

04: Kommuner har kastet sig ind i klimakampen

06: Til kamp mod monster-regnskyl

08: Kommuner vil have en hjælpende hånd

09: Offentlige fusioner er bare ikke en sællert

12: Leder: Nye kommunalbestyrelser kommer på en svær opgave

MOMENTUM. 1. ÅRGANG. 4. UDGAVE
KL. 10. NOVEMBER 2009

Danskerne vil springe på *billigere* busser og tog

Halvdelen af danskerne ville oftere vælge toget eller bussen, hvis det var billigere end i dag. Billigere billetter vil dermed kunne yde et markant bidrag til at reducere CO₂-udledningen i trafikken. Socialdemokraterne og SF ønsker at sænke billetpriserne markant, mens regeringen afviser ideen.

Hver anden dansker siger i en ny Momentum-undersøgelse, at billigere billetpriser vil få dem til at benytte offentlig transport oftere. Specielt blandt de, der i dag allerede tager bus eller tog et par gange om ugen eller måneden, vil mange være klar til at blive fast passager, hvis billetten bliver mindre pebret end i dag. Dermed kan privatbilismen og CO₂-udledningen reduceres kraftigt til gavn for klimaet.

Trafikforsker Malene Freudendal-Pedersen, adjunkt på Roskilde Universitet, er heller ikke i tvivl om, at lavere billetpriser kan få flere til at vælge offentlig transport frem for bilen. »Prisen har jo en betydning for, hvilke andre ting vi kan gøre med vores liv. Hvis man vil have flere til at vælge den kollektive trafik, bør prisen derfor være konkurrencedygtig med bilen,« siger Malene Freudendal-Pedersen.

I de seneste år er udviklingen imidlertid gået den stik modsatte vej. Mens omkostningen ved at køre i bil blot er steget fire procent fra 2000 til 2007, er en togtur blevet syv procent dyrere, og busbilletterne er steget hele 25 procent. Det viser tal fra Danmarks Statistik.

Den udvikling vil Socialdemokraterne og SF gerne have vendt, og lavere priser er derfor en del af de to partiers fælles trafikudspil. Ifølge Socialdemokraternes trafikordfører Magnus Heunicke er markant lavere billetpriser en væsentlig del af den ►

Ville du oftere benytte dig af offentlig transport, hvis det var billigere, end det er i dag? (%)

Brug af offentlig transport	Ja	Nej	Ved ikke
Daglige brugere	51	44	5
Ugentlige brugere	70	27	3
Månedlige brugere	63	33	4
Bruger sjældnere end månedligt	45	46	10
Bruger aldrig	26	60	14
Alle	51	42	7

Kilde: YouGov Zapera for Momentum.

Hvor meget skal prisen ned?

Tabellen viser, hvor stor en procentdel der vil benytte mere offentlig transport ved bestemte prisnedsættelser.

Brug af offentlig transport	Alle	Daglige brugere	Ugentlige brugere	Månedlige brugere	Sjældnere end månedligt	Bruger aldrig
10 % billigere	3	11	5	2	1	0
25 % billigere	15	25	26	20	8	3
50 % billigere	40	45	63	58	27	12
75 % billigere	46	47	67	61	36	20
Gratis	51	51	70	63	45	26

Kilde: YouGov Zapera for Momentum

Om undersøgelsen

YouGov Zapera har gennemført undersøgelsen for Momentum. 1.015 repræsentativt udvalgte borgere i alderen 18-74 år har svaret på spørgsmålene via et internetbaseret spørgeskema den 23. oktober 2009.

Af Jens Jørgensen, jjr@kl.dk

pakke, der skal få langt flere danskere til at springe på bussen eller toget.

»I øjeblikket er det jo desværre sådan, at hvis man er to mennesker, så er det altid billigere at tage bilen end at hoppe på bussen, og selv om du er alene i bilen, er prisen næsten den samme som med bussen. Så vi er kommet i en situation, hvor den kollektive trafik ikke bare taber på fleksibilitet, men også på prisen,« siger Magnus Heunicke.

Staten skal betale gildet

Den kollektive trafik er i dag opbygget sådan, at DSB, der er en selvstændig statsligt ejet virksomhed, tager sig af togtrafikken, mens regionerne og kommunerne i fællesskab ejer de trafiksselskaber, som står for bustrafikken. Og det er i udgangspunktet DSB og trafiksselskaberne, som bestemmer prisen på den kollektive trafik inden for et takstloft, som hvert år fastsættes af Trafikstyrelsen.

Magnus Heunicke forestiller sig dog ikke, at DSB, kommuner og regioner skal finansiere prisnedsættelser. Det skal være staten, der i første omgang spæder til, så danskerne kan komme med bus eller tog til en pris, der er cirka 25 procent lavere end i dag. Det vil ifølge Momentums undersøgelse få 15 procent af danskerne til at bruge mere offentlig transport. Hvis prisen blev halveret, vil 40 procent oftere bruge busser og tog.

»Vi tror på, at kollektiv trafik er en god forretning, hvis man investerer i den, og at investeringen på sigt kan tjene sig ind. Prisen skal ned, og det bør være staten, der betaler. Der er vist ikke nogen, som ædrueligt kan forestille sig, at kommunerne eller regionerne kan finde penge til det i den nuværende økonomiske situation,« siger Magnus Heunicke.

I det konservative regeringsparti er trafikordfører Henriette Kjær imidlertid ikke klar til at bruge statslige penge på at gøre den offentlige transport billigere:

»Hvis man kan få det til at hænge sammen i kommuner og regioner, så skal man selvfølgelig sætte prisen ned. Men vi ser en større fordel i at bruge pengene til investeringer i bedre infrastruktur samt prøve at få operatørerne til at lave ordninger,

der kan lokke flere passagerer i busserne, som vi også prioriterede i trafikforliget i januar.«

CO2-kurven skal knækkes

Danmark har som mål, at CO₂-udledningen i 2020 skal være mindst 20 procent lavere end i 2005. Inden for transportsektoren går det imidlertid den forkerte vej. Her er CO₂-udledningen steget med fire procent fra 2005 til 2008 ifølge Energistyrelsen. Vejtrafikken er langt den største synder, da den står for 77 procent af udledningen fra transportsektoren. Og CO₂-udledningen kunne reduceres markant, hvis flere lod bilen stå og hoppede på bus eller tog i stedet. Ifølge trafikforsker Malene Freudendal-Pedersen kræver det dog en stor indsats for at gøre den kollektive trafik mere attraktiv for bilisterne.

»Antallet af biler øges jo fortsat i øjeblikket, selv om der er økonomisk krise. Samtidig kører vi oftere og oftere og længere og længere i vores biler, så vi er ikke på nogen måde på vej til at knække kurven,« siger Malene Freudendal-Pedersen.

De konservatives trafikordfører Henriette Kjær er helt enig i, at danskernes transport skal gøres mere miljøvenlig:

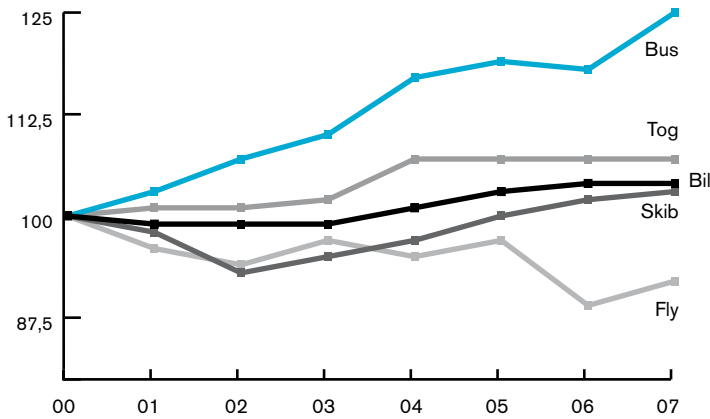
»Vi har et CO₂-problem, og vi skal have nedbragt udslippet. Det er en bunden opgave, så derfor skal vi få folk til at ændre adfærd. Men jeg mener, at det er de rigtige tiltag, vi har taget med trafikforliget, selv om der går nogle år, inden vi kan se dem virke.«

Der er i trafikforliget fra januar mellem alle Folketingets partier, undtaget Enhedslisten, afsat fire milliarder kroner til blandt andet letbaner i København og Århus, anden etape af Frederikssunds-motorvejen, samt at det skal være billigere at anskaffe sig en ny og mere miljørigtig bil.

Trafikforsker Malene Freudendal-Pedersen er dog ikke imponeret over den indsats, der i Danmark bliver gjort for at få flere til at benytte den kollektive trafik.

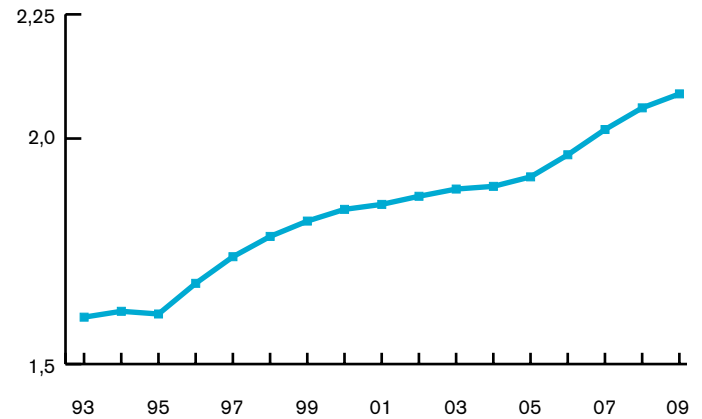
»Vi har i Danmark en stor skræk for at sige, at vi kan gøre noget for at bremse biltrafikken. Det er ligegyldigt, at vi snakker om at promovere den kollektive transport og reparere

Realprisudvikling for de forskellige transportformer 2000-2007
(2000-niveau = 100)



Kilde: Danmarks Statistik

Antal personbiler pr. 1. januar
(i millioner)



Kilde: Danmarks Statistik

nogle skinner, når vi samtidig bygger nye motorveje, broer og tunneler. Står man udefra og kigger på de valg, der bliver truffet, er der ingen tvivl om, at bilen bliver prioriteret højest,« siger Malene Freudendal-Pedersen.

Pisk til bilisterne

Malene Freudendal-Pedersen mener, at der i højere grad end i dag skal tænkes i helhedsløsninger for at fremme den offentlige transport. Prisen er nemlig langt fra det eneste parameter, som for mange mennesker gør bilen mere attraktiv end bus eller tog. Et andet væsentligt parameter er, at det skal være nemt og hurtigt at tage offentlig transport. Hvis der er for mange skift og ventetid, vinder bilens komfort og fleksibilitet. Trafikforsker Harry Lahrmann, lektor på Aalborg Universitet, peger på, at flere busbaner i byerne kan gavne busserne i konkurrencen med bilerne:

»Det vil samtidig have en dobbelt effekt, for når du laver busbaner, tager du jo kapacitet fra bilisterne. Dermed bruger du både stokken over for bilisterne og guleroden i forhold til bussen, fordi du får en højere regularitet på bustiderne og samtidig gør det sværere at forudsige kørselstiden i bil,« siger Harry Lahrmann.

KL kom tidligere på året i samarbejde med regionerne og trafikskaberne med et udspil for at få flere passagerer i den kollektive trafik og derved skabe mindre trængsel på vejene og et bedre miljø. Og her er netop service, fremkommelighed og tid vigtige elementer, forklarer Jens Stenbæk, viceborgmester i Holbæk Kommune og formand for teknik- og miljøudvalget i KL:

»Vi skal have kundens behov i fokus. Det skal blandt andet ske ved at skabe bedre sammenhæng mellem køreplanerne og lettere fysiske skiftemuligheder mellem tog, bus, bil og cykel ved terminaler og nye parkeringsanlæg. Samtidig er det afgørende, at kommuner og regioner som ejere af trafikskaberne prioriterer og planlægger bustrafikken.«

Det er dog ikke nok kun at gøre den kollektive trafik mere attraktiv via lavere priser og bedre regularitet og service. Det

skal også være dyrere at tage bilen, mener flere trafikforskere: »Det er fint med guleroden i form af billigere kollektiv trafik, men piskan i form af at gøre vilkårene for bilisterne dårligere ved eksempelvis kørselsafgifter er efter min opfattelse endnu vigtigere,« siger Harry Lahrmann, lektor på Aalborg Universitet.

Politisk er der også stigende interesse for at indføre afgifter på bilkørsel. I trafikforliget fra januar i år blev partierne enige om at undersøge, hvordan man kan indføre en ordning for kørselsafgifter – såkaldt roadpricing – i Danmark. Her vil man især skele til Holland, hvor der skulle have været indført roadpricing fra 2011. Det hollandske projekt er dog blevet forsinket, og dermed har det formentlig lange udsigter, før kørselsafgifter bliver til virkelighed i Danmark.

Om offentlig transport i Danmark

- * Kommunerne har sammen med trafikskaberne ansvaret for den kommunale bustrafik. Det betyder, at kommunen bestiller og betaler for bustrafikken, der foregår lokalt i kommunerne, mens trafikskaberne står for planlægningen af kørslen og indgår kontrakter med busselskaberne, som kører på ruterne.
- * Den samme opbygning gør sig gældende for regionerne, som er ansvarlige for den regionale bustrafik samt lokalbanerne.
- * Trafikskaberne er selvstændige selskaber med en bestyrelse sammensat af repræsentanter fra kommuner og regioner. Kommunerne har flertallet i bestyrelsen.
- * DSB har ansvaret for togtrafikken. DSB er en selvstændig statsligt ejet virksomhed.

Kommuner har kastet sig ind i klimakampen

Af Jens Jørgensen, jjr@kl.dk

Kommuner landet over er i fuld sving med at gøre noget for klimaet. 7 ud af 10 kommuner bruger i dag flere penge på klimarelaterede investeringer end i 2007. Pengene bliver eksempelvis brugt på at renovere de kommunale bygninger og udbygge den vedvarende energi. Alt sammen i bestræbelserne på at nå de ambitiøse klimamål, de har sat i de seneste år.

Barack Obama tvivler på klimaaf tale, Connie Hedegaard tror stadig på klimaaf tale. Hver dag sine nye spekulationer om, hvorvidt der kommer en ambitiøs af tale ud af klimatopmødet i København. Ude i landets kommuner er man allerede godt i gang med at gøre noget ved klimaproblemerne. En ny undersøgelse fra Momentum viser, at 7 ud af 10 kommuner i dag bruger flere penge på klimarelaterede investeringer end i 2007.

Undersøgelsen viser desuden, at 8 ud af 10 kommuner har opstillet et konkret mål for CO₂-reduktion. Og hele 93 procent af kommunerne har enten et mål for CO₂-reduktion i kommunen eller en anden form for klimamål. Og ambitionerne i kommunernes klimaplaner er store. Århus Kommune arbejder for at blive CO₂-neutral i 2030, Ikast-Brande og Middelfart kommuner vil reducere CO₂-udledningen med to procent hvert år frem til 2025 for bare at tage nogle eksempler.

Som et led i at opnå klimamålene viser undersøgelsen, at 7 ud af 10 kommuner har gennemført energispare- og klimakampagner inden for de seneste to år. Kampagnerne for at tænke på miljøet har både været henvendt til børnene i skolerne, til medarbejderne på de kommunale arbejdspladser og borgerne i kommunen.

Thisted vil være europamester

I Thisted Kommune, hvor man allerede i 1982 startede med at arbejde for et bedre klima, er man ikke bange for at sætte overliggen højt:

»Vi mener, vi i dag er Danmarks førende klimakommune, men vi har sat som mål, at vi i fremtiden vil være Europas førende. Vi kan lige så godt sætte nogle mål, så der er noget at arbejde efter,« forklarer Torben Juul-Olsen, teknisk direktør i Thisted Kommune.

Thisted har bestemt noget at have sine målsætninger i. 226 vindmøller har eksempelvis været med til at gøre kommunen mere end selvforsynende med elektricitet inden for kommunegrænsen, og det inkluderer både de private hjem, industrien og de kommunale bygninger. Samtidig kommer over 80 procent af kommunens kollektive varmforsyning fra vedvarende energi.

Og i kommunens nyligt vedtagne klimaplan er der masser af nye ideer på tegnebrættet.

»Vi vil blandt andet etablere en kommunal vindmøllefond til at fremme vedvarende energi. Vi satser på, at vi kan få opført et antal møller, der kan sikre et overskud, som vi kan bruge til energibesparende foranstaltninger i andre sammenhænge. Fonden satser vi på at kunne etablere i løbet af næste år,« fortæller Torben Juul-Olsen.

Samtidig arbejder thyboerne blandt andet på at etablere et center for bølgeenergi i Hanstholm, hvilket flere virksomheder allerede har vist stor interesse for.

Energislugende bygninger

En af de store klimaudfordringer for kommunerne er de meget energislugende kommunale bygninger. Hele 77 procent af bygningerne er opført før 1980, viser en rapport, som konsulentfirmaet COWI har foretaget for KL. Den gennemsnitlige alder for en kommunal bygning er 40 år, og mange af de kommunale bygninger er derfor langt fra tidssvarende eller særligt energieffektive. Og med en samlet bygningsmasse på cirka 30 millioner kvadratmeter er der et stort potentiale for at reducere CO₂-udledningen.

Hvis de kommunale bygninger skal leve op til Danmarks EU-forpligtelse om at reducere CO₂-udledningen med 20 procent i 2020 i forhold til niveauet i 2005, er det dog nødven-

Hvordan har kommunens klimarelaterede investeringer udviklet sig siden 2007? (%)

Stigende	70
Nogenlunde uændret	25
Faldende	0
Ved ikke	5

Kilde: Momentum

Om undersøgelsen

Momentum har via e-mail sendt et internetbaseret spørgeskema til teknik- og miljøcheferne i alle kommuner. Undersøgelsen er foretaget i perioden 20. oktober-2. november 2009. Vi har fået svar fra 66 kommuner, hvilket betyder en svarprocent på 67.

dig at få den store tegnebog frem. Ifølge COWI vil det kræve investeringer for cirka fire milliarder kroner at nå målet om 20 procent.

Albertslund Kommune er en af de kommuner, hvor man er i fuld gang med at energirenovere kommunens bygninger, forklarer Niels Carsten Bluhme, direktør for miljø- og teknikforvaltningen i Albertslund Kommune:

»Vi har et megaproblem, fordi vores by nærmest blev bygget på én gang i 60'erne. På otte år voksede indbyggertallet fra 3.000 til 30.000 dengang. Og de bygninger, der blev bygget, er desværre meget dårligt isoleret og har derfor et højt varmeforbrug,« siger Niels Carsten Bluhme og fortsætter:

»En renovering af kommunens bygninger står derfor højt på listen over ting, der skal til for at nå kommunens mål om at reducere CO₂-udledningen med 25 procent inden 2015. Men når vi går i gang med at renovere, er det vigtigt, at vi ikke bare får renoveret tingene op til status quo, men går nye veje og derved kommer længere.«

Albertslund er derfor blandt andet i gang med at bygge tre børnehaver som passivhuse for at udfase en række utidssvarende bygninger. Passivhuse er et koncept, hvor man både forsøger at nedbringe opvarmningsbehovet og forbruget af elektricitet mest muligt. Det betyder, at både opvarmnings- og elektricitetsbehovet reduceres væsentligt. De tre børnehaver skal tjene som en slags modelhuse for fremtidens børnehaver både miljømæssigt og pædagogisk.

På den måde kan klimaindsatsen også medvirke til at gøre op med forestillingen om Albertslund som en grå og kedelig betonforstad, forklarer Niels Carsten Bluhme:

»Vi har længe arbejdet med miljø og klima og har gjort det til et helt grundlæggende værdisæt for kommunen. Vi har som ung kommune ingen historiske samlingspunkter, så i stedet skal miljøet være vores fælles sag i kommunen og være en drivkraft til at modernisere og forny forstadsmiljøet.«

Bedre klima med sidegevinster

Lolland oplevede i 2006 på nærmeste hold, hvad klimafor-

andringerne kan betyde, da øen blev ramt af en usædvanlig kraftig stormflod, hvor store områder på Nordvestlolland for første gang stod under vand. Det gik især ud over området Onsevig, hvor vandet stod over to meter over dagligt vande, mens digerene kun var halvanden meter høje.

»Med de store oversvømmelser var dagsordenen sat til at gøre noget aktivt. Ikke blot i forhold til klimaforandringerne, men også for at skabe et bæredygtigt område,« siger Birgitte Rønnow, sektorchef for Udvikling og Erhverv i Lolland Kommune.

Kommunen ville derfor ikke bare bygge større diger, men byggede også såkaldte algebassiner som en del af digeanlægget.

»Digerne bygges for at beskytte, men de udnyttes samtidig konstruktivt til at dyrke for eksempel alger til foder eller biomasse. Ved hjælp af solens stråler kan algerne omdannes til en alternativ energiressource, og dermed er digerene både med til at beskytte mod og forebygge klimaforandringerne,« siger Birgitte Rønnow.

Lolland Kommune har i sin klimastrategi gjort meget ud af at skabe gode rammer for bæredygtige og visionære virksomheder.

»Vi har nærmest udlagt Lolland til et testområde, hvor virksomheder, forskningsinstitutioner og andre kan udlægge og etablere test- og demonstrationsfaciliteter i fuld skala. Virksomhederne kan derved teste de virkelige produkter og faciliteter i stedet for på computer eller i testlaboratorium,« siger Birgitte Rønnow.

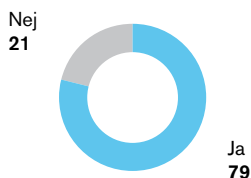
Det har som en sidegevinst også kastet flere nye arbejdspladser af sig, hvilket også gælder i Thisted Kommune.

Pentagon har kig på Thisted

I Thisted har man ikke haft problemerne inde på livet på samme måde som på Lolland. Men thyboerne er ikke i tvivl om, at klimaindsatsen er vigtig:

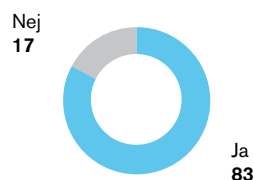
»Vi gør det, fordi vi tror på, det er vigtigt for miljøets skyld og vores børn og børnebørns skyld. Vi kan jo konstatere, at

Har I opstillet konkrete mål for CO2-reduktion i kommunen i de kommende år? (%)



Kilde: Momentum

Har I opstillet andre klimamål for kommunen? (%)



Kilde: Momentum

hvis vi får vandstandsstigninger på flere meter, eller andre ekstreme situationer i vejrliget, som der bliver talt om, så kommer vi til at stå over for nogle meget store udfordringer,« forklarer Torben Juul-Olsen, teknisk direktør i Thisted Kommune.

Klimaet er desuden blevet en del af kommunens brand i bestræbelserne på at tiltrække nye indbyggere og fastholde folk i området. Og der er også blevet lagt mærke til indsatsen rundt om i verden, forklarer Torben Juul-Olsen:

»Vi har haft besøg fra nær sagt hele verden. I sidste uge var der besøg fra Sydafrika, og vi har haft kinesisk og fransk fjernsyn på besøg. Og i den mere kuriøse ende har vi sendt materiale om vores projekter inden for vedvarende energi til Pentagon, som er meget interesseret i at lave amerikanske militærbaser på vedvarende energi og gerne vil høre mere om vores måde at gøre det på.«

Til kamp mod monster-regnskyl

Stort flertal af kommunerne har planlagt ekstraordinære investeringer for at håndtere stigende regnmængder og ekstreme regnskyl. Det er ikke nok at udbygge kloakker. Alternative løsninger som store bassiner og flere parker, kanaler og søer er også nødvendige, siger ekspert.

De danske kommuner bruger mange penge i disse år på at imødegå virkningerne af de kommende årtiers klimaforandringer. Udsigten til stigende vandstand, mere nedbør og langt flere ekstreme regnskyl har allerede fået 65 procent af kommunerne til at planlægge investeringer, der kan dæmme op for vandet. Det viser en ny rundspørge, som Momentum har gennemført til de kommunale teknik- og miljøchefer. Dertil kommer de kommuner, som allerede har investeret i udbygning af kloakker og andre løsninger.

Men udfordringerne er også til at tage og føle på. Danmarks Meteorologiske Institut forudser på baggrund af scenarier fra FN's klimapanel, at vandstanden i havene omkring Danmark vil stige op til en meter, og der vil være 20-40 procent

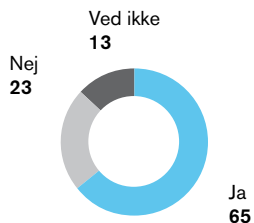
flere episoder med ekstrem regn i 2100, end der var i 1990. Hvis vi skal undgå, at det fører til flere oversvømmelser i vores byer, vil det kræve investeringer i hver kommune på to cifrede millionbeløb i de kommende år. Det vurderer Rambøll i en rapport om behovet for klimainvesteringer, som konsulentfirmaet i foråret udarbejdede for KL.

Peter Steen Mikkelsen, lektor ved Institut for Vand og Miljøteknologi på Danmarks Tekniske Universitet, er ikke i tvivl om, at kommunerne står over for en meget voldsom udfordring. Ikke mindst fordi det ifølge Peter Steen Mikkelsen tyder på, at klimaforandringerne i øjeblikket går endnu hurtigere, end de nuværende klimamodeller forudsiger.

»Ekstremerne bliver meget værre end i dag. Og vi halter stadig langt efter andre lande i forhold til at tænke i løsninger. Vi har simpelthen ikke været vant til for alvor at se regn, som de har i mange andre lande. Men i de seneste år har vi fået de her monster-regnskyl, som har gjort, at det pludselig er blevet noget, man taler om. Og der sker meget i Danmark lige nu,« siger Peter Steen Mikkelsen.

Den gængse måde at løse problemerne ville være at udbygge kloakkerne. Der er forskel på kloakkernes kapacitet, men Rambøll skønner, at det ville kræve, at kloakkerne samlet set kunne rumme 30 procent mere regnvand end i dag, og det

Har I ud over den almindelige renovering planlagt investeringer i forhold til spildevand og/eller overfladevand forårsaget af klimaproblematikker (eksempelvis i forhold til dimensioneringen af kloakker) i de kommende år? (%)



Kilde: Momentum.

Af Søren Kudahl, skd@kl.dk

vil på landsplan koste 490 millioner om året frem til 2018 – ud over den almindelige renovering af kloakkerne.

Det er dog ifølge Peter Steen Mikkelsen ikke blot en særdeles dyr, men også en dårlig løsning kun at tænke i udbygning af kloaknettet.

»Det offentlige kloaknet i Danmark er så stort, at det kan nå mere end én gang rundt om Jorden, og det er helt urealistisk at udbygge det hele. Det er heller ikke altid smart at gøre det, hvis man har nogle forholdsvis nye kloakrør, som er i god stand. Det vil også skabe meget besvær for både borgere og erhvervsliv, hvis man skal grave hele veje op for at udbygge kloakker,« siger Peter Steen Mikkelsen.

Han mener, at kommunerne også bør tænke i alternative løsninger, som kan undgå eller forsinke, at regnvandet havner i kloakken.

Mange kommuner tænker allerede i alternative løsninger. Det gælder blandt andet Københavns Kommune. Derfor har kommunen blandt andet i de seneste 10 år bygget 10 store forsinkelsesbassiner, som kan opbevare store mængder spildevand og regnvand.

Og fremover vil kommunen bruge parker, grønne områder og fodboldbaner som midlertidige regnvandsbassiner, hvor vandet kan ledes hen og stille og roligt sive ned i jorden – og dermed aflaste kloakkerne og forhindre oversvømmelser. Til det formål vil kommunen hvert år anlægge mindst to nye såkaldte lommeparker, som københavnere samtidig kan fornøje sig i på tørre dage. Og i den nye bydel Ørestad opsamles regnvandet på husenes tage i et system af kanaler, som løber gennem kvarteret.

»Vi har udvidet vores kloakker i de seneste år, men der er også brug for at tænke i nye, utraditionelle løsninger. Hvis vi skulle indrette vores kloaksystem sådan, at det kan rumme selv de værste "tropiske" skybrud, ville det koste i størrelsesordenen 10 milliarder kroner, svarende til 20.000 kroner pr. københavnere. Det kan være langt billigere og mere fornuftigt at tænke i alternativer, så vi leder noget af vandet helt uden om kloaksystemet,« siger Per Jacobsen, forsyningsdirektør i det

Om undersøgelsen

Momentum har via e-mail sendt et internetbaseret spørgeskema til teknik- og miljøcheferne i alle kommuner. Undersøgelsen er foretaget i perioden 20. oktober-2. november 2009. Vi har fået svar fra 66 kommuner, hvilket betyder en svarprocent på 67.

kommunalt ejede selskab Københavns Energi, der er ansvarlig for at fjerne kommunens regnvand.

Derudover beder Københavns Kommune også borgerne om hjælp. Husejere kan få op til 22.000 kroner i tilskud, hvis de anskaffer en såkaldt faskine, som opsamler regnvandet fra hustaget og leder det ned i jorden uden at belaste kloakkerne.

Fynske søer tager regnvandet

Odense Kommune er også en af de kommuner, der tænker kreativt i forhold til at håndtere de ekstreme regnskyl. Kommunen og det kommunalt ejede selskab Odense Vandselskab har opkøbt syv huse i et område i bydelen Sanderum, som har været hårdt plaget af oversvømmelser. Husene blev revet ned, og i sommer blev der i stedet etableret to nye søer. Søerne fungerer som regnvandsbassiner, der til sammen kan rumme 10.000 kubikmeter vand. Det er nok til at klare så kraftige regnskyl, at de statistisk set kun forekommer med 50 års mellemrum. Dermed behøver borgerne i Sanderum ikke længere frygte, at de får vand i kælderens, samtidig med at de har fået et nyt rekreativt område med pladser og beplantning.

»Kreativitet er nøgleordet i forhold til at håndtere de stigende regnmængder. Vi ser det som en udfordring at have så bred en palet som muligt, så vi altid kan finde den løsning, der egner sig bedst til det konkrete problem,« siger Gerda Hald, plan- og projektchef i Odense Vandselskab.

I Odense er målet, at planlæggere og arkitekter tænker regnvandsproblematikken ind fra start i alle nye anlægsprojekter. Dermed kan man både spare penge og bruge regnvandet som en ressource i det nye boligområde eller kommunale anlæg.

Og det er store beløb, som odenseanerne i de seneste år har investeret i at håndtere de stigende regnmængder. Alene projektet i Sanderum kostede 30 millioner kroner, og flere andre store projekter har kostet op til 200 millioner kroner.

»Vi har aldrig investeret så meget i afløbssystemer, som vi gør i disse år. Vi bruger rigtig mange millioner på at ruste os til klimaforandringer,« siger Gerda Hald fra Odense Vandselskab.

Kommuner vil have en hjælpende hånd

Af Søren Kudahl, skd@kl.dk

Kommunerne har taget den store klimaudfordring op. Men opgaven er så omfattende, at staten også må hjælpe til, mener KL. Kommunerne vil have lov at låne til energibesparende nybyggeri, og derudover efterspørger de én milliard kroner fra staten til de kommunale klimatilpasninger.

I kommunernes forening KL glæder man sig over, at næsten alle kommuner ifølge Momentums undersøgelse har opstillet konkrete klimamål, og det store flertal af kommunerne har forøget deres klimainvesteringer siden 2007. Det siger Jens Stenbæk, viceborgmester i Holbæk Kommune og formand for teknik- og miljøudvalget i KL.

»Kommunerne er virkelig kommet op på dupperne i forhold til klimaproblematikken. Det store flertal arbejder målrettet med både at nedbringe kommunens CO₂-udledning og sikre, at kommunen er rustet til at håndtere de klimaforandringer, der kommer i fremtiden. Men det er en kolossal opgave, som ligger ud over, hvad man kan forvente, at kommunerne skal kunne klare på egen hånd,« siger Jens Stenbæk.

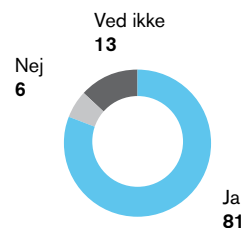
Kommunerne vil blandt andet gerne have mulighed for at låne til energibesparende nybyggeri. Som det er i dag, skal kommunerne selv finde penge i kassen til merudgiften, hvis de vil bygge eksempelvis en ny skole i den laveste energiklasse, hvor byggeriet er noget dyrere. I en ny undersøgelse, som Momentum har gennemført blandt de kommunale teknik- og miljøchefer, siger 8 ud af 10, at de ville benytte sig af den lånemulighed, hvis det var muligt. I dag kan kommunerne låne til energibesparende foranstaltninger i eksisterende bygninger, men altså ikke til nybyggeri.

»Energibesparende investeringer hjælper ikke blot klimaet. De har også den store fordel, at de nedsætter kommunens fremtidige energjudgifter. Derfor bør Folketinget fjerne alle barrierer for, at kommunerne bygger så energirigtigt som muligt,« siger Jens Stenbæk.

KL ønsker også, at staten bidrager med rede penge i form af én milliard kroner til klimatilpasning i de kommende år. Det ønske fremsatte KL allerede i forbindelse med økonomiforhandlingerne med regeringen i foråret, men her blev det i første omgang ikke imødekommet. Der blev i stedet nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra ministerierne og KL, som blandt andet skal drøfte finansieringen af de kommende års klimatilpasning og investeringer i CO-reduktion. Arbejdsgruppen skal afslutte sit arbejde til foråret, men KL frygter, at den økonomiske krise vil blive brugt som undskyldning for at sende klimaindsatsen ud i kulden:

»Op til det internationale klimatopmøde til december er der selvfølgelig meget politisk fokus på klima, men det er vigtigt at huske, at den store indsats skal gøres i årene efter topmødet. Og derfor er det utrolig vigtigt, at vi som samfund er parat til at investere de nødvendige beløb, også selv det kan virke voldsomt midt under en økonomisk krise. Klimainvesteringerne kan faktisk medvirke til at sparke økonomien i gang på en fremtids-sikret måde,« siger Jens Stenbæk.

Hvis det var muligt at låne til energibesparende nybyggeri, som det er i forhold til renovering af eksisterende bygninger, ville I så benytte jer af denne mulighed i forbindelse med nye byggerier? (%)



Kilde: Momentum. Internetbaseret spørgeskemaundersøgelse gennemført i perioden 20. oktober-2. november blandt teknik- og miljøcheferne i alle kommuner. 66 har svaret, hvilket betyder en svarprocent på 67.

Offentlige fusioner er bare ikke en sællert

Af Søren Kudahl, skd@kl.dk

Kommunalreformen er langt fra den eneste offentlige "fusion", som får en lunken bedømmelse af borgerne, viser Momentum-måling. Offentlige fusioner er bare ikke et slagnummer, vurderer eksperter. Reelt har kommunalreformen langt hen ad vejen fungeret godt.

I bedste fald lunken. Sådan kan man kort sammenfatte danskernes holdning til, hvordan kommunalreformen har fungeret i de undersøgelser, som en række forskellige medier har bragt i de seneste måneder. Det samme gør sig gældende i YouGov Zaperas nye måling for Momentum, hvor kun 28 procent vurderer, at kommunalreformen har fungeret tilfredsstillende.

Resultatet sættes dog i et noget andet lys, når det sættes over for tilfredsheden med to andre store fusionsprojekter i det offentlige i de seneste år, som Momentum også har bedt om danskernes vurdering af. 26 procent er tilfredse med omlægningen af skattevæsenet, og blot hver 10. dansker er tilfreds med politireformen. Som en række forskere konkluderer: Sådanne fusioner er bare ikke et folkeligt slagnummer, og det har heller aldrig været meningen med dem.

Det siger blandt andre Peter Munk Christiansen, professor i statskundskab på Aarhus Universitet:

»Vælgerne er i udgangspunktet ikke særlig engagerede i den slags institutionelle reformer, som ikke berører borgernes rettigheder. Man plejer at sige det på den måde, at her er sjældent noget at vinde, men mest noget at tabe. Hvis noget går galt, vil man hurtigt sige, at det er på grund af reformen.«

Mediernes billede bestemmer

Peter Munk Christiansen peger på, at mange af os slet ikke har haft kontakt til skattevæsenet eller politiet, siden fusionerne blev gennemført, og det samme gælder de fagområder i kommunerne, hvor kommunalreformen reelt har betydet noget. »Kommunalreformen kommer en lille smule tættere på nogle af os. Men de fleste af os har relationer til kommunen som

forældre til børn i daginstitution eller skole eller som børn af forældre, som får en ældrepleje- eller omsorg. Og der er jo ikke nogen af de tre store serviceområder, som er direkte berørt af reformen,« siger Peter Munk Christiansen.

Han mener derfor, at den gruppe, som er utilfreds med en eller flere af reformerne, først og fremmest baserer det på negative enkelthistorier i medierne. Det samme mener Kurt Klaudi Klausen, professor i statskundskab på Syddansk Universitet, som har beskæftiget sig indgående med fusionsprocesser i den offentlige sektor.

»Tallene afspejler med al ønskelig tydelighed, at borgerne ikke har en reel mulighed for at bedømme de her fusioner. Tallene er blot et billede af, hvad man har hørt og læst i medierne om reformerne,« siger Kurt Klaudi Klausen.

Han bruger politireformen som eksempel. Det er den af de tre reformer, som klart flest borgere – hele 61 procent – erklærer sig utilfredse med i Momentums måling:

»Ja, politireformen blev grebet diletantisk an i begyndelsen, og rigspolicechefen blev ofret. Men nu er resultaterne faktisk blevet bedre, og det er lykkedes at få responstiden ned, hvilket var et af målene med reformen. Den dårlige bedømmelse siger ikke noget om, hvordan det rent faktisk står til i dag.«

Kommunalforsker Ulrik Kjær, professor på Syddansk Universitet i Odense, ser også kommunalreformen som en reform, der ikke var møntet på, at de brede dele af befolkningen skulle lægge mærke til den. Og derfor er der heller ikke noget overraskende i, at den folkelige begejstring nu er til at overse.

»Som jeg ser kommunalreformen, blev den primært lavet for at gøre servicen bedre på en række specialiserede områder, som ikke ret mange borgere er i berøring med. Samtidig skulle den øge den faglige bæredygtighed i kommunerne og gøre nogle sagsgange nemmere. Altså nogle ting, som foregår bag ved skranken, og som det aldrig har været meningen, at borgerne skulle kunne se eller mærke,« siger Ulrik Kjær.

Når lidt mere end en tredjedel – 37 procent – af borgerne i dag alligevel mener, at kommunalreformen fungerer utilfredsstillende, peger Ulrik Kjær på tre hovedforklaringer: ▶

I de seneste år er der gennemført en række reformer i den offentlige sektor. Hvor tilfredsstillende eller utilfredsstillende mener du, at disse tre reformer fungerer? (%)

	Utilfredsstillende	Hverken eller	Tilfredsstillende	Ved ikke	Gennemsnitskarakter (1-5)*
Reformen af skattevæsenet	29	33	26	12	2,91
Kommunalreformen	37	27	28	7	2,84
Politireformen	61	20	10	9	2,18

* Gennemsnit af bedømmelserne. Her regnes bedømmelsen "meget utilfredsstillende" som 1 og "meget tilfredsstillende" som 5.

Kilde: YouGov Zaperas for Momentum.

* Selve omstillingen umiddelbart efter kommunalreformen trådte i kraft 1. januar 2007 gav noget bøvlgang for den almindelige borger, fordi telefonsystemet blev lagt om, eller man skulle henvende sig et andet sted, end man plejede.

* I de sammenlagte kommuner er der typisk sket en harmonisering af serviceniveauet mellem de gamle kommuner, så borgerne på nogle områder har fået en bedre og på nogle områder en dårligere service. Og der er en tendens til, at borgerne husker forringelserne, mens de glemmer forbedringerne.

* Kommunerne har ikke været gode nok til at fortælle om fordelene ved sammenlægningen. Og nogle kommunalpolitikere har selv været med til at give kommunalreformen et dårligt ry ved at give reformen skylden for upopulære beslutninger, som rettelig intet havde med reformen at gøre.

Ulrik Kjær mener eksempelvis, at kommunalreformen uberegtiget får skylden for nogle skolelukninger.

»Det er en helt forfælt opfattelse. Den eneste, kommunalreform og skolelukninger kan have med hinanden at gøre, er, at nogle af de gamle kommuner var så små, at det var svært for politikerne at lukke de skoler, som af forskellige objektive grunde burde lukkes. I større kommuner kan politikerne have nemmere ved at træffe den type beslutninger. Men i selve kommunalreformen ligger der jo ikke indbygget en eneste skolelukning,« siger Ulrik Kjær.

Kurt Klaudi Klausen, professor på Syddansk Universitet og ekspert i fusioner, sætter et stort spørgsmålstejn ved, om befolkningen som helhed i det hele taget er de rette at spørge, hvordan kommunalreformen har fungeret:

»Hvis man havde spurgt brugerne af de kommunale serviceydelser, havde man fået nogle helt anderledes positive svar. Og det er vel det, der er det væsentligste, selv om man selvfølgelig skal tage borgernes skepsis alvorligt,« siger Kurt Klaudi Klausen.

Han mener, at de kommunale politikere og embedsmænd kan være tilfredse med, hvordan reformen er kommet fra land.

»Kommunalreformen er lykkedes overmåde godt. Kommunerne har leveret sikker drift fra dag ét og har løst opgaven

Om undersøgelsen

YouGov Zaperas har gennemført undersøgelsen for Momentum. 1.015 repræsentativt udvalgte borgere i alderen 18-74 år har svaret på spørgsmålene via et internetbaseret spørgeskema den 23. oktober 2009.

meget professionelt i betragtning af, hvor kolossal en opgave det har været. Der ville i det private erhvervsliv have været ting, som var faldet helt til jorden i sådan en fusion, og det er ikke sket her,« siger Kurt Klaudi Klausen, som henviser til, at en tredjedel af alle fusioner i den private sektor betragtes som deciderede fiaskoer.

Tiden arbejder for reformen

Peter Munk Christiansen, professor i statskundskab på Aarhus Universitet, som blandt andet har forsket i kommunalreformens tilblivelse, mener også, at de nye kommuner er kommet ganske godt fra land i den første valgperiode.

»Det er forbavsende få problemer, kommunalreformen har skabt. Nytårsnat 1. januar 2007 skete der jo ingen store ulykker i kommunerne, og en lang række opgaver viste sig at være uhyre veltilrettelagte. Jeg synes sådan set, man må tage hatten af for de kommunale embedsmænds evne til at gennemføre den her reform. De havde trods alt kun halvandet år fra sommeren 2005 til at få det hele til at køre,« siger Peter Munk Christiansen.

Flere forskere mener også, at tiden arbejder for kommunalreformens folkelige omdømme. Det gælder blandt andre kommunalforsker Ulrik Kjær fra Syddansk Universitet.

»Nu går vi ind i en ny valgperiode, hvor der bliver en sammenligningsmulighed i forhold til den periode, vi går ud af. Og dermed vil borgerne formentlig i mindre grad sammenligne med, hvordan det var i de "gode gamle kommuner",« siger Ulrik Kjær.

Professor Kurt Klaudi Klausen mener også, at tiden vil give os et betydeligt bedre grundlag at bedømme kommunalreformen på end nu, mindre end tre år efter sammenlægningerne. »Det er faktisk alt for tidligt at bedømme den slags store fusioner. Det tager lang tid, før både offentlige og private fusioner er ordentligt på plads. Det tog eksempelvis mange år, før fusionerne af de store banker kørte tilfredsstillende,« siger Kurt Klaudi Klausen.



»Heldigvis er brugerne helt anderledes positive«

Af Søren Kudahl, skd@kl.dk

Kommunernes førstemand, KL-formand Erik Fabrin, er særdeles tilfreds med, hvordan kommunalreformen har fungeret. Han tager borgernes skepsis alvorligt, men mener, den skyldes helt andre ting end kommunalreformen.

Hvordan mener du, at kommunalreformen generelt har fungeret?

»Vi opstillede en målsætning, der hed sikker drift fra dag ét. Og jeg mener, det er fuldstændig ubestridt, at den er opfyldt. Det er en fantastisk præstation. Det er naturligvis ikke gået lydefrit, at man har smeltet kommuner sammen, som havde deres eget liv og opbygget deres egne kulturer i mange år. Men det er gået rigtig fint. Og præstationen bliver endnu flottere af, at reformen er gennemført i en situation, hvor regeringen har holdt os i meget kort snor økonomisk.«

Hvorfor er der så flere borgere, som er utilfredse end tilfredse med reformen?

»Kommunalreformen har fået skylden for en række ting, som reelt intet har med reformen at gøre. De få svigt, der har været i kommunerne, har typisk haft forbindelse til, at vi har været i en periode, hvor manglen på arbejdskraft pressede mange kommuner hårdt. Samtidig skabte den buldrende højkonjunktur i samfundet nogle urimelige forventninger til den kommunale service. Efterhånden som der kom mere og mere bulder på privatøkonomien, kørte kommunerne og det øvrige samfund i hver sin bil. Kommunerne fik måske nok mulighed for at gå en enkelt bilklasse op, men det battede ikke meget, når man mange andre steder skiftede til Bentley og Mercedes. Og Folketinget var med hele debatten om kvalitetsreformen også

stærkt medvirkende til at give folk en opfattelse af, at den kommunale service ikke var god nok.«

Men hvordan kan du være tilfreds, når borgerne ikke er det?

»Vi skal også tage borgernes skepsis meget alvorligt, men heldigvis er brugerne helt anderledes positive. Det viser de brugerundersøgelser, som mange kommuner gennemfører på en række områder. Og jeg føler mig fuldstændig overbevist om, at sandheden om kommunalreformen og den kommunale service ligger meget tættere på brugernes opfattelse. Ellers ville der jo være oprør foran hvert eneste rådhus i landet.«

Er der slet ikke nogen områder, hvor kommunerne bør gøre det bedre?

»Jo, selvfølgelig. Jeg kan nævne to områder, som vi overtog i forbindelse med kommunalreformen, og hvor der stadig er store udfordringer. Det første er forebyggelse. Det var slet ikke prioriteret i de gamle amter og er et område, som vi er i fuld gang med at udvikle. Det er desværre også et område, hvor vi oplever, at der fra centralt hold er meget begrænset vilje til at bakke op med faste bevillinger. De mange puljer gør, at det er svært for alvor at få sat gang i udviklingen. Det andet er det specialiserede sociale område. Når vi kigger institutionerne efter i sømmene, er der et meget stort investeringsbehov.«

Kommunalforsker Ulrik Kjær mener, at kommunalpolitikerne selv har en del af skylden for kommunalreformens dårlige image, fordi nogle af dem har været tilbøjelige til at give kommunalreformen skylden for upopulære beslutninger, selv om de reelt intet havde med reformen at gøre. Er du enig?

»Fuldstændig. Vi bliver nødt til at lære af australierne og boomerangen. Hvis du tilstrækkelig mange gange skyder ansvaret fra dig eller skyder skylden på nogle andre for noget, du dybest set selv har en stor del af ansvaret for, kommer det tilbage og rammer dig lige i knolden på et tidspunkt. Og det er det billede, vi ser nu. Derfor skal vi som kommunalpolitikere også forholde os ordentligt og reelt til den kritik, der er.«

Nye kommunalbestyrelser kommer på en *svær* opgave

På tirsdag vælger danskerne de 2.468 politikere, som skal styre kommunerne i de næste fire år. Og det er store – og nye – udfordringer, som de nyvalgte tager hul på 1. januar. Valgperioden 2010-2013 kommer ikke til at ligne de to seneste kommunale valgperioder, hvor bobleøkonomi og "rigdommens dilemma" har været fremherskende. Politisk stormvej, økonomisk modvind og en byge af krav om håndfaste prioriteringer og effektiviseringer kommer til at præge valgperioden.

Vi har på det seneste oplevet, at skattekommissionens forslag til, hvordan befolkningen kan motiveres til at arbejde mere og arbejdsmarkedskommissionens forslag til, hvad der kan få flere til at blive længere i arbejdsstyrken, næsten er endt i en blindgyde. Skattestoppet forhindrer, at der røres ved den kilde. Og ingen vil tale om brugerbetaling. Så sidste chance for at afbalancere indtægter og udgifter i den samlede offentlige husholdning – ikke mindst den kommunale – bliver effektiviseringer og noget, vi slet ikke har vovet at tage i vores mund de seneste 10-15 år: Serviceforringelser.

Regeringen og Folketinget har for længst erklæret effektiviseringskrig. Kommunerne vil blive presset endnu hårdere på økonomien i de kommende år. Demografien er imod os. Det giver rekrutteringsproblemer. Og selv om krisen krad-

ser, er forventningerne til, hvad kommunerne skal overkomme, i fortsat vækst – anført af regering, folketing, erhvervsliv og brugerorganisationer. Men indtil nu har brugerne signaleret, at de er tilfredse med de kommunale ydelser. Ganske mange opbygger myter om, at kommunerne frådser med pengene. At de ikke leverer varen effektivt nok. Måske fordi angreb er det bedste forsvar. For hvordan går det lige med statens inddrivelse af gæld til det offentlige? Og hvordan kan det være, at væksten i erhvervslivets produktivitet i det seneste årti ligger lavt sammenlignet med andre OECD-lande – på niveau med Italien?

Skal vi selv tro på, at vi i Danmark kan leve op til de udfordringer, der tårner sig op lige nu, må vi begynde med at tale hinanden op i stedet for at lede efter fejl hos de andre. Og i kommunerne skal vi indstille os på, at de kommende års jagt på effektiviseringer forudsætter forpligtende, tværgående samarbejde mellem alle kommuner i hidtil uset grad. Kommunestyret i det 21. århundrede er et andet end i det 20. Og det skal kunne meget mere end før.

Peter Gorm Hansen
Administrerende direktør i KL



MOMENTUM
10. NOVEMBER 2009. 1. ÅRGANG. 4. UDGAVE
UDGIVER: KL
ANSVARSHAVENDE REDAKTØR: PETER GORM HANSEN

REDAKTØR: SØREN KUDAHL
ANALYTIKER: JENS JØRGENSEN

MOMENTUM@KL.DK
WEIDEKAMPSGADE 10, POSTBOKS 3370, 2300 KBH. S
Gratis elektronisk abonnement kan tegnes på
WWW.KL.DK/MOMENTUM

DESIGN: KONTRAPUNKT - LAYOUT: KL'S TRYKKERI
ARTIKLER KAN CITERES MOD KILDEANGIVELSE