

2025-07-09

Kommunstyrelseförvaltningen

## **Förslag på nya uppdrag och hållbarhetsmål för Bollebygds kommun**

**Kommunstyrelseförvaltningen****Handläggare: Peter Krahlf Rydberg**

	2
<b>Innehåll</b>	
Bakgrund och uppdrag.....	2
Metod.....	3
Befintliga mål och styrdokument.....	3
Gap-analys.....	4
Samråd och omvärldsbevakning .....	5
Slutsatser.....	6
Förslag på nya hållbarhetsmål.....	6
Uppdrag ledningssystem .....	6
Förslag på uppdrag 1 - Kartläggning .....	7
Motivering.....	7
Konsekvenser.....	8
Förslag på uppdrag 2 - Konsekvensbedömning .....	8
Motivering.....	8
Konsekvenser.....	8
Förslag på uppdrag 3 - Utbildning.....	8
Motivering.....	9
Konsekvenser.....	9
Mål viktiga områden .....	9
Förslag på mål 1 - Mobilitet och trafik.....	10
Motivering.....	10
Konsekvenser.....	12
Förslag på mål 2 - Hållbara investeringar .....	12
Motivering.....	13
Konsekvenser.....	14

## Bakgrund och uppdrag

I kommunfullmäktiges budget för 2025 gavs kommunstyrelsen i uppdrag att ”*ta fram förslag på ett eller två miljö- och hållbarhetsmål. Målen ska förhålla sig till redan befintliga strukturer och åtagande som kommunen har inom bland annat Klimatlöften 2023 och Regional avfallsplan*”.

Bollebygds kommun har sedan tidigare styrdokument, externa åtagande och budgetmål inom hållbarhet. Bredden och nivåskillnaderna i dessa nämnda ambitioner kan leda till en upplevelse av otydlighet och ett behov av ett paraply för området.

## Metod

För att kunna identifiera förslag på nya hållbarhetsmål utgick utredningen från befintliga mål och styrdokument för att se om det finns luckor eller potential att skapa en paraplystruktur. En enkel gap-analys genomfördes för att undersöka inom vilka områden det saknas styrning. Genom samråd med olika funktioner och målgrupper kunde ytterligare bristområden identifieras och förslag på målformuleringar undersökas.

## Befintliga mål och styrdokument

Inom området hållbarhet med de tre dimensionerna ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet finns det ett antal mål, styrdokument och åtaganden.

Hållbarhet är ett brett begrepp och nästan alla styrdokument berör hållbarhet på ett eller annat sätt. Nedanför listas de mål, styrdokument och åtaganden som har de mest tydliga kopplingar till hållbarhetsdimensionerna och som beskriver ett arbete som sträcker sig längre än lagstiftning, regler och annan extern styrning.

### Budgetmål

- Skola - höga och jämna resultat, betygskriterier, behörighet, meritvärde
- Företagande – insiktsmätning, alla ska bidra
- Attraktiv arbetsgivare – hållbart medarbetarengagemang, alla ska bidra
- Fritids- och kulturaktiviteter – Rinna, kulturskola
- Hållbarhet – Energianvändning, ekologiska och närproducerade livsmedel
- Utökad kollektivtrafik
- Ekonomiskt resultat och egna medel

### Styrdokument

- Vision
- Hållbarhetspolicy (Agenda 2030)
- Miljöpolicy (miljömålen)
- Avfallsplan
- Översiktsplan, grönplan
- Skogsbruksplan
- Inköps- och upphandlingspolicy och riktlinjer
- Finanspolicy
- Bostadsförsörjningsprogram

- Kultur- och fritidsplan
- Planeringsstrategi
- Program för publik laddinfrastruktur
- Åtgärdsplan brottsförebyggande
- Integrationsstrategi
- Näringslivsstrategi
- (Program för social hållbarhet, inte antagen än)
- (Energiplan, under framtagande)
- (Mobilitetsplan, under framtagande)
- (Hållbar byggnation, planerad)

## Åtagande

- Klimat 2030 inklusive regionala klimatmål samt lokalt antagna klimatlöften (Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen)
- Regional utvecklingsstrategi (RUS). (Västra Götalandsregionen)
- Åtgärdsprogram för miljömålen (Länsstyrelsen)
- Åtgärdsprogram för vatten (Länsstyrelsen)
- Strategin Jämställt Västra Götaland

## Gap-analys

Analysen grundar sig i en genomlysning av styrdokument, mål och åtagande samt åtgärder och aktiviteter kopplade till dessa. Dessa matchades mot Sveriges miljömål och de globala målen för en hållbar utveckling som Bollebygd kommun jobbar med utifrån miljöpolicy och hållbarhetspolicy. Utifrån att Sverige och dess kommuner inte når upp till de flesta miljö- och hållbarhetsmål kan konstateras att det finns mer att göra i så gott som alla områden. Fokus i gap-analysen ligger på områden där avståndet mellan nuläge och önskvärt tillstånd är som störst och där kommunen har möjligheter att påverka utvecklingen.

Syftet är att identifiera hållbarhetsområden som saknar styrning eller mål och där det finns anledning att öka åtgärdstakten.

Områden som har identifierats att sakna tillräcklig styrning eller mål för att öka måluppfyllelse är:

- Mobilitet och trafik
- Byggnation och investeringar
- Natur och biologisk mångfald
- Jämlikhet och inkluderande samhälle
- Grundläggande kapacitet för genomförande

En motivering för områdena finns efter respektive mål- eller uppdragsförslag.

## Samråd och omvärldsbevakning

För att fånga upp tankar och synpunkter på olika nivåer och från olika perspektiv tillfrågades olika grupper och experter. Bland annat hölls det workshops eller avstämningar med:

- Hållbarhetsrådet
- Kommunledningsgruppen
- Interna nätverket med ansvariga för åtgärder inom avfallsplan, miljömål och klimatlöften
- Ungdomsråd
- Pensionärsråd

Synpunkter från politik och tjänstepersoner har arbetats in i målförslagen. Ungdomsråd och pensionärsråd involverades inte på samma detaljnivå då det inte går att förutsätta samma kunskap och engagemang i kommunala strukturer och arbete. Frågor som diskuterades handlade om synen på hållbarhetsarbetet i kommunen generellt samt områden som är särskilt viktiga för målgrupperna.

### Ungdomsrådet:

Vid mötet och samtal med ungdomsrådet belystes några hållbarhetsområden som särskilt aktuella eller intressanta för ungdomar:

God tillgång till kollektivtrafik: kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för unga att kunna ta sig till utbildning, sommarjobb och fritidsaktiviteter. Både att kollektivtrafik finns tillgänglig och till en låg kostnad för resandet lyftes som viktiga aspekter.

God, jämlika tillgång till utbildning: Här lyftes särskilt att elevers eventuella behov av särskilt stöd eller annan anpassning behöver identifieras tidigt för att skapa mer lika förutsättningar för att kunna lyckas i skolan.

Mat och ingen hunger: Ungdomarna lyfte att det kan variera hur bra elever äter i skolan och att maten borde vara sådan att fler väljer att äta i skolan.

Klimat: Klimatförändringar är något som orsakar en oro inför framtiden.

### Pensionärsrådet:

Vid mötet med pensionärsrådet lyftes framför allt tre områden.

Mobilitet och möjligheten att förflytta sig mellan kommunens tätorter. Flera äldre saknar möjlighet att åka bil och därför är en fungerande kollektivtrafik viktig för att kunna ta sig till bland annat mötesplatser.

Mötesplatser för äldre som helst är centralt belägna och kan nås med korta gångavstånd och kollektivtrafik.

Delaktighet genom tillgång till digitala verktyg och kunskap om användandet av digitala verktyg.

Utöver samrådet genomfördes också en omvärldsbevakning genom att bland annat undersöka andra kommuners hållbarhetsmål i budget, arbetssätt för agenda 2030 och andra kommuners hållbarhetsstrategier och liknande dokument.

## Slutsatser

Bollebygds kommun har ett antal styrdokument, mål och åtaganden som styr hållbarhetsarbetet. Kommunen har även ett hållbarhetsråd för att belysa och prioritera frågor med målet att kommunen ska arbeta aktivt, strukturerat och målinriktat med aktuella hållbarhetsfrågor, precis som med övriga frågor i kommunen.

Genom att grunda sin styrning i de globala målen för hållbar utveckling samt Sveriges miljömål finns det inga områden som har lämnats utanför. I steget från den övergripande till den mer detaljerade nivån finns det dock en större variation avseende detaljeringsgrad, helhetstäckning och prioritering. Det finns områden som saknar en mer detaljerad styrning och/eller naturlig hemvist i organisationen. För dessa områden föreslås det mål under avsnittet ”Mål viktiga områden”.

När det kommer till genomförande och efterlevnad av redan befintliga mål och styrning varierar arbetet i intensitet och engagemang. Det gäller framför allt när ansvaret för åtgärder inte sammanfaller tydligt med uppdrag inom kärnverksamheten. Det blir en utmaning att prioritera åtgärderna eller så saknas det rätt kunskap och verktyg för att driva frågan. Detta gäller särskilt när ansvaret ligger på alla verksamheter och verksamheterna dessutom är ansvariga för att konkretisera HUR ett mål eller åtgärd ska utföras. Här finns både en stor utmaning men också en stor potential.

För att bemöta denna utmaning finns det förslag på uppdrag under avsnittet ”Uppdrag ledningssystem”. Dessa uppdrag är inspirerade av system för miljö- och hållbarhetsledning och beskriver ett arbetssätt som leder till större måluppfyllnad generellt.

## Förslag på nya hållbarhetsmål

### Uppdrag ledningssystem

Ett bättre genomförande av befintlig styrning kan inte formuleras som ett mål i sig och därmed följer de förslagna uppdrag inte budgetuppdragets formulering. I

budgetuppdraget står dock också att *”Målen ska förhålla sig till redan befintliga strukturer och åtagande...”* och det gör de föreslagna uppdragen.

Förslagen kan fungera var för sig men kan också ses som ett paket. Målen stärker kommunens grundläggande kapacitet för genomförande av befintliga mål och styrdokument och att prioritera rätt baserat på verksamheternas förutsättningar. Från början har det funnits med ett förslag på en hållbarhetsrapport som skulle upprättats minst en gång per mandatperiod. Förslaget har inte tagits med i slutversionen då arbetsinsatsen bedöms vara hög och effekten osäker.

## Förslag på uppdrag 1 - Kartläggning

**Samtliga nämnder genomför en kartläggning av, för respektive verksamhet prioriterade hållbarhetsområden och formulerar aktiviteter och mål till sina verksamhetsplaner. Kartläggning aktualiseras varje mandatperiod.**

### Motivering

På de flesta områden är det inte bristen på styrning som hindrar hållbarhetsarbetet utan det är bristen på genomförandekapacitet. Förutom nya mål inom områden där styrning saknas är den viktigaste insatsen att jobba med den styrning som redan finns. I flera styrdokument åläggs nämnderna att införa åtgärder i sina verksamhetsplaner, till exempel i hållbarhetspolicyn och miljöpolicyn. Efterlevnaden varierar men är generellt låg. Det beror delvis på att en del av det vanliga arbetet ligger i linje med hållbarhetsambitioner utan att detta lyfts fram. Det kan också vara svårt att prioritera andra frågor än kärnverksamheten och en del hållbarhetsfrågor saknar roller och personer som driver dessa i verksamheten och som har djupare kunskap inom området. Utgångspunkt för kartläggningen är kommunens hållbarhets- och miljöpolicy, program för social hållbarhet samt åtagande inom avfallsplan, Klimat2030, regionala åtgärdsprogrammet för miljömålen och liknande åtaganden och dokument inom hållbarhet. Genom att förankra befintliga ambitioner i nämndernas verksamhetsplaner kan takten i hållbarhetsarbetet öka. Kartläggningen ger en helhetsbild och tydlighet kring nämnders hållbarhetsarbete vilket gör det lättare att identifiera luckor och brister samt att mäta resultat och visa på framgångar.

Kartläggningen sker initialt med större omfattning och uppdateras sedan vid behov men senast i början av en ny mandatperiod. Hur kartläggningen sker bestäms av respektive nämnd, en rekommendation är att involvera de roller i kommunen som har sakkompetens inom olika hållbarhetsområden. Denna kompetens finns bland annat hos hållbarhetsstrateg, folkhälsostrateg, fritids- och kulturchef, avfallschef, fastighetschef, måltidschef m.fl.

## Konsekvenser

En kartläggning kräver arbetstid, både initialt och senare vid uppföljning och aktualisering. Hållbarhetsarbetet kan öka i omfattning efter kartläggningen men den kan också bekräfta och visa upp hur väl verksamhetens arbete redan matchar med hållbarhetsambitioner. Generellt blir uppdraget tydligare, lättare att prioritera och följa upp. Kartläggning är ett bra planeringsunderlag som också ger stöd i att synliggöra behov av resurser eller samarbeten.

Ökar hållbarhetsarbetet i omfattning till den grad att det krävs nya resurser hanteras det via ordinarie budgetprocess.

## Förslag på uppdrag 2 - Konsekvensbedömning

**I beredning av alla politiska beslut som är strategiska, kommunövergripande eller med större samhällspåverkan ska konsekvensen för hållbarhetens tre dimensioner redovisas i beslutsunderlagen. Till stöd för bedömningen tar kommunstyrelsen fram en handbok.**

## Motivering

Genom att göra en konsekvensbedömning utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna, ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet, ökar kvalitén i beslutsunderlagen. Målkonflikter eller synergier belysas så att ärenden kan optimeras och politiken kan fatta mer avvägda beslut. Att utföra bedömningarna ger handläggaren möjlighet att pröva nya perspektiv och vinklar. Bedömningen ger även intresserade invånare en bättre inblick i eventuella avvägningar.

Vid framtagande av bedömningssystemet tas det hänsyn till bedömningar som redan görs idag såsom barnkonsekvensanalys, ekonomiska förutsättningar och i vissa fall miljöbedömningar. Uppdraget leder förhoppningsvis till att bedömningarna ser mer likartade ut framöver.

## Konsekvenser

Redan idag sker en bedömning av de ekonomiska förutsättningar och konsekvenser ur ett barnperspektiv, i vissa fall även ur ett miljöperspektiv. Bedömningar sker med olika detaljeringsgrader och arbetsinsatsen anpassas utifrån beslutets omfattning. Att bedöma utifrån alla tre hållbarhetsdimensioner kommer innebära några nya arbetsmoment vilket framför allt initialt leder till visst merarbete. Samtidigt minskar risken för oupptäckta och ohanterade målkonflikter som i sig riskerar att leda till större kostnader på längre sikt eller att uppsatta mål inte kan nås.

## Förslag på uppdrag 3 - Utbildning

**Var fjärde år ska alla medarbetare och politiker få en verksamhetsanpassad hållbarhetsutbildning.**



## Motivering

Många hållbarhetsmål- eller åtgärder kräver att många har rätt kunskap och agerar utifrån den. Mantrat att "det ska vara lätt att göra rätt" kräver just kunskap om vad som är rätt. Det gäller till exempel upphandling och inköp där många personer gör köp eller beställningar, eller källsortering, energibesparing, minskning av mängden engångsartiklar med mera. En utbildning som fokuserar på respektive verksamhetens förutsättningar och prioriterade områden gör det lättare att göra rätt. Kunskap om gällande styrdokument och det egna ansvaret i hållbarhetsarbetet gör att det blir många fler som hjälps åt att öka måluppfyllelsen.

Utbildningen sker på ett sätt som är anpassat till verksamhetens förutsättningar och med hänsyn till resurser. Chefer, politiker och tjänstepersoner med mer strategiska arbetsuppgifter och som förväntas göra konsekvensbedömningar inom hållbarhet deltar i en fysisk utbildning. Övriga medarbetare utbildas digitalt med hjälp av filmer eller liknande.

## Konsekvenser

En utbildning kräver tid från dem som ska delta och från den eller dem som organiserar utbildningen. Formatet för utbildningen och omfattningen behöver anpassas till respektive verksamhetens förutsättningar att kunna delta. Under samrådet har flera uttryckt att utbildningen borde utföras internt vilket skulle innebära att det är hållbarhetsstrategen som organiserar utbildningen. Ett annat alternativ är att köpa in utbildning vilket det idag inte finns avsatta medel för. För att bedöma kostnaden för en köpt utbildning behöver behovet specificeras närmare för att inhämta en kostnadsuppskattning.

Kommunen har cirka 800 medarbetare och politiker som ska utbildas varav uppskattningsvis 200 personer fysiskt och 600 personer digitalt. Den fysiska utbildningen sker i grupper på i snitt ca. 10 personer och fördelat över 4 år med en genomsnittlig utbildningslängd på 10 timmar inklusive för och efterarbete skulle det resultera i en arbetsinsats på cirka 50-70 timmar per år för hållbarhetsstrategen. Till det behöver räknas framtagande och samordning av den digitala utbildningen vilket kan uppskattas kräva cirka 100 timmar under första året.

Runt 200 medarbetare och politiker som utbildas i genomsnitt 2 timmar under ett år innebär 400 timmar per år. Utbildningen kan med fördel läggas i samband med arbetsplatsträffar, utvecklingsdagar eller sammanträden.

## Mål viktiga områden

Utifrån att det både regionalt, nationellt och globalt finns stora brister avseende måluppfyllelsen inom miljö och hållbarhet finns det många områden där det skulle krävas större ansträngningar. Till detta uppdrag har det valts ut de områdena där det

bedöms att utökad styrning kan skapa förutsättningen att agera mer omfattande. I början undersöktes också ett målförslag på att öka andelen skyddat natur och att öka kunskapsnivån avseende tillståndet i miljön men förslaget togs inte med i slutversionen då det bedöms att målet är svårt att genomföra med befintlig organisation och personalstyrka. Området natur och biologisk mångfald bedöms ändå viktigt att utveckla då det finns luckor avseende kunskapsunderlag och aktiviteter. Jämlikhet och inkludering är också ett område som delvis saknar styrning och där utvecklingar behöver vändas. Om förslaget på program för social hållbarhet antas kommer programmet utgöra styrning på området.

## Förslag på mål 1 - Mobilitet och trafik

**Resandet och trafiken i Bollebygd står för tillgång till service, arbete, utbildning och fritidsaktiviteter. Trafiken som den ser ut idag leder också till stor miljö- och klimatpåverkan och kan vara exkluderande för vissa grupper. I Bollebygd ska mobilitet vara tillgänglig för många, ekonomiskt effektiv för samhälle och individ samt orsaka så liten miljö- och klimatpåverkan som möjligt.**

### Stödjande mål och indikatorer:

- **Senast 2030 är kommunens fordon fossilfria till den grad krisberedskap och teknik tillåter det.**
- **Gång, cykel och kollektivtrafik ökar i tillgänglighet och attraktivitet så att invånarnas genomsnittliga körsträcka med bil minskar långvarigt samt att invånarnas fysiska aktivitetsnivå ökar. Särskilt fokus på Olsfors, Hultafors och Töllsjö avseende utökad kollektivtrafik.**

## Motivering

Bollebygd är på grund av sitt läge och bebyggelsestruktur starkt beroende av att många reser längre sträckor både inom kommunen och över kommungränsen. Resandet ger tillgång till service, arbete och sociala aktiviteter. Vägtrafiken är samtidigt den största utsläppskällan av fossila växthusgaser i kommunområdet. Trafiken står för en stor energianvändning med ett starkt importberoende av bränsle och är också en stor källa till mikroplaster från däck- och bromsslitage samt avgaser som leder till hälso- och miljöproblem. Stora delar av resebehovet sker med egen bil vilket inte är ekonomiskt effektivt för individen med stora kostnader för bränsle, värdeminskning och underhåll och inte effektivt för samhället med kostnader för bland annat parkeringsytor, sjukvård, vägunderhåll mm.

I visionen till 2035 står det: ”Oavsett om du åker inom, till eller från kommunen kan du göra det på ett säkert och hållbart sätt. Utbyggda gång- och cykelvägar och en väl fungerande kollektivtrafik gör det enkelt ta sig till skola, arbete, aktiviteter och rekreation.”

Kollektivtrafik, cykel och gång är mer kostnadseffektiva, oftast hälsofrämjande och tillgängliga för fler på grund av lägre kostnad och då det inte krävs körkort eller att andra skjutsar.

Kommunen har planmonopol, ansvarar för stora delar av infrastrukturen, kan förhandla om kollektivtrafik och har egna fordon och tjänsteresor att jobba med. Med det finns det både påverkansmöjlighet och en stor potential att öka hållbarheten i alla dimensioner.

Bättre kollektivtrafik efterfrågas av många kommuninvånare och inte minst ungdomar och äldre som samtal med ungdomsrådet och pensionärsrådet visade. Möjlighet att pendla till arbete eller utbildning med kollektivtrafik ökar Bollebygds attraktivitet som boplat.

Med målet bidrar Bollebygd tydligt till den regionala utvecklingsstrategin (RUS) där fossiloberoende, jämlikhet och förbättrad tillgänglighet pekas ut i strategins mål.

*Senast 2030 är kommunens fordon fossilfria till den grad krisberedskap och teknik tillåter det.*




En indikator som kommunen har stor rådighet över och som är enkel att mäta.

Ambitionen är inte helt ny, i budget för 2025 står det "När vi talar om upphandlingar sätter vi ribban högre. Fossilfria fordon är inget vi ska önska, det är något vi ska kräva...".

Ambitionen finns också genom att kommunen har antagit klimatlöfte 16 om att enbart köpa in fossilfria bilar. Det nya förslaget ersätter den befintliga budgetskrivningen och ambitionen får ett målår. Indikatorn följs upp via [Kolada](#). Kommunen visar att man leder med gott exempel

#### Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna

Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.

Nyckeltal	2019	2020	2021	2022	2023	2024
▼ Fossiloberoende fordon i kommunorganisationen, andel (%) 		29.6	33.9	36.1	33.9	48.4
Fossiloberoende personbilar i kommunorganisationen, andel (%) 		10.7	12.9	18.2	10.0	27.3
Fossiloberoende lätta lastbilar i kommunorganisationen, andel (%) 		50.0	57.1	57.1	58.6	72.4

*Gång, cykel och kollektivtrafik ökar i tillgänglighet och attraktivitet så att invånarnas genomsnittliga körsträcka med bil minskar långvarigt samt att invånarnas fysiska aktivitetsnivå ökar. Särskilt fokus på Olsfors, Hultafors och Töllsjö avseende utökad kollektivtrafik.*

Körsträckan per invånare är en indikator som är enkelt att följa upp och som avser ett verkligt resultat snarare än att mäta genomförandegrad av en åtgärd. Även om invånare byter till el eller förnybara bränslen är problemen inte lösta utan ökande andel kollektivtrafik, gång och cykel måste också resultera i minskad bilanvändning för att ha

effekt. Fokus på kollektivtrafik för Olsfors, Hultafor och Töllsjö är hämtat från befintlig budget. Avseende dessa orter har kollektivtrafiken en särskild social komponent då det ökar tillgängligheten för äldre, ungdomar och människor utan tillgång till bil. Indikatorn följs upp i Kolada och med större tidsintervall via resvaneundersökningar som utförs av Västra Götalandsregionen.

#### Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna

Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.

Nyckeltal	2019	2020	2021	2022	2023	2024
✓ Genomsnittlig körsträcka med personbil, mil/inv 	810.1	768.8	762.0	782.4	785.9	

## Konsekvenser

Konsekvensen för den kommunala organisationen med detta mål är att arbetet med kommunens egna fordon och med främjandet av gång, cykel och kollektivtrafik intensifieras. Mer arbetstid läggs på dessa områden. Fler fossilfria fordon i kommunens fordonsflotta leder till högre initiala kostnader för inköp av t.ex. elfordon men till lägre driftskostnader. Elfondon kräver också en logistik för laddning, särskilt inom hemtjänst och hemsjukvård där det finns goda exempel från andra kommuner. En förflyttning av resandet till mer gång, cykel och kollektivtrafik minskar kostnader för vägunderhåll och trafikrelaterade hälsoproblem. Det kan komma krävas investeringar i pendelparkeringar och cykelinfrastruktur. För att minska den ekonomiska belastningen behöver stöd sökas och samarbetsmöjligheter inom regionen och delregionen nyttjas. Boråsregionen är en samlande kraft som kan dra nytta av Västra Götalandsregionens kompetens inom området mobilitet. Tillköp av kollektivtrafik är en stor kostnad men med många användare kan tillköp övergå till ordinarie linjetrafik.

En mer jämlik tillgång till mobilitet skapar potential att fler kan nå arbetsplatser i kommunen eller ta sig till sommarjobb och fritidsaktiviteter. Den som saknar möjlighet att resa med bil för bättre möjligheter till sociala aktiviteter, tillgång till service och arbetsmarknad.

Goda möjligheter att arbetspendla med kollektivtrafik ökar Bollebygds möjligheter att attrahera människor till att flytta hit eller att etablera arbetsplatser i kommunen.

Ett mål för mobilitet och trafik föregår i viss mån den planerade mobilitetsplanen som är under framtagande. Samtidigt kan målet ge en ram och stärka mobilitetsplanen som i sin tur kan ha större detaljeringsgrad.

## Förslag på mål 2 - Hållbara investeringar

**Bollebygd står inför investeringar och byggnation av bland annat skola, reningsverk, äldreboende, och allaktivitetshall. Dessa byggnader ska finnas länge i samhället för**

**kommande generationer att vistas i och att förvalta. Därför ska byggnationen ske på ett långsiktigt hållbart och cirkulärt sätt.**

**Stödjande mål och indikatorer:**

- **Vid nybyggnation ska kostnadseffektiva åtgärder vidtas för att tydligt minska byggnadens klimatpåverkan under hela livscykeln.**
- **Våra nya byggnader ska uppfylla kraven för att kunna låna via så kallade gröna lån.**

## Motivering

Byggnation innebär stora investeringar för kommunen och är ofta en kommuns största miljö- och klimatpåverkan. Exempel: En nybyggd skola på 1000 m<sup>2</sup> orsakar ca. 300 ton koldioxidutsläpp under byggfasen vilket är nästan dubbelt så mycket som utsläppen från kommunens bilar på ett år. Utsläpp och miljöpåverkan orsakas av bland annat avfall från rivning och byggnation, materialens produktion och transporter, arbetsmaskiner, masshantering och energianvändning där kommunen har rådighet att välja mer eller mindre miljöskadliga alternativ.

Då många byggnader har en lång livslängd och besöks av många invånare och har inte sällan symbolisk karaktär finns det också en stor social aspekt och en pedagogisk potential.

Utveckling avseende hållbar byggnation har varit kraftfull och snabb de senaste åren och det finns nu många goda exempel och marknadsmässiga verktyg och arbetssätt att nyttja. Bollebygds kommun skulle inte bli en aktör i framkant som behöver ta riskerna det kan medföra utan kan stötta sig på andras erfarenheter. Samtidigt skulle kommunen bidra till att byggbranschen förflyttar sig i hållbar riktning.

Gröna lån innebär att kommunen lånar (t.ex. via Kommuninvest) till investering mot att uppfylla vissa kriterier. Gröna lån kan innebära något bättre räntevillkor. Kriterierna är bland annat ett 20 procent lägre energibehov än boverkets byggregler, klimatberäkningar och åtgärder som minskar klimatpåverkan t.ex. från grund och stomme.

I kommunens finanspolicy tas ämnet "gröna lån" upp och i riktlinjer för inköp och upphandling hänvisas till Upphandlingsmyndighetens krav vilket redan lägger grunden för målets genomförande. Det som saknas är en tydlighet och riktning i frågan.

*Vid nybyggnation ska kostnadseffektiva åtgärder vidtas för att tydligt minska byggnadens klimatpåverkan både under hela livscykeln.*

Indikatorn fokuserar på att åtgärder genomförs för att minska klimatpåverkan snarare än att sätta en konkret siffra för hur stor klimatpåverkan ska vara. Det vore också möjligt att hänvisa till en siffra men kräver mer erfarenhet och kan vara för fyrkantigt. Det är idag

relativt enkelt att genomföra åtgärder men det saknas en tydlig riktning. Exempel på åtgärder är att bygga med optimerade betongkonstruktioner, klimatförbättrad betong som orsakar lägre utsläpp, ersätta betong med träkonstruktioner, använda återbrukat byggmaterial, optimera transporter, fossilfria arbetsmaskiner med mera. Uppföljning sker genom projektutvärderingar.

Med målet bidrar Bollebygd tydligt till den regionala utvecklingsstrategin (RUS) där fossiloberoende och cirkularitet pekas ut i strategins mål och den offentliga sektorn ska vara föregångare.

*Våra nya byggnader ska uppfylla kraven för att kunna låna via så kallade gröna lån.*

Indikatorn förhåller sig till ett befintligt och erkänt regelverk. Genom att kunna uppfylla förutsättningar för gröna lån kan kommunen ta del av gröna lån vilket kan innebära lite mer förmånliga lånevillkor. Åtgärderna som krävs för detta mål överlappar till stor del med första målet om lägre klimatpåverkan. Uppföljning sker genom projektutvärderingar.

## Konsekvenser

Miljö- och klimatkrav vid byggnation förknippas av många spontant med högre kostnader. I praktiken kan det se olika ut där det finns åtgärder som kan vara kostnadsdrivande, neutrala eller till och med leda till besparingar. Generellt krävs det inga anpassningar av investeringsbudgeten med denna ambitionsnivå. Däremot kan ett långsiktigt tankesätt bli aktuellt där lägre framtida kostnader kan rättfärdiga något högre initiala kostnader. Till exempel avseende energieffektivitet, materialval och underhållsbehov eller möjlighet till att ändra en byggnadens användningsområde under livstiden.

Kommunens projektorganisation behöver lära sig mer om möjligheter och begränsningar med olika hållbarhetskrav vilket redan sker i ett pågående projekt.