

Utmaningsbeskrivning 1.0

Arbetsresor i Borlänge

Detta dokument fungerar som ett uppslagsverk för information relaterat till Borlänges klimatutmaning. Informationen har samlats genom workshops, intervjuer och inhämtat material från Borlänge under hösten och våren. Som deltagare i Sweden Green Mobility Program kommer denna utmaningsbeskrivning ligga som grund för framtagandet av utvecklingsprojekt/piloter.

Det är ett levande dokument som kommer att uppdateras med mer data och information fram till att programmet startar den 31 mars.



OMSTÄLLNINGSLYFTET



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden

Vad vill vi uppnå?

BORLÄNGE VILL HA HÅLLBAR MOBILITET, OCH BEHÖVER DIN HJÄLP

Klimatkrisen är känd som vår tids största utmaning. Borlänge är en liten stad som vill göra sin del genom ett ambitiöst mål om att bli klimatneutrala till 2030. Transporter är en stor utsläppskälla, och de flesta resor utförs med bil (6 av 10). På så sätt liknar den lilla orten många andra städer runt om i världen, som till sin form är utspridda, snarare än kompakta.

Men bensindrivna bilar leder förstås till problem, både vad gäller klimatpåverkan, buller och luftföroreningar. Inte minst bidrar de till en stillasittande livsstil, med negativa hälsoeffekter. Dalarna tillhör även de regioner i Sverige där flest lider av övervikt (också 6 av 10). Vad ska vi göra?

Vilken tur då att möjligheterna är många. Om 8 år ska förbränningsmotorn vara utfasad i EU, redan idag är över hälften av nybilsförsäljningen i Sverige elfordon eller laddhybrider. Två tredjedelar av Borlängeborna har dessutom mindre än 5 km till jobbet, så ett byte till t ex elcykel är tänkbart. Kommunen vill möjliggöra både mer cykling och få fler som reser kollektivt.

SVERIGES FÖRSTA INNOVATIONSPROGRAM - VILL DU VARA MED?

Nu kraftsamlar vi i Södra Dalarna för att se till att staden får en flygande start mot sina modiga mål. Vill du vara med i Sveriges första innovationsprogram för små och medelstora innovatörer? Vi erbjuder dig tillgång till nya marknader och en möjlighet att samskapa och testa idéer. Du får mer kunskap, coaching, en playbook för systeminnovation och mycket mer.

Målet med programmet är att ta fram skarpa budgeterade förslag på pilotprojekt, som bidrar till att lösa problemet. Förslagen kommer att läggas på kommunens bord, men vi kommer också att sprida dem till andra företag, organisationer och kommuner som är på olika sätt deltar i projektet.

Senast 3 mars behöver vi veta om du hoppar på tåget. [Anmäl dig här >>](#)

UTMANINGEN

Varje år släpper personbilar ut 46 tusen ton koldioxid i Borlänge och står för 64 procent av transportsektorns utsläpp. Med dagens takt kommer klimatmålet inte att nås. Hur kan vi minska antalet resta kilometer med fossil drivna personbilar till/från jobbet och stötta omställningen till en inkluderande och rättvis grön mobilitet som i förlängningen innebär minskade koldioxidutsläpp? [Läs mer om utmaningen >>](#)

Innehållsförteckning

Vad vill vi uppnå?	1
Innehållsförteckning	2
1. Introduktion	3
1.1 Staden som nav i grön och digital omställning	3
1.2 Grön mobilitet i Borlänge	4
1.3 Om staden Borlänge	5
1.4 Borlänges klimatutmaning	6
1.5 Med fokus på arbetsresor	7
2. Utmaningar kopplade till arbetsresor	10
2.1 Vad är systemdomäner?	10
2.2 Data om mobilitet utifrån ett systemperspektiv	11
2.3 Systeminnovation i praktiken	15
3. För vidare läsning	16



OMSTÄLLNINGSLYFTET



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden

1. Introduktion



1.1 Staden som nav i grön och digital omställning

Städer har en unik möjlighet att fostra samarbete och tackla komplexa utmaningar kopplade till klimatförändringar och hållbarhet. Till skillnad från styrning på nationell nivå är staden mer snabbfotad och har en närmare relation till dess invånare. Den utgör en lovande arena för samhällets omställning genom innovation på lokal nivå samt experimentering av policy. Borlänge har blivit utvald till den stad som innovationsprogrammet jobbar med för att undersöka hur samhällets omställning möjliggörs med staden som utgångspunkt.

Vi använder oss av praktiska modeller för systeminnovation för att tackla stadens klimatutmaningar och koppla ihop behovsägare med innovatörer som tillsammans tar fram och utvecklar lösningar.

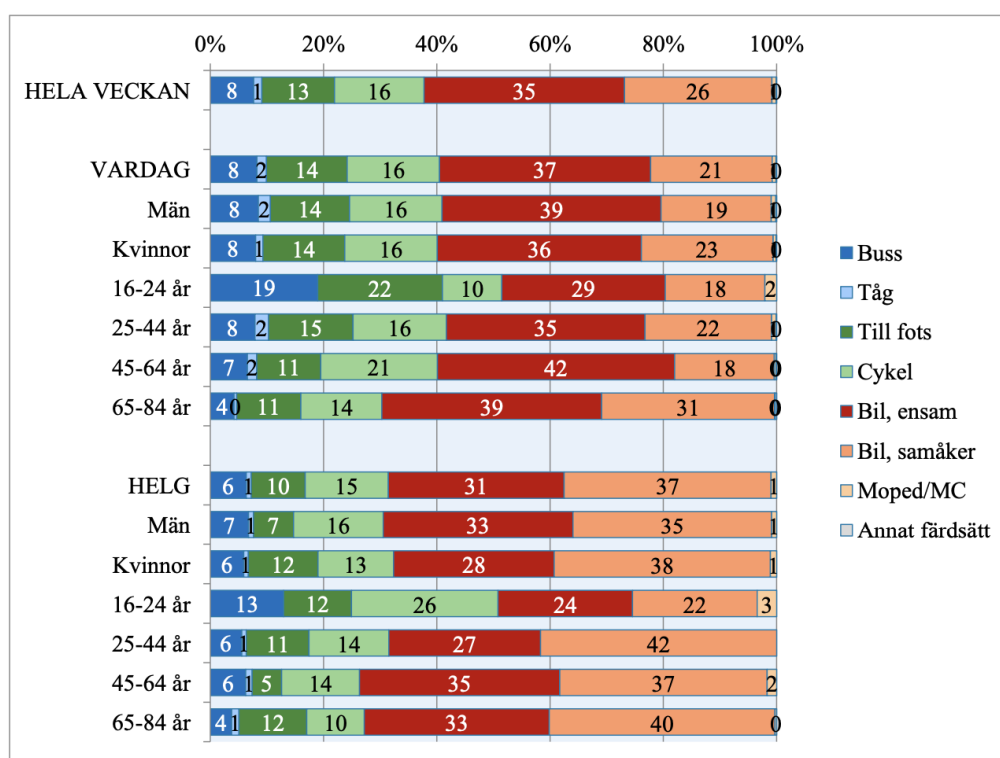
Staden kan ses som ett dynamiskt och föränderligt system, där olika samhällsaspekter är sammanlänkade och påverkar varandra. För att kunna närma oss stadens klimatutmaningar behövs ett helhetsperspektiv där komplexa relationer tydliggörs.

Under programmets gång kommer en rad aktörer inom offentligheten, näringsliv och akademien tillsammans med innovatörer att jobba mot att minska klimatpåverkan av arbetsresor i Borlänge. Lösningarna som tas fram har potentialen att skalas upp och implementeras i Borlänge och andra städer för att påskynda den gröna omställningen.

1.2 Grön mobilitet i Borlänge

Grön mobilitet innebär möjligheten till förflyttning mellan olika platser som är anpassad till planetens gränser och global rättvisa. Förflyttningen av människor och gods möjliggör tillgänglighet till samhället på ett klimatneutralt och hälsosamt sätt. I det här programmet fokuserar vi på att minska klimatpåverkan av arbetsresor utifrån ett systemperspektiv.

Fördelning över huvudfärdsätt i Falun och Borlänge

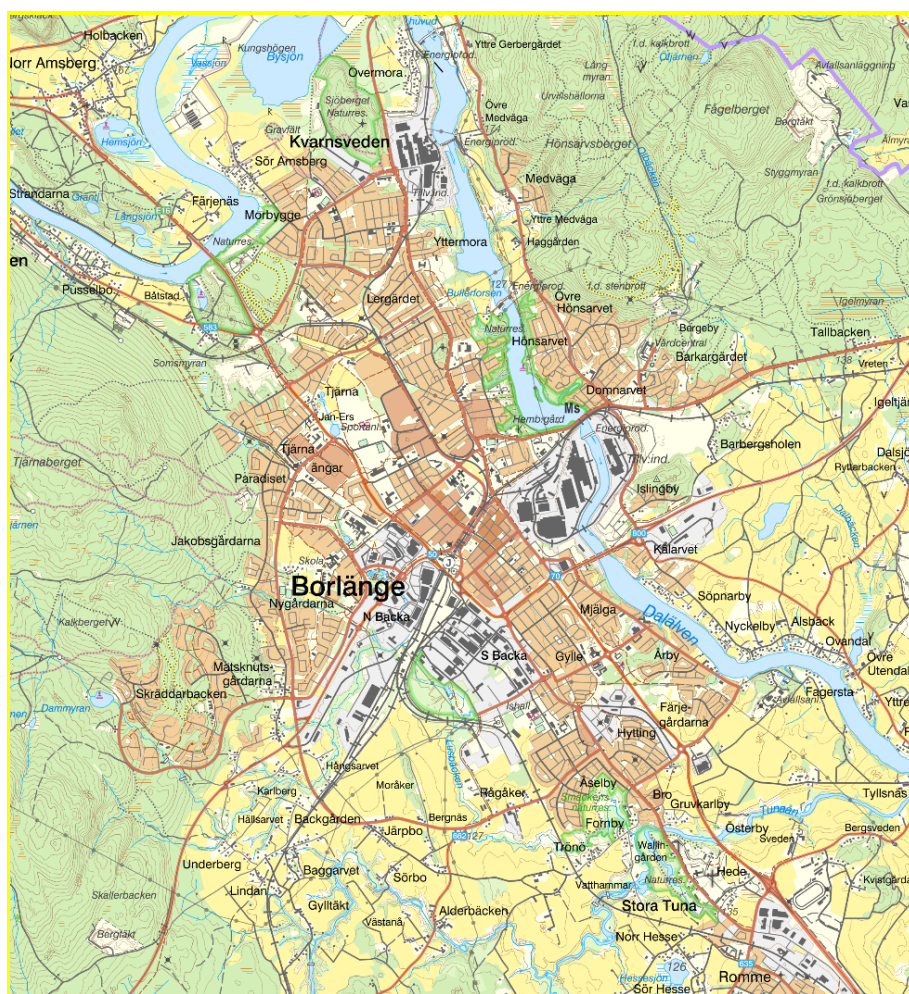


Figur 1: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt i Falun och Borlänge (n=65–5 051). Bil är det dominerande färdssättet i Falun och Borlänge. Resor med bil står för drygt 60 procent av alla resor. (resvaneundersökningen, 2018)

1.3 Om staden Borlänge

Borlänge är ett regionalt centrum i Dalarna och bildar tillsammans med närliggande Falun en av de tio största storstadsregionerna i landet. Större delen av Borlänge tätort (invånareantal 43,000) ligger utmed västra sidan av Dalälven, men några bostadsområden, verksamhetsområden samt sjukhus återfinns öster om Dalälven. I väster finns handelsområden, arbetsplatsområden med kontor och industri samt omgivande bostadsområden. Större industriområden breder ut sig i centrala lägen. Tätorten har en till synes centrisk form med en radie på ca 5 km. Dock finns vissa barriärer såsom Dalälven, järnvägen, de stora riksvägarna och de stora industriområdena.

Borlänge kommun är sedan oktober 2021 en av 23 svenska kommuner som är med i Viable Cities satsning Klimatneutrala städer 2030. Tretton aktörer i Borlänge inom offentlig verksamhet, näringsliv, akademi och föreningslivet har skrivit på ett lokalt klimatkontrakt. Kontraktet innebär att aktörerna åtar sig att mobilisera samhället för att göra de utsläppsminskningar som krävs för att bli klimatneutrala 2030.

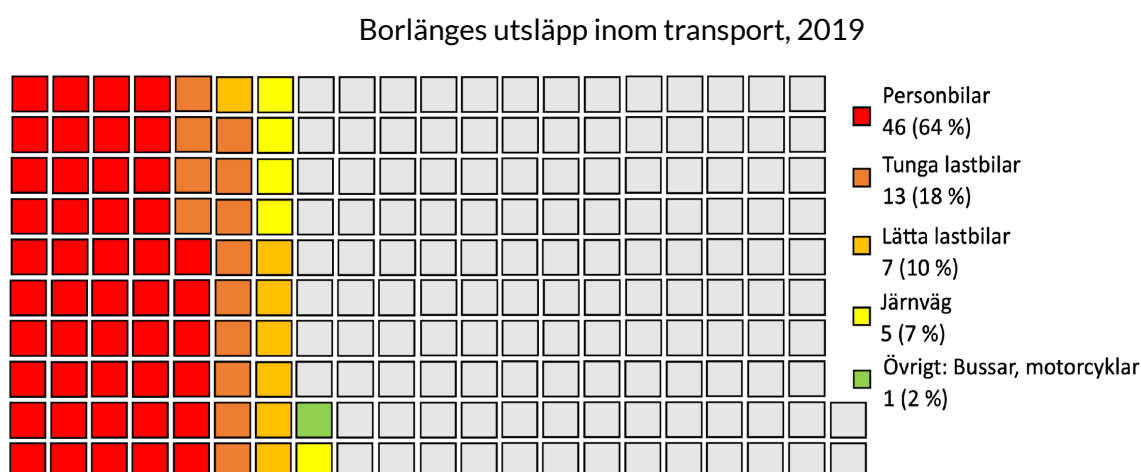
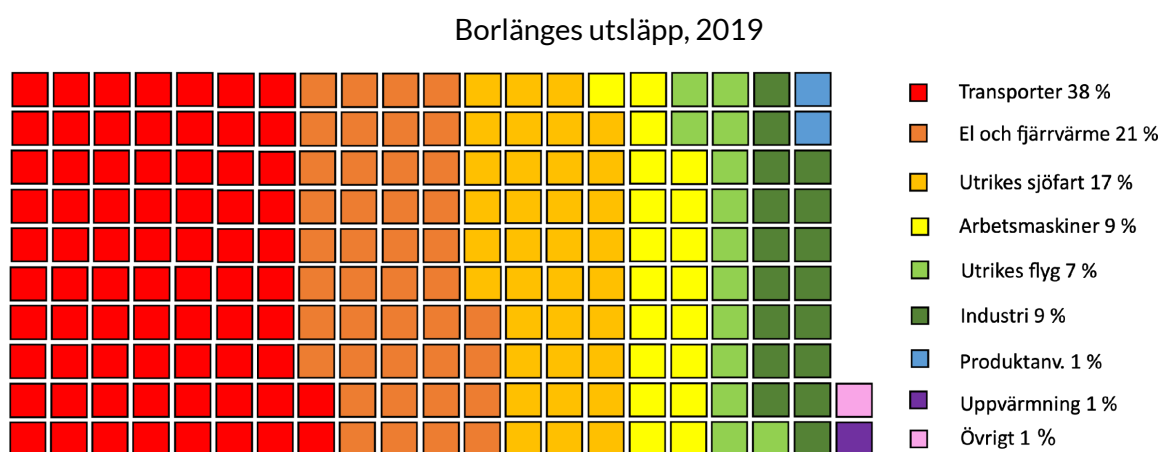


Figur 2: Karta över Borlänge

1.4 Borlänges klimatutmaning

En snabb omställning till fossilfria färdmedel är en viktig del i att kunna nå uppsatta klimatmål. Borlänge är en Viable Cities-kommun och har åtagit sig att göra sin del i den gröna omställningen. Efter genomfört arbetet med att ta fram en koldioxidbudget för Borlänge är det tydligt att de största utsläppen kommer från transportsektorn där personbilar står för en övervägande del.

För att Borlänge kommun ska klara av att hålla sig inom sin ambitiösa men nödvändiga koldioxidbudget krävs satsningar på kort, medel och lång sikt med fokus på omställning till gröna transporter. Borlänges koldioxidbudget är knapp och för att nå klimatmålen fram till 2030 krävs att Borlänge inte använder mer än de knappt 1,5 miljoner ton koldioxid som finns kvar i budgeten fram till ca 2040. Som jämförelse uppgår utsläppen i Borlänge kommun till 4,9 miljoner ton mellan 2000 – 2021.



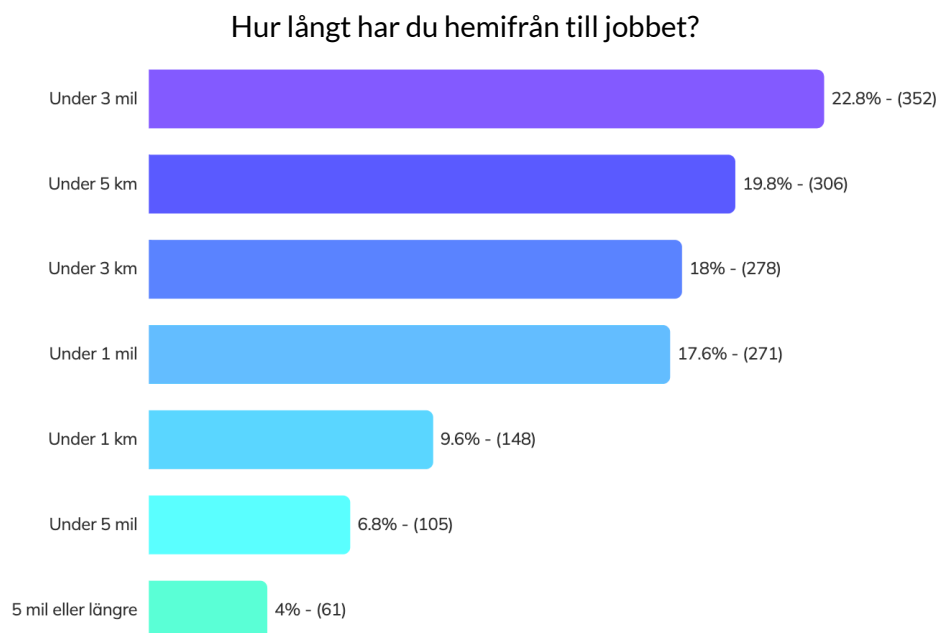
Figur 3: Diagram över Borlänges koldioxidbudget år 2019. Varje ruta representerar tusen ton koldioxid.



1.5 Med fokus på arbetsresor

Borlänge står inför en stor utmaning att på 7 år, fram till 2030 bli klimatneutral. Förutsättningarna visar på att arbetsresor är en hävstång för att möjliggöra omställningen till grön mobilitet och drastiskt minska utsläppen inom transportsektorn.

Med bakgrund i den resvaneundersökning (RVU) som genomfördes 2018 för Falun och Borlänge framgår att sett i antalet resor är arbetsresor den mest förekommande. Dessutom är en majoritet av resorna under 5 km. Utifrån RVU finns en stor potential att växla över bilresor till alternativa transportslag, som skulle ha en stor effekt på koldioxidbudgeten. RVU är baserad på 2580 inkomna svar, med en svarsfrekvens på 26 procent.



Figur 4: Datan är från en undersökningen som gjordes under 2018 och gick ut till Borlänge kommuns anställda. Den besvarades av 1573 personer.

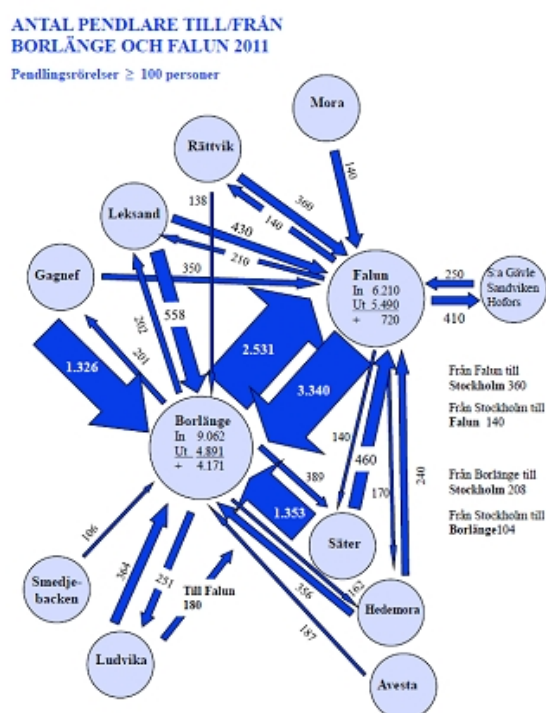
I Borlänge finns ett antal större arbetsgivare där Borlänge kommun är den största med ca 4000 anställda. De största arbetsgivarna finns inom offentlig sektor, näringsliv och akademi. Många av dessa aktörer är redan involverade i arbetet med Klimatneutrala Borlänge och har åtagit sig att vara en del i samhällets mobilisering. De träffas regelbundet i ett innovationsteam, vilket innebär en upparbetad plattform som kan agera som en språngbräda för initiativ och lösningar. Genom innovationsteamet och kommunens miljöstrategi pågår även två ytterligare parallella projekt relaterat till grön mobilitet som förstärker fokuset på denna linje.

Även de stora arbetsgivarna har en stor potentiell påverkanskraft, dels gentemot politiken där de tillsammans kan bilda en stark röst men även gentemot sina egna anställda där styrning och kultur på arbetsplatsen kan spilla över på andra aspekter i vardagslivet.

 BORLÄNGE Antal anställda: 4000	SSAB Antal anställda: 1700
 TRAFIKVERKET Antal anställda: 1300	 Antal anställda: 800 (Falun-Borlänge) Borlänge ca 380
IKEA Antal anställda: 250	northvolt Antal anställda: 1000 (kommande)

I trafikstrategin för Borlänge kommun står det att Borlänge är en inpendlingsort för arbetskraft och kranskommuner som Gagnef och Säter är helt beroende av närheten till Borlänge som arbetsmarknadsregion. Det största dubbelriktade utbudet, i förhållandet in- och utpendling, sker mellan Falun och Borlänge.

Framtidsdalen är det område i Borlänge där flest personer har sitt arbete, med nästan 3 500 personer. Större arbetsplatser i området är exempelvis Högskolan Dalarna, Dalarna Science park och Trafikverket. Centrum/Östermalm där SSAB ingår omsätter cirka 3 200 förvärvsarbetare. Andra större arbetsplatsområden i kommunen är Södra Backa, Norra Backa/Jakobsgårdarna, Romme och Åselby/Hytting.



Figur 5: Diagram som visar antal pendlare till/från Borlänge och Falun år 2011. Nettopendlingen till Borlänge ligger på +4,171 personer.

2. Utmaningar kopplade till arbetsresor



2.1 Vad är systemdomäner?

Städer är komplexa system med en mångfald av interaktioner och samverkan mellan människor, teknologi, natur och politik. För att närma oss systemet behöver viktiga mönster, trender och relationer förstås. Med hjälp av praktiska verktyg kan strategiska noder identifieras där en möjlig insats skulle kunna ha en stor potentiell positiv effekt.

Systemdomäner är ett ramverk där relevanta aspekter av ett system synliggörs. De kan användas för att förstå komplexa relationer och hur saker och ting berör och påverkar varandra inom skilda samhällsområden. När det gäller Borlänges klimatutmaning kopplat till arbetsresor har 8 systemdomäner identifierats:

- styrning och kultur
- kompetens och kunnande
- stadsplanering
- policy och lagar
- delaktighet
- teknologi
- finansiering
- beteendeförändring

2.2 Data om mobilitet utifrån ett systemperspektiv

I det första skedet av projektet samlades data och insikter in från intervjuer, workshops, undersökningar och strategiska dokument för att skapa en förståelse för Borlänges förutsättningar och hur det går att bidra till att lösa stadens klimatutmaning. Datan är sammanställd enligt systemdomänerna diskuterade i avsnittet ovan för att ge en heltäckande bild utifrån olika perspektiv.



Styrning och kultur



Delaktighet



Kompetens och kunnande



Teknologi



Stadsplanering



Finansieringar



Policy och lagar



Beteendeförändring

Styrning och kultur

- Det råder en stark bilnorm i Borlänge. Studier visar att minskat bilresande har en av de högsta potentialen att minska utsläpp per capita. Enligt den RVU som gjordes 2018 är en majoritet av resorna kortare än 5 km. "Bil är det dominerande färdmedlet även för kortare resor, för resor under fem kilometer görs 57 procent med bil medan 40 procent av resorna görs med cykel eller till fots." RVU visar att majoriteten av bilresor är arbetspendling eller inköpsresor. Observera även att 60% av bilresorna är ensamresor.
- I Borlänge kommuns resvaneundersökningen framgår det att vissa arbetstagare inte känner till möjligheten att teckna rabatterat kollektivtrafikkort från arbetsgivaren och har inte koll på möjligheterna att samåka på arbetsplatsen eller vet inte hur man ska gå tillväga. Det kan tyda på att arbetsgivaren behöver förbättra kommunikationen kring dessa möjligheter och tydliggöra förutsättningarna så att fler arbetstagare kan nyttja dessa alternativ.
- En del arbetstagare är inte nöjda med bekvämligheter som duschmöjligheter och möjligheter att byta om på arbetsplatsen.
- För att skapa en kulturförändring är det viktigt att peka på positiva åtgärder av eventuella insatser och kommunicera detta både internt och externt.
- Under pandemin har många förhållit sig till sin arbetsplats med mer flexibilitet. En metod till minskade utsläpp från arbetspendling är att exempelvis förbättra möjligheter för att jobba digitalt eller lokala hubbar i stadsdelar som gör att anställda inte behöver åka hela vägen till huvudkontoret.

Kompetens och kunnande

- Det finns en begränsad insikt om påverkan av ens egna val.
- För att förbättra framkomligheten av olika trafikslag efterfrågas en bättre analys och förståelse av den befintliga infrastrukturen för att kunna föreslå förbättrande åtgärder, exempelvis strukturanalyser.
- Olika offentliga aktörer har en del IoT-sensorer och gör vissa mätningar runt om i kommunen. Kompetens kring mätning, plattformar och hur data kan göras tillgänglig behöver höjas generellt för att skapa stöd för testning och implementering.
- Ökad kunskap kring alternativa färdssätt, exempelvis gällande vintercykling och kollektivtrafikrutter.
- De flesta arbetsgivare har inte genomfört resevaneundersökningar på arbetsplatsen så deras förståelse för utmaningarna kopplade till mobilitet är begränsad.

Stadsplanering

- Borlänge har en bilcentrerad trafikplanering där bilen tillåts uppta mycket av stadsrummet. Genomfarter skapar barriärer för fotgängare och cyklister och bidrar på sina platser till osäkra trafik övergångar och cykelstråk.
- Förutsättningarna för cykling är goda i Borlänge. Tätorten har en radie på ca 5 km och en relativt flack terräng. Cykling är säsongsbetonat där det sker en ökning under sommarhalvåret. En utmaning är hur cykelsäsongen förlängs under vinterhalvåret. Enligt RVU görs cirka 14% av resorna med cykel. Fler och säkrare cykelparkeringar vid målpunkter är viktiga möjliggörare. Cykelparkeringar under tak, förbättrat vägunderhåll och tillgång till duschrum efterfrågas också.
- Kollektivtrafiken består av två olika busslinjenät; tätortslinjer och regionala linjer. Det finns ett behov av att tydliggöra knut- och bytespunkter och en satsning på kollektivtrafiken överlag för att göra den mer attraktiv. Bussen används till 7 procent av det totala antalet resorna i Borlänge kommun. För att minska bilresorna med 15 procent krävs en ökning av de kollektiva resorna med 68 procent.
- Fotgängare bidrar till en levande och trygg stadsmiljö. Idag upplevs brister på tydliga gångstråk och orienterbarhet mellan vanliga centrala målpunkter.
- I dagsläget är parkeringsytan överdimensionerad. Cirka 11% av markytan i Borlänge centrum upptas av bilparkeringsplatser. Även vid full beläggning är många parkeringsplatser tomma. Ett högt antal parkeringsplatser med låga avgifter främjar bilanvändandet.

Policy och lagar

- Inom trafikstrategin omnämns parking som ett av de viktigaste styrmedlen som kommunen har genom att styra parkeringstal, avstånd till parkering, tider samt avgifter. Det är en utmaning hur detta kan användas som en hävstång på grund av nationella lagar som saktar ner förändring.
- Det krävs en satsning för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. I kommunens undersökning framgår upplevda brister inom kollektivtrafiken, framförallt till/från landsbygden. De främsta kommentarerna är att kollektivtrafiken tar för lång tid och att det finns för få avgångar. Ett utökat turutbud, större kapacitet och prioriterade körvägar är förslag på möjliga åtgärder som har potential att sänka restiden.

Delaktighet

- För att skapa förändring räcker inte enbart teknisk implementering, utan det behövs även en känsla av community och samhörighet där individer kan inspirera och stötta varandra på vägen. Tillfällen för utbildning, lärande och inklusivitet är viktiga för att nå en djupare förankring och beteendeförändring.
- God och rättvis mobilitet påverkar tillgängligheten i samhället. På en arbetsplats där arbetspassen börjar och slutar på obekväma arbetstider är ett körkort i många fall en förutsättning för att kunna ta sig till/från jobbet. En av de intervjuade arbetsgivarna menar att detta relaterar till mångfaldsfrågor eftersom körkort inte är lika vanligt inom vissa samhällsgrupper.
- På en arbetsplats har kampanjer om vanor och hälsa tidigare genomförts. Engagemanget bland tjänstemän var relativt hög, men betydligt lägre hos skiftarbetare. Det finns en utmaning i att nå fram till alla anställda.
- En god förståelse för målgruppen är viktig, där komfort och användarvänlighet är viktiga för att skapa ett attraktivt utbud av fossilfritt resande.

Teknologi

- Att samordna mjuka åtgärder i kombination med fysisk planering är ett lovande tillvägagångssätt för klimatsmart resande. Mobility management är ett sätt att påverka resan innan den har börjat genom att jobba med mjuka åtgärder. Dessa inkluderar information, organisation av tjänster och koordination av olika parter verksamheter.
- Det är svårt att kvantifiera klimatdata, vilket leder till ovisshet av en insats effektivitet. Återkopplingen av information är även ofta förskjuten vilket innebär en fördröjning mellan insats och feedback. Fördröjningen försvårar att rätt beslut tas vid rätt tillfällen.
- Kommunen, trafikverket och Borlänge Energi har en del IoT-sensorer i staden. Den datan skulle kunna tillgängliggöras för att få fördjupade insikter och ta datadrivna beslut.
- Den färskaste resedatan kommer från resvaneundersökningen som genomfördes 2018 med ett relativt litet antal respondenter. För att få en bättre bild av nuläget behövs uppdaterad information, helst anonymiserad och med en större provstorlek.
- Data kopplat till klimatutmaningen behöver analyseras och paketeras på ett sätt så att

beslutsfattare och allmänhet kan ta till sig resultaten och i förlängningen förändra deras beteenden.

- En övergång till tystare fordon med låg klimatpåverkan skulle göra kollektivtrafiken mer attraktiv och minska bullerpåverkan samt luftföroreningar.
- Borlänges elnät är väl rustat för laddning av elbilar. Det kan dock behöva planeras för laststyrning, dvs att elbilar inte laddas under höglasstider. Det kan göras på olika sätt från enkla manuella metoder eller med hjälp av ny teknik för smarta elnät och smarta hem.
- Det finns ingen samlad bild över laddinfrastrukturen vad gäller publik, kommunägd, privat och de som hör till näringslivet.
- Attraktiva alternativ till last mile transport för att locka användare att ställa bilen.

Finansiering

- Finansiering är avgörande för att genomföra omställningen. Innovativa affärsmodeller som vänder sig till offentlig sektor och näringsliv behövs.
- Ett fortsatt resande med bil på en hög nivå innebär att finansiering går till vägunderhåll istället för utvecklingen av alternativ infrastruktur kopplat till mobilitet, som cykelbanor.
- Det finns ett starkt samband mellan val av färdmedel för den vardagliga arbetspendlingen och medelinkomsten i det området man bor i. I de områden med högst medelinkomst görs 78 procent av resorna med bil, jämfört med 48 procent i de områden som har lägst medelinkomst.
- I dagsläget är det svårt att få ekonomi i publika laddpunkter. Förmodligen kommer nyttjandegraden att öka inom några år och att det då finns en ekonomisk uppsida på sikt.

Beteendeförändring

- Färre väljer att cykla och gå under dåliga väderförhållanden.
- Resvaneundersökningen samt workshops med intressenter tyder på att kollektivtrafiken upplevs som krånglig och tidskrävande. Resor på ca 5 km från omkringliggande bostadsområden till centrala handelsplatser tar ca 10 min med bil och ca 26 min med kollektivtrafiken.
- Synsättet på fossilfria alternativ behöver förbättras för att göra dem mer attraktiva. Att på ett tydligt sätt koppla personlig utveckling till klimatsmarta vanor är en möjlig hävstång för att uppnå förändring. Positiva sidonyttor som vardagsmotion och tid för reflektion har potentialen att locka fler att ändra sina resevanor. I Borlänge är 37 % av befolkningen överviktiga och 16 % har fetma (mätning år 2013-2016). Statistiken tyder på att andelen som går från överviktig till fetma ökar i samma takt som andelen normalviktiga minskar.
- Tröskeln till alternativa färdssätt kan sänkas genom att synliggöra alternativen och förbättra reseplaneringen.

2.3 Systeminnovation i praktiken

En god förståelse för kontexten och de komplexa utmaningar som Borlänge står inför är viktig för att kunna bidra med lösningar som har en positiv effekt på koldioxidbudgeten. Med hjälp av den information som är sammanfattad i systemdomänerna (se avsnitt 2.2) tydliggörs relationer, överlappningar och sammanlänkningslinjer som kan agera som nycklar till systeminnovation och uppmuntra till ett holistiskt tillvägagångssätt.

De företag som antas i innovationsprogrammet får möjlighet att arbeta tillsammans med andra små innovativa företag, men även med offentlig sektor och stora arbetsgivare i Borlänge kommun, representanter från andra kommuner med liknande utmaningar, samt experter inom relevanta områden. Syftet är att adressera utmaningen kring arbetspendling i Borlänge utifrån ett systemperspektiv.

Det samskapande som uppstår när olika innovatörer kommer samman har potentialen att skapa ett mervärde. Genom att utvidga ett enskilt erbjudande med kompletterande lösningar uppstår nya möjligheter till innovation som kan lösa en delutmaning på ett konkret sätt. Målet är att formulera förslag till piloter/projekt (inkl budget) som har en positiv inverkan på utmaningen. Förslagen kommer exponeras mot både Borlänge kommun, privata och offentliga arbetsgivare i Borlänge samt följarkommuner.



3. För vidare läsning

Översiktsplan FalunBorlänge

https://www.falun.se/download/18.4065304014feeff82743a0e/1461662990966/Oversiktsplan_FalunBorlange.pdf

Miljöstrategin 2021-2030

<https://www.borlange.se/download/18.721e841617c3808764a867/1633082310515/Milj%C3%B6strategi%202021-2030.pdf>

Trafikstrategi för Borlänge kommun

<https://www.borlange.se/download/18.3e32f55b172b8d9e9ed8b91/1593785809839/Trafikstrategi%20f%C3%B6r%20Borl%C3%A4nge%20kommun.pdf>

Falun och Borlänge resvaneundersökning, 2018

https://drive.google.com/file/d/1MjkY3yfcV0JRq1jDbpEPZ-oP1SVvFunl/view?usp=share_link

Borlänge kommun resvaneundersökning, 2018

Undersökningen som gjordes under 2018 var en del i den dåvarande miljöplanens åtgärd om att underlätta klimatsmart resande till jobbet. Undersökningen gick ut till Borlänge kommuns anställda och besvarades av 1573 personer. Undersökningen skulle utöver data över färd sätt fånga in förslag från medarbetarna som genererade stora mängder fritextsvar.

<https://5urvey.com/dashboard/d0eb8a3098c84369a4cd5320208cc263/e1660ed311a8468182ce2fa909fd578d/62998c14abeb4f3ba0078e5b2c8fb790>

Borlänges koldioxibudget

<https://www.climatevisualizer.com/borlange>