mobility management i Skåne vidareutvecklas och genomförs. Bland annat inrättas ett regionalt mobilitetskontor som syftar till att genom attityd- och beteendeförändringar minska efterfrågan på transporter.	Region Skåne, trafikverken, Länsstyrelsen, kommunerna	2010	Påbörjad
1.4	En mötespolicy tas fram som ett komplement till resepolicyen för att stimulera telefon- och videomöten samt bidra till miljöanpassning av arbetsresor.	Arbetsgivare med fler än 100 anställda	2010	Ej påbörjad
1.5	Minst hälften av de anställda som kör regelbundet i tjänsten utbildas i sparsam körning.	Arbetsgivare med fler än 100 anställda	2010	Påbörjad
1.7	Miljökrav ställs vid upphandling och inköp av transporttjänster och endast fordon med goda miljöegenskaper upphandlas.	Företagen och myndigheterna	2010	Påbörjad
1.8	En förbättrad infrastruktur för biogas användare utvecklas och minst ett tankställe med biogas/fordonsgas finns i varje kommun. Andelen biogas skall ökas och vara främsta alternativet vid val av fordonsgas.	Kommunerna, Länsstyrelsen och näringslivet	2010	Påbörjad
1.9	En strategi för lokal och regional produktion av biogas tas fram.	Region Skåne och kommunerna	2010	Ej påbörjad
1.15	Erfarenhetsutbytet och samordningen mellan kommunerna om klimatarbetet stimuleras och slutredovisas.	Kommunförbundet Skåne, Energikontoret Skåne, Hållbar utveckling Skåne och Klimatkommunerna	2009	Påbörjad
1.19	Erfarenheterna från Miljösamverkan Skånes Energiprojekt tas tillvara och det framtagna materialet om energibesparing etc. används vid tillsynsbesök.	Länsstyrelsen och kommunerna	2008	Påbörjad
1.20	Vid upphandling och inköp av varor och tjänster vägs aspekter in som minskad energianvändning och miljöanpassad energiförsörjning.	Företagen, kommunerna och myndigheterna	2010	Påbörjad
1.21	Andelen el- och väremproduktion baserad på förnybara energikällor ökar.	Kommunerna, kommunala bolagen och energiproducerande anläggningar	2010	Pågår kontinuerligt
1.22	Konceptet (från Västra Hamnen i Malmö) om 100 procent förnybar lokalt producerad energi vidareutvecklas och sprids.	Näringslivet och kommunerna	2010	Ej påbörjad

## Bilaga 2. Samlad redovisning av uppföljning av kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet

### Frisk luft

Nr	Åtgärd	Aktör	År	Status
2.1	Med hjälp av bland annat "mall för lokala föreskrifter", som tagits fram genom Miljösamverkan Skåne, ställs krav på pannor, vedkvalitet, eldningssätt och ackumulatortank vid vedeldning och annan fastbränsleeldning.	Kommunerna	2010	Pågår kontinuerligt
2.4	Vid upphandling och inköp av arbetsmaskiner, fordon och tjänster väljs bästa miljöklass, i synnerhet i tätorter där risk föreligger att halterna överskrids.	Kommunerna, trafikverken och näringslivet	2010	Påbörjad
2.6	Möjligheten att införa miljözoner för att minska transporterans miljöpåverkan utreds.	Kommunerna	2010	Ej påbörjad

### God bebyggd miljö

Nr	Åtgärd	Aktör	År	Status
14.2	Kollektivtrafiken prioriteras ytterligare genom att den har egna banor i högtrafikerade områden, direktresor införs till flera viktiga målpunkter, turtätheten ökar, fler säkerhets- och informationsinsatser görs samt att bytesmöjligheterna mellan kollektivtrafik och cykelfrafik, gångtrafik och andra trafikslag förbättras.	Region Skåne (Skånetrafiken), trafikverken och kommunerna	2010	Pågår kontinuerligt
14.3	Lokala cykelplaner tas fram och genomförs.	Kommunerna	2010	Påbörjad
14.4	I planeringen prioriteras cykeltrafik och cykelparkering ytterligare, i synnerhet i planeringen av tätorter.	Kommunerna, Vägverket och Region Skåne	Årtal saknas	Pågår kontinuerligt
14.5	I planer och beslut prioriteras tätortsutveckling kring goda kollektivtrafiklägen, i synnerhet spårbundna lägen.	Kommunerna	Årtal saknas	Pågår kontinuerligt
14.6	I planeringen undviks att verksamheter, till exempel köpcentra som främst kan nås med egen bil, lokaliseras utanför tätorter. Om externa köpcentra ändå övervägs ska väntade effekter på trafikarbete, luftföroreningar, bullerstörningar och handel belägen i tätorternas centrala lägen samt intrång i natur- och kulturlandskap tydligt redovisas.	Kommunerna	2010	Pågår kontinuerligt
14.7	I en planpolicy slås fast att exploitörer ska kompensera för negativ miljöpåverkan (balanseringsprincipen) och att ansvaret för kompensatoriska åtgärder i detaljplaner och avtal förtydligas.	Kommunerna	2010	Ej påbörjad
14.11	I översiktsplanen redovisas hur utbudet av bostäder, arbetsplatser, service och kultur ska bidra till att minska transportbehovet och bilanvändningen i kommunen.	Kommunerna	2010	Påbörjad
14.23	Inventeringar görs och närvärmestrategier tas fram för alla orter med fler än 500 invånare. 300 strategier bör vara klara år 2010.	Byföreningarna och kommunerna med hjälp av Energikontoret Skåne	2010	Ej påbörjad

## Bilaga 2. Samlad redovisning av uppföljning av kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet

14.26	Kommunal kompetensutveckling genomförs för att intiera arbetet med och kvalitetssäkra innehållet i energiplaner/program, översiktsplaner m.m.	Kommunerna	2010	Ej påbörjad
14.31	I samhällsplaneringen tillämpas fortlöpande Naturvårdsverkets förslag till riktvärden för vägtrafik samt Banverkets policy för tågtrafikbuller tills nya konkretiserade riktvärden för olika miljöer (till exempel lokaler eller rekreationsområden) och planeringssituationer har fastställts.	Kommunerna och trafikverken	Årtal saknas	Pågår kontinuerligt
14.32	Utbildad personal eller akustikkonsulter genomför trafikbullerberäkningar i detaljplaneringen.	Kommunerna	2010	Pågår kontinuerligt
14.33	Bullersaneringsprogram tas fram för vägtrafik i tätorter, med hänsyn till bebyggelsens kulturhistoriska värden, och dessa program genomförs för fastigheter längs kommunala gator med mer än 65 dBA ekvivalentnivå. Om möjligt bör ytterligare åtgärder vidtas för fastigheter med mer än 55 dBA ekvivalentnivå.	Kommunerna	2010	Ej påbörjad
14.38	En kartläggning genomförs av bullerfria områden, i synnerhet nära tätorter, och i översiktsplanerna redovisas hur dessa ska skyddas.	Kommunerna	2010	Påbörjad
14.42	Energianalyser av energianvändningen i företaget eller fastigheten görs fortlöpande.	Företag med fler än tio anställda	2010	Pågår kontinuerligt
14.43	Ytterligare utbildningsprogram för fastighetsskötare och hyresgäster tas fram och genomförs för ökad kunskap om energianvändning, effektivisering och skötsel.	Näringslivet, kommunerna och övriga offentliga sektorn	2010	Pågår kontinuerligt

### Övergripande åtgärd - Upphandling

Nr	Åtgärd	Aktör	År	Status
17.1	Konkreta, mätbara och tidsatta mål ska sättas i de egna ledningssystemen för den offentliga konsumtionen. Detta ska administreras via offentlig upphandling. Exempel på lämpliga målsättningar finns under kapitlet om offentlig upphandling i Länsstyrelsens remissförslag till Energistrategi för Skåne län, se nedan.	Kommunerna och andra offentliga verksamheter	2010	Påbörjad
	<i>100 % el från förnybara källor</i>		2010	
	<i>95 % miljöfordon</i>		2010	
	<i>90 % av upphandlade vitvaror och kontorsmaskiner ska uppfylla bästa energiklass vid all upphandling</i>		2010	
	<i>95 % förnybara drivmedel vid upphandling av transporttjänster, skolskjutsar, färdtjänst och taxiresor</i>		2015	

Bilaga 3. Kommunvis redovisning av åtgärdsstatus inom klimat- och energiområdet hösten 2008

Nr	Åtgärd	Bjuv	Bromölla	Burlöv	Båstad	Eslöv	Heisingborg	Hässelholm	Höganäs	Hörby	Hör	Klippan	Kristianstad	Kävlinge	Landskrona	Lomma	Lund	Malmö	Osby	Perstorp	Simrishamn	Sjöbo	Skurup	Staffanstorps	Svalöv	Svedala	Tomelilla	Trelleborg	Vellinge	Ystad	Åstorp	Ängelholm	Örkelljunga	Östra Göinge		
1.1	Klimat- och energistrategi	E	P			P	G	G		P	E		G	E	P	G	G	G	G	P	G	E	P			G				P	G	E	E			
1.2	Mobility management	E	P			K	K	K		E	E		K	P		K	K	K	P	E	E	E	K	P			E				E	K	E	E		
1.4	Mötespolicy		P	E		E	G	E		E	E		G	E	P	E	P	P	P	E	E	E	P	P			E			E	E	E	E			
1.5	Sparsam körning		P	P		P	P	P		E	P		K	E	K	E	K	P	P	P	E	E	P			P				E	P	E	E			
1.7	Miljökrav transporttjänster och fordon		K	E		P	P	P		P	P		K	P	K	P	P	K	P	P	E	P	P			P			P	K	E	K				
1.8	Tankställe för biogas/fordonsgas		E	E		G	G	G		E	P		G	P	K	E	G	G	P	P	E	E	E			E			E	G	E	G				
1.9	En strategi för produktion av biogas		E	E		E	P	P		E	P		E	E	K	E	E	P	E	E	E	E	E			E			E	P	E	E				
1.19	Miljösamverkan Skånes Energiprojekt		K			K	K	P		K	K		K	P	P	K	E	K	E	P	E	P	E			E			E	E	E	E				
1.20	Energikrav på inköp varor och tjänster			E			P	P		P	P		G	P	E	P	G	P	E	E	E	E	P	P		P			P	K	E	P				
1.21	Förnybar el- och värmeproduktion ökar	K	K			K	K	K		K	K		K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K			K			K	K	K	K				
2.1	Miljökrav vid vedeldning			P		G	K			P	E		P	K	E	G	G	G	G	P	P	K			G			G	G	G	E					
2.4	Krav på bästa miljöklass arbetsmaskiner	K	E				K			P	P		K	P	K	K	K	P	K	E	P	K			P			P	K	E	E					
2.6	Införa miljözoner	E	E			E	G	E		E	E		E	E		E	G	G	E	E	E	E	E			E			E	E	E	E				
14.2	Prioritering av kollektivtrafik	K	K			K	K	K		K	K		K		E	K	K	K	K	K	K	K	K			K			K	K	K	K				
14.3	Cykelplaner tas fram och genomförs		P	K		G	G	G		G	G		G	P		K	G	G	P	K	P	K	G			P			P	K	K	K				
14.4	Prioritering av cykeltrafik i planering	K	K			K	K	K		K	K		K	P		K	K	K	P	K	K	K	K			P			K	K	K	K				
14.5	Tätortsutveckling vid kollektivtrafiklägen		K	K		K	K	K		K	K		K	K		K	K	K	P	K	P	K	K			K			K	K	K	K				
14.6	Lokalisering av köpcentrum			K		E	K	K		K	K		E			K	K	P	E	K	P	E	K			P			K	K	E	K				
14.7	Planpolicy med kompensatoriska åtgärder	E	E			E	P	E		E	E		E	P		P	P	P	E	E	E	P	E			E			E	P	E	E				
14.11	ÖP redovisar minskat transportbehov	E	P				P	G		K	G		E	P		G	K	K	P	G	E	K	G			P			E	E	E	P				
14.23	Inventeringar för närvärme med strategi	E	E				P	G		E	E		G	E		E	E	P	E	E	E	P	E			P			E	E	G	E				
14.26	Kompetensutveckling för energiplan mm	E	E				K	K		E	E		E			E	E	K	K	P	E	K	P			E			E	E	E	P				
14.31	Riktvärden för väg- och tågtrafik i planer	K	K			K	K	K		K	K		K	K		K	K	K	K	K	P	K	K			K			K	K	K	K				
14.32	Trafikbullenberäkningar i detaljplaneringen	K	K			K	K	K		K	K		K	K		K	K	K	K	K	P	K	K			P			K	K	K	K				
14.33	Bullersaneringsprogram tas fram	E	E				P	E		G	E		G	P		E	G	G	E	E	E	E	E			E			P	G	E	E				
14.38	Kartläggning och skydd bullerfria områden	P	E				P	G		P	E		G	E		P	E	G	G	E	P	P	G			E			P	E	E	E				
14.42	Energianalyser av energianvändningen	K	K				K	G		P	K		K	P		K	K	K	P	K	K	P	K			K			G	P	P	K				
14.43	Utbildningsprogram för fastighetsskötare	K	E				K	K		P	E		K	P	P	E		K	K	K	P	P	E			K			G	P	E	P				
17.1	Konsumtionsmål i ledningssystem			E		P	P	P		P	P		P	E		E	P	P	P	E	P	E	P			P			E	E	E	P				

E = Ej påbörjad

P = Påbörjad

G = Genomförd

K = Pågår kontinuerligt

Bilaga 4. Utdrag ur undersökning av kommunernas arbete med klimat- och energistrategier.  
Utförd av Per-Johan Wik, Energikontoret i Skåne, jan-feb 2009. På uppdrag av Länsstyrelsen i Skåne län.

Kommun	Finns energiplan eller klimatstrategi?	Beslutsår	Arbetar ni aktivt med energiplan/klimatstrategi eller med dessa frågor inom miljömålsarbetet?
Bjuv	Finns ej	-	Nej, men intern strategi för energieffektiviseringar.
Bromölla	Energiplan	2003	Ja, men energiplanen följs inte upp.
Burlöv	Klimat- och energistrategi	2009	Ja, nya planen ute på remiss.
Båstad	Energiplan	1998	Nej
Eslöv	Energiplan	2000	Nej, men klimat och energifrågan tas upp i miljömålsprogram.
Helsingborg	Klimatstrategi	2003	
	Energiplan	2009	Ja, arbete pågår att färdigställa ny energiplan under 2009
Hässleholm	Klimat och energiplan	2009	Ja, nya klimat- och energiplan ska antas under 2009.
Höganäs	Energiplan	1997	
	Klimatstrategi	2004	Nej, men klimat och energifrågan tas upp i miljömålsprogram.
Hörby	Klimat- och energistrategi	2008	Ja
Höör	Energiplan	Gammal	Nej, men klimat- och energifrågan tas upp i miljömålsprogram.
Klippan	Energistrategi	2007	Ja, men mjbokslutet följs upp i högre utsträckning.
Kristianstad	Klimatstrategi	2006	Ja, uppdateras under 2009.
Kävlinge	Energiplan	Gammal	Nej
Landskrona	Klimatstrategi	2005	
	Energiplan	2005	Ja, men följs inte upp.
Lomma	Energistrategi	2008	Ja
Lund	Klimatstrategi	2008	
	Energiplan	2000	Ja, men energiplanen är uppriven i fullmäktige.
Malmö	Klimatstrategi	2007	
	Energistrategi	2009	Ja, ny energistrategi på remiss 2009.
Osby	Klimatstrategi	2009	Ja
Perstorp	Klimatstrategi	2009	Ja, arbete pågår att färdigställa ny klimatstrategi under 2009.
Simrishamn	Energiplan	2003	Nej
Sjöbo	Finns ej	-	Nej
Skurup	Klimatstratgei	2009	Ja, arbete pågår att färdigställa ny klimatstrategi under 2009.
Staffanstorps	Finns ej	-	Nej
Svalöv	Energistrategi	2008	Ja
Svedala	Klimatstrategi	2005	
	Energiplan	2005	Ja
Tomellilla	Finns ej	-	Nej
Trelleborg	Klimatstrategi	2006	
	Energiplan	2002	Ja, men arbetet följs inte upp aktivt.
Vellinge	Ej svar	Ej svar	
Ystad	Finns ej	-	Nej
Åstorp	Finns ej	-	Nej
Ångelholm	Finns ej	-	Ja, klimat och energifrågan behandlas aktivt i miljöprogrammet.
Örkelljunga	Energiplan	Gammal	Nej, inte aktivt.
Östra Göinge	Klimatstrategi	2008	Ja

## Referenser

Politik för miljömål och hållbar utveckling i Skånes kommuner. *Kartläggning av kommunernas politiska och strategiska arbete med de nya miljömålen hösten 2003*. Skåne i utveckling 2004:5. Länsstyrelsen i Skåne

Skånes miljömål – åtgärder i kommunerna. 2005. Länsstyrelsen i Skåne

Miljömålen – nu är det bråttom! Miljömålsrådets utvärdering av Sveriges miljömål 2008.

Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram. Skåne i utveckling 2003:62. Länsstyrelsen i Skåne

Skånes miljömål – revidering 2007. Länsstyrelsen i Skåne

Skånes miljöhandlingsprogram – aktualiserat åtgärdsprogram för det regionala miljömålsarbetet 2008. Länsstyrelsen i Skåne

Klimat- och energistrategin för Skåne – hur minskar vi utsläppen av växthusgaser? Skåne i utveckling 2008:4. Länsstyrelsen i Skåne

Kommer vi i mål? Uppföljning av Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram. Skåne i utveckling 2008:4. Länsstyrelsen i Skåne

Handla rätt – vägledning för en hållbar handelsutveckling i Skåne. Skåne i utveckling 2007:3. Länsstyrelsen i Skåne

Biogas Syd – ett samverkansprojekt mellan regionala biogasintressenter. *Ambition och Vision 2005-2015*. 2005. Energikontoret Skåne

Kommunernas strategier och program för miljö-, klimat-, och energiarbete med miljöredovisningar och bokslut samt hemsidor.

Klimatkommunerna [www.klimatkommunerna.se](http://www.klimatkommunerna.se)

Hållbar Mobilitet Skåne [www.hmskane.se](http://www.hmskane.se)

MILOU [www.milou.hutskane.nu](http://www.milou.hutskane.nu)

Hållbar Utveckling Skåne [www.hutskane.nu](http://www.hutskane.nu)

Fordonsgas Sverige AB [www.fordonsgas.se](http://www.fordonsgas.se)

Svenska Gasföreninge [www.gasforeningen.se](http://www.gasforeningen.se)

Biogas Syd [www.biogassyd.se](http://www.biogassyd.se)

Energimyndigheten [www.energimyndigheten.se](http://www.energimyndigheten.se)

Sveriges Ekokommuner [www.sekom.nu](http://www.sekom.nu)

Miljösamverkan Skåne [www.m.lst.se](http://www.m.lst.se)

Miljöstyrningsrådet [www.msr.se](http://www.msr.se)

Miljöbyggprogram Syd [www.lund.se](http://www.lund.se)

Skånetrafiken [www.skanetrafiken.se](http://www.skanetrafiken.se)

Pågatåg Nordost 2009 [www.pagatagnordost.se](http://www.pagatagnordost.se)

RUS [www.rus.se](http://www.rus.se)

Miljömålsportalen [www.miljomal.nu](http://www.miljomal.nu)

Naturvårdsverket [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

Banverket [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

Länsstyrelsen har det regionala ansvaret för att driva på, samordna och följa upp miljömålsarbetet i länet. Skånes miljöhandlingsprogram anger vilka åtgärder som ska genomföras för att uppnå de regionala miljömålen. Det är viktigt att samhällets alla aktörer deltar i det gemensamma arbetet för en hållbar utveckling. Under hösten år 2008 har kommunernas åtgärder inom klimat- och energiområdet i miljöhandlingsprogrammet följts upp. Resultatet från uppföljningen presenteras i denna rapport.