



LUND UNIVERSITY

Lunds kommuns klimatpolitiska råd

Rapport 2020

Neij, Lena; Hildingsson, Roger; Alkan Olsson, Johanna; Winslott Hiselius, Lena; Rummukainen, Markku; Andersson, Fredrik N G; Peterson, Anna; Sternudd, Catharina

2020

Document Version:
Förlagets slutgiltiga version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Neij, L., Hildingsson, R., Alkan Olsson, J., Winslott Hiselius, L., Rummukainen, M., Andersson, F. N. G., Peterson, A., & Sternudd, C. (2020). *Lunds kommuns klimatpolitiska råd: Rapport 2020*. Lunds kommun.

Total number of authors:

8

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

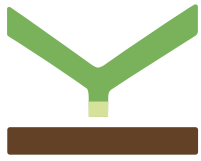
Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00



LUNDS KOMMUNS KLIMATPOLITISKA RÅD



Rapport 2020

Förord

Lunds kommuns klimatpolitiska råd bildades hösten 2018 med uppdrag att utvärdera hur Lunds kommuns samlade politik är förenlig med de klimatmål som antagits av kommunfullmäktige. Rådet, som består av forskare från Lunds universitet (LU) och SLU Alnarp, har sammantaget en bred tvär- och mångvetenskaplig kompetens och en gedigen erfarenhet av samverkan med samhället. Samarbetet mellan Lunds kommun och akademien har sedan länge stimulerat utvecklingen i Lund och utgör en viktig källa till nytänkande och problemlösning.

Rådet uppskattar förtroendet att utvärdera kommunens klimatarbete, men uttrycker samtidigt en ödmjukhet inför komplexiteten i detta arbete. Rådets ambition är att sträva efter att vara kritiskt granskande, men också konstruktivt och lösningsorienterat för att kunna bidra till utvecklingen av det lokala klimatarbetet.

Lunds kommuns klimatpolitiska råd presenterar årligen en rapport i vilken Rådet granskar Lunds kommuns samlade klimatpolitik. Detta är Rådets andra rapport och granskningen utgår ifrån de mål som antagits i LundaEko II under rubrikerna *Minsta möjliga klimatpåverkan* och *Klimatanpassning*. I rapporten utvärderar Rådet i vilken utsträckning kommunens arbete är tillräckligt för att nå etappmålen för 2020. Rådet identifierar även utmaningar och rekommendationer för arbetet med att nå de övergripande målen för 2030 och 2050. I årets rapport har Rådet valt att även mer ingående rikta fokus på transportsektorns klimatpåverkan.

Rådet har i sin granskning utgått från tillgängliga planer, dokument, redovisningar och data. Detta material har kompletterats med samtal och intervjuer med ansvariga tjänstemän samt möten med andra intressenter, såsom Ungdomspolitikerna och Klimatalliansen i Lund.

Lund april 2020

Lena Neij, ordförande (LU)
Johanna Alkan Olsson (LU)
Lena Hiselius (LU)
Markku Rummukainen (LU)

Roger Hildingsson, vice ordförande (LU)
Fredrik N G Andersson (LU)
Anna Peterson (SLU Alnarp)
Catharina Sternudd (LU)



Innehåll

1. Inledning	4
1.1 Förväntningar på ett lokalt klimatarbete	4
1.2 Lunds kommuns klimatarbete	5
1.3 Rådets utvärdering 2019	5
2. Uppföljning av kommunens klimatarbete	7
2.1 Lunds kommuns mål för minskad klimatpåverkan	7
2.2 Minsta möjliga klimatpåverkan – måluppfyllelse fram till 2020	8
2.3 Klimatanpassning – måluppfyllelse fram till 2020	10
2.4 Framtida utmaningar	11
3. Klimatarbete inom transportområdet	12
3.1 Vägtransporternas utveckling	12
3.2 Utmaningar för en minskad klimatpåverkan	15
3.3 Insatser för ett transporteffektivt samhälle	16
4. Lokalt klimatarbete i praktiken	21
4.1 Kommunens roll i det fortsatta klimatarbetet	21
4.2 Ett transformativt trafikarbete	22
5. Rådets rekommendationer	25

1. Inledning

Klimatfrågan uppmärksammas alltmer i samhällsdebatten och klimatengagemanget ökar. Samtidigt visar klimatforskningen på vikten av att agera nu för att kunna bromsa samt hantera de klimatförändringar vi redan börjat bli varse. I denna rapport granskar Lunds kommuns klimatpolitiska råd (Rådet) Lunds kommuns samlade politik för att möta klimatutmaningarna.

1.1 Förväntningar på ett lokalt klimatarbete

Städer och kommuner fyller en viktig roll i genomförandet av den internationella och nationella klimatpolitiken. Detta har uppmärksammats i såväl EU som i det nationella klimatarbetet.

Under 2019 lanserade den nya EU-kommissionen en grön giv för EU (European Green Deal) med målet att EU ska bli världens första klimatneutrala världsdelen 2050. Kommissionen pekar på vikten av att arbeta brett på såväl EU-nivå som nationellt, regionalt och lokalt. Lokala myndigheter lyfts fram som viktiga aktörer. Exempelvis ses Borgmästaravtalet (Covenant of Mayors), som Lunds kommun skrivit under, som en viktig insats i det lokala klimatarbetet.

Även i Sverige lyfts behovet av ett lokalt klimatarbete. I december 2019 presenterade regeringen sitt förslag till nationell klimathandlingsplan (Prop. 2019/20:65) inom ramen för det klimatpolitiska ramverket.¹ I handlingsplanen understryks behovet av att samhällssektorer på alla nivåer bidrar till klimatomställningen. För att stödja det lokala och regionala klimatarbetet avser regeringen: 1) att se över möjligheter att stärka kommuners och regioners mandat och verktyg för att minska klimatpåverkan i kommunen, 2) att se över styrdokument för länsstyrelserna så att det klimatpolitiska ramverket får genomslag, 3) att genomföra en analys för hur en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering kan bidra till minskad klimatpåverkan, och 4) att stärka miljö- och klimatperspektiven i den regionala tillväxtpolitiken. Specifika satsningar för att stärka klimatarbetet på lokal och regional nivå omfattar exempelvis *Klimatklivet*² samt stöd till energi- och klimatrådgivning. Även samhällsplanering och offentlig upphandling lyfts fram som viktiga verktyg i det lokala klimatarbetet.

Regeringen har sedan tidigare även tagit beslut om en nationell strategi för klimatanpassning (Prop. 2017/18:163) i syfte att förbättra beredskapen i kommunerna för effekter av klimatförändringen. Denna strategi ger kommunerna riktlinjer för hur de ska integrera klimatanpassning i arbetet med översiktsplaner och detaljplaner, samt betona behovet av att stärka den nationella samordningen av klimatanpassningsarbetet. Därutöver har regeringen tagit beslut om ett nationellt expertråd för klimatanpassning.

I internationella och nationella styrdokument poängteras vikten av ett brett hållbarhetsarbete. De globala hållbarhetsmålen och Agenda 2030-arbetet utgör utgångspunkter för att förbättra medborgarnas välbefinnande i termer av exempelvis förbättrad luftkvalitet, sysselsättning, en hälsosammare livsstil, trygga boendemiljöer och ett stabilt klimat. Hållbarhetsmålen ger – precis som de nationella miljö kvalitetsmålen – vägledning för det kommunala klimatarbetet och pekar på behovet av ett integrerat arbetssätt där hänsyn tas till hur utvecklings- och miljömål förhåller sig till varandra i olika verksamheter.

1.2 Lunds kommuns klimatarbete

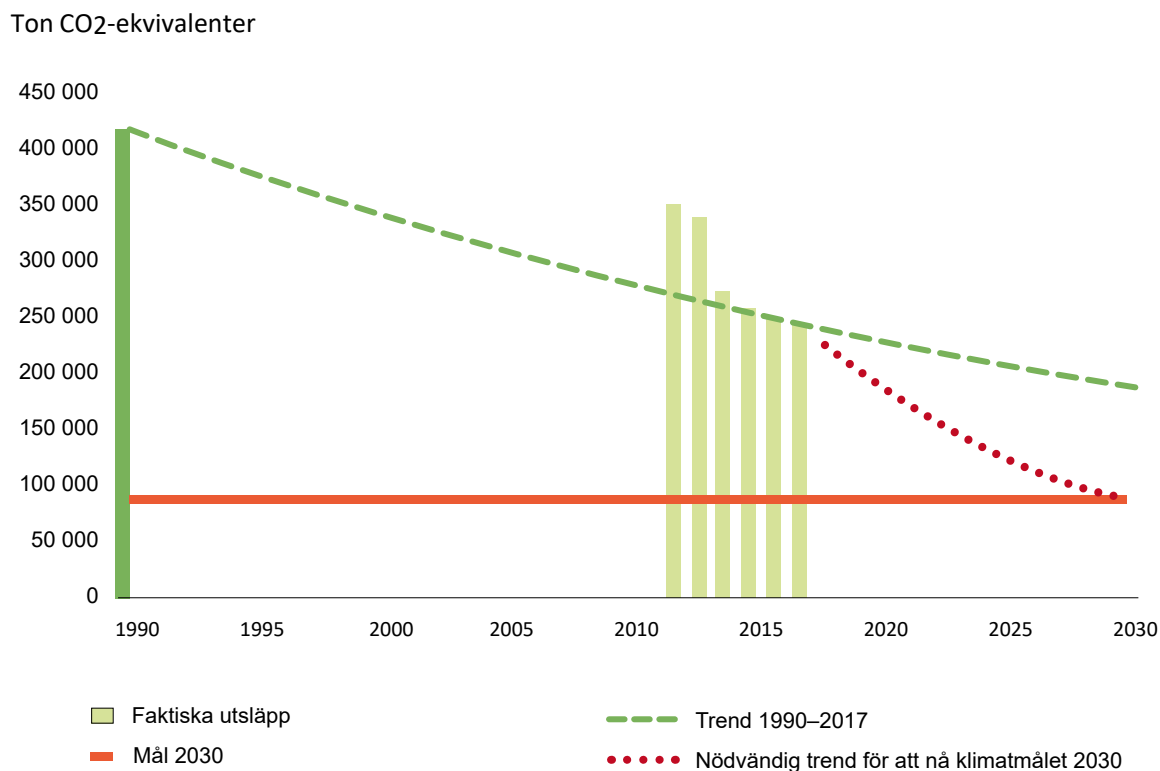
Lunds kommun har under många år bedrivit ett aktivt klimatarbete och tillhör de kommuner som uttryckt ambitionen att ligga i framkant. Politikerna har satt tydliga mål som går i linje med de nationella och internationella klimatmålen och man arbetar med klimatfrågan på bred front. I miljöprogrammet LundaEko II beskrivs kommunens samtliga klimatmål under rubrikerna *Minsta möjliga klimatpåverkan* och *Klimatanpassning*. Lunds kommuns långsiktiga klimatmål är att minska utsläppen av växthusgaser till nära noll 2050. Redan i år (2020) skall utsläppen vara halverade jämfört med 1990, och till 2030 skall utsläppen vara hela 80 procent lägre än 1990 års nivå (se Ruta 1).

Parallellt med miljöprogrammet LundaEko II har kommunen utvecklat en palett av olika typer av klimatinsatser och styrmedel. Kommunen har exempelvis antagit flera specifika planer och program som har betydelse för klimatarbetet, såsom Energiplan, avfallsplan, Grönprogram och mobilitetsplan (LundaMaTs III), och flera förarbeten till den nya översiktsplanen³ är vägledande i klimatarbetet.

1. Riksdagen antog i juni 2017 ett klimatpolitiskt ramverk till stöd för det nationella klimatarbetet. Ramverket fastställer utsläppsminskningsmål, ett system för planering och uppföljning av en samlad och långsiktig klimatpolitik samt ett nationellt klimatpolitiskt råd, vars uppgift är att utvärdera regeringens samlade politik med relevans för klimatarbetet. Ramverket ger regeringen även i ansvar att varje mandatperiod lägga fram en klimatpolitisk handlingsplan till riksdagen.

2. Klimatklivet är ett statligt stöd för lokala och regionala investeringar som minskar utsläppen av växthusgaser.

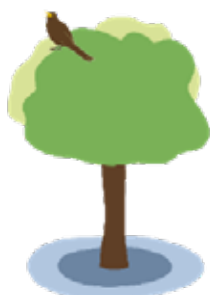
3. Översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige 10 november 2018, men har i skrivande stund fortfarande inte vunnit laga kraft.



FIGUR 1

Utsläppens utveckling i Lunds kommun mellan 1990 och 2017 (data presenteras för år med tillgänglig statistik). Den streckade linjen visar minskningstrenden sedan 1990; den prickade linjen visar på minskningstrenden som krävs framöver för att nå målet för 2030. En stor andel av utsläppsminskningarna fram till 2017 har skett inom sektorer där kommunen har direkt rådighet, såsom i fjärrvärmerna. Då framtida utsläppsminskningar främst kommer att behöva göras i områden där kommunen inte har direkt rådighet, kan det komma att bli svårt att bibehålla den historiska minskningstrenden utan ytterligare åtgärder. Även om den historiska trenden för utsläppsminskningar fortsätter kommer det att vara otillräckligt och i så fall innebära att utsläppen 2030 skulle vara mer än dubbelt så höga som kommunens utsläppsmål.

Kommunens förvaltningar och bolag arbetar efter riktlinjer för bland annat resor och transporter samt energi-effektivisering och det har införts ett internt klimatväxlingsystem (se Ruta 2). Kommunen arbetar även efter en intern policy för fossilfria placeringar och ett ramverk för gröna obligationer. Lunds kommun arbetar därutöver aktivt med att engagera invånarna genom information på webbplatsen och på Facebook samt genom kommunens energi- och klimatrådgivning. Kommunen deltar även aktivt i ett antal internationella, nationella, regionala och lokala nätverk och samverkansprojekt inom klimatområdet.



1.3 Rådets utvärdering 2019

Rådets rapport från 2019 visade att Lunds kommun kraftigt minskat sina utsläpp under tidigare år, medan det lokala klimatanpassningsarbetet däremot varit begränsat och saknat en tydlig koppling till arbetet för att minska klimatpåverkan. I årets rapport följer Rådet upp kommunens klimatarbete och utvärderar i vilken utsträckning de uppsatta klimatmålen i LundaEko II kan komma att nås (se Kapitel 2).

I rapporten från 2019 pekade Rådet även på utmaningarna för att nå kommunens mer långsiktiga klimatmål och lyfte behovet av att minska transporter och jordbrukets klimatpåverkan. Dessa sektorer svarar i dag för de största utsläppen, för vilka minskningarna har varit begränsade. I årets rapport har Rådet valt att göra en genomgång av kommunens arbete inom transportområdet (se Kapitel 3).

RUTA 1. KLIMATMÅL

LUNDS KOMMUNS KLIMATMÅL:

2020	50 procent minskade utsläpp av växthusgaser (jämfört med 1990)
2030	80 procent minskade utsläpp av växthusgaser (jämfört med 1990)
2050	Nära noll

SVERIGES NATIONELLA KLIMATMÅL:

2020	40 procent minskade utsläpp av växthusgaser (jämfört med 1990)
2030	63 procent minskade utsläpp av växthusgaser (jämfört med 1990)
2040	75 procent minskade utsläpp av växthusgaser (jämfört med 1990)
2045	Netto noll utsläpp av växthusgaser (inkluderar kompletterande åtgärder)

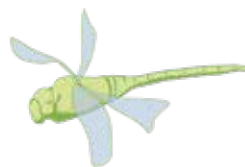
KOMMENTAR: "Netto noll" innebär att en mindre mängd utsläpp accepteras förutsatt att de kompenseras med kompletterande åtgärder såsom 1) ökade nettoupptag av koldioxid i skog och mark, 2) verifierade utsläppsminskningar genom investeringar i andra länder eller 3) infångning och lagring av koldioxid från förbränning av bio-bränslen, bio-CCS. Lunds kommun har inte möjlighet att vidta kompletterande åtgärder enligt 2 och 3 ovan och har hittills inte inkluderat möjligheten att kompensera genom ökade nettoupptag av koldioxid i skog och mark.

RUTA 2. LUNDS KOMMUNS KLIMATVÄXLINGSSYSTEM

Kommunen arbetar för att minska antalet flygresor och användning av egen bil i tjänsten genom en internt differentierad koldioxidavgift (flygresor 15%, resor med egen bil i tjänsten 5% etcetera). Medlen som genereras förs in i ett klimatväxlingssystem, där anställda kan söka pengar för klimatåtgärder inom kommunens verksamhet.

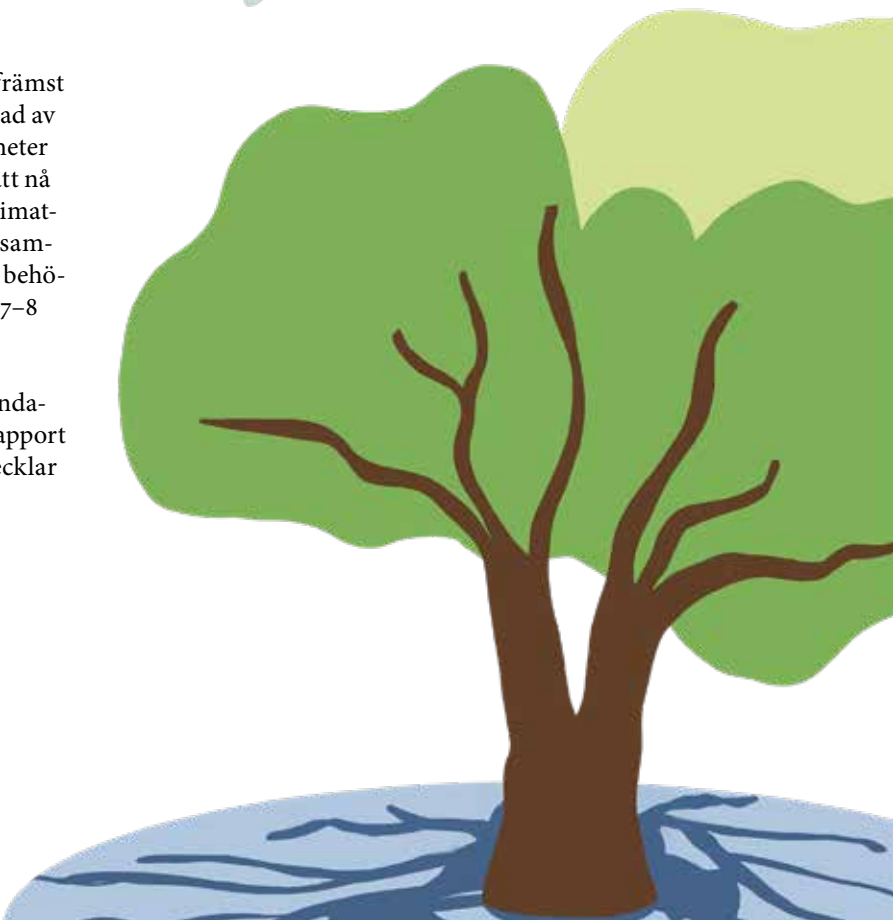
År 2017 beviljades projekt för 282 000 kr, år 2018 för 306 390 kr och år 2019 för 462 400 kr. Den beräknade utsläppsminskningen till följd av att projekten som genomförts är för år 2017 minst 20 ton, för år 2018 minst 5 ton och för år 2019 minst 55 ton. Flera av projekten har också förväntats ge indirekta utsläppsminskningar som inte är beräknade.

Projekten som beviljats har varierat över åren. År 2018 beviljades sex projektansökningar, som inkluderade insatser för cykelfrämjande, vindkraft, energi-effektivisering och distansmöten. År 2019 beviljades elva projekt, som inkluderade insatser för cykelfrämjande, cirkulär ekonomi och klimatsmart mat. Totalt uppskattas klimatväxlingen ha lett till utsläppsminskningar på cirka 80 ton koldioxid.



Rådet visade 2019 även att klimatpåverkan hittills främst minskat inom områden där kommunen har hög grad av rådighet, det vill säga i kommunens egna verksamheter eller i verksamheter med kommunalt ägande. För att nå de långsiktiga målen behöver takten i den lokala klimatomställningen öka och breddas till att omfatta fler samhällssektorer. För att nå klimatmålen bortom 2020 behöver takten i utsläppsminskningar öka till uppemot 7–8 procent per år (se Figur 1).

I Rådets rapport från 2019 presenterades rekommendationer för ett transformativt klimatarbete. I årets rapport följer Rådet upp dessa rekommendationer och utvecklar sitt resonemang om hur kommunen kan förstärka klimatarbetet ytterligare (se Kapitel 4).



2. Uppföljning av kommunens klimatarbete

Lunds kommun har antagit styrande mål för minskad klimatpåverkan och för klimatanpassning. Dessa presenteras i LundaEko II under rubrikerna *Minsta möjliga klimatpåverkan* och *Klimatanpassning*. I detta kapitel granskar Rådet i vilken utsträckning kommunen uppfyller dessa mål. Bedömningarna bygger på tillgängliga data, styrdokument och intervjuer med anställda vid kommunen.

2.1 Lunds kommuns mål för minskad klimatpåverkan

Lunds kommuns mål för *Minsta möjliga klimatpåverkan* är att minst halvera utsläppen till år 2020, jämfört med 1990, och därefter minska utsläppen till nära noll år 2050. Det övergripande målet kompletteras med sju delmål som avser kommunens egna verksamheter (4.2, 4.3, 4.4, 4.7) eller kommunen som geografiskt område (4.1, 4.5, 4.6).

Nedan granskas måloppfyllelsen för samtliga mål med fokus på det senaste årets utveckling (se Ruta 3). Tillgängligheten av data varierar mellan målen och i vissa fall har rådet kompletterat tillgängliga data med kvalitativa bedömningar.

RUTA 3. LUNDS KOMMUNS LOKALA KLIMATMÅL FÖR MINSTA MÖJLIGA KLIMATPÅVERKAN	
4. Utsläppen av växthusgaser i Lunds kommun ska minska med minst 50 procent till 2020 jämfört med 1990 och vara nära noll 2050.	
Delmål i LundaEko II	Rådets kommentarer
4.1. Utsläppen av växthusgaser i Lunds kommun ska minska med minst 80 procent till 2030 jämfört med 1990	Ytterligare åtgärder behövs.
4.2. Utsläppen av växthusgaser som uppstår vid produktion av varor och tjänster som Lunds kommun köper ska minska till 2020	Fullständigt underlag för uppföljning saknas.
4.3. Den kommunala organisationen ska vara fossilbränslefri senast 2020	Målet är på god väg att uppnås, dock kommer kompletterande åtgärder att behövas.
4.4. Primärenergieanvändningen per kvadratmeter i Lunds kommuns lokaler och bostäder ska minska med 45 procent till 2020 jämfört med 2013	Utvecklingen går åt rätt håll, men fullständigt underlag för uppföljning saknas.
4.5. Den lokala produktionen av el, värme och drivmedel från förnybara källor ska öka med 700 GWh till år 2020 jämfört med 2013	Utvecklingen går åt rätt håll, men fullständigt underlag för uppföljning saknas.
4.6. Till 2020 ska biogasproduktionen i kommunen öka	Biogasproduktionen ökade 2016–2017, minskade 2018 och följdes sedan av en viss återhämtning 2019.
4.7. Lunds kommun ska senast 2017 ha avvecklat sina investeringar i företag som ägnar sig åt prospektering, exploatering, utvinning eller vidareförädling av fossila energikällor	Målet har uppfyllts sedan 2017.

2.2 Minsta möjliga klimatpåverkan – måluppfyllelse fram till 2020

I Lunds kommun minskade växthusgasutsläppen med 41 procent från 1990 fram till 2017, enligt senast tillgängliga statistik.⁴ Minskningen fram till 2016 var 40 procent. Detta motsvarar en minskning med omkring 1,5 procent per år sedan 1990. Den årliga minskningstakten har emellertid varierat något under perioden och var något högre mellan 2012 och 2015 för att sedan avta. För att halvera de totala utsläppen fram till 2020 förutsätts en utsläppsminskningstakt på omkring 6 procent per år i den statistik som kommer att presenteras för 2018–2020.

Delmål 4.1, som avser en utsläppsminskning på minst 80 procent fram till 2030 (jämfört med 1990), kräver en fortsatt utsläppsminskningstakt efter 2020 på 7–8 procent per år om målet ska nås. Hitintills har de huvudsakliga utsläppsminskningarna gjorts i sektorerna el och värme, avfall och avlopp samt industri (se Tabell 1). De transportrelaterade utsläppen har minskat med endast cirka 10 procent och jordbrukets utsläpp med knappt 3 procent. Inom sektorerna produktanvändning och arbetsmaskiner har utsläppen ökat sedan 1990. Framöver krävs utsläppsminskningar inom samtliga sektorer, inte minst inom de

sektorer som hittills uppvisat begränsade minskningar. Utsläppsminskningar inom transportområdet behandlas mer ingående i Kapitel 3. Mer kraftfulla åtgärder inom jordbruket är också viktiga, då denna sektor bidrar med en betydande del av utsläppen i kommunen.

Delmål 4.2 avser klimatutsläpp från kommunens inköpta varor och tjänster, såsom livsmedel, byggmaterial och möbler. Kommunens uppföljning har hittills fokuserat på livsmedel. Resultaten visar att utsläpp per kilo livsmedel har varit konstant över tid, medan de totala utsläppen minskat något.

I Rådets rapport från 2019 påpekades att underlaget för uppföljning av detta mål var bristfälligt. Så är det även i år. Kommunen planerar att införskaffa ett nytt analysystem för uppföljning av inköp som är kopplat till en utsläppsdatabas. Detta system kommer att omfatta flera varor och tjänster, och underlätta för analyser och uppföljning. I den nya energiplanen har kommunen dessutom specifikt tagit beslut om att tillämpa ett livscykelerspektiv (klimatpåverkan från hela livscykeln) vid val av byggmaterial.

TABELL 1.

Utsläpp av växthusgaser (i ton koldioxidekvivalenter) i Lunds kommun per sektor 1990 respektive 2017 samt den procentuella förändringen från 1990 till 2017. Exempelvis har utsläppen från el och värme minskat med 88 procent.

	1990	2017	Förändring (%)
El och värme	145 553	16 744	-88
Jordbruk	45 177	43 878	-3
Industri	33 250	15 813	-52
Transporter	132 329	119 254	-10
Avfall och avlopp	38 781	10 683	-72
Produktanvändning	4 126	19 539	+374*
Arbetsmaskiner	17 489	18 954	+8
Totala utsläpp	416 705	244 866	-41

* Kommentar: Till största delen handlar det om ökad användning av köldmedier (fluorerade gaser) till olika typer av små och stora värmepumpar. Dessa läcker lite vid normal användning och ibland mer till följd av olyckor.

4. I Rådets rapport från 2019 rapporterades en minskning på 45 procent mellan 1990 och 2016. Rådet har förstått att metodförändringar i framtagandet av utsläppsstatistik (inklusive beräkningar av utsläpp för basåret 1990) kan påverka tidserierna från år till år. Detta ger en osäkerhet i de rapporterade utsläppsminskningarna.

Delmål 4.3 anger att den kommunala organisationen ska vara fossilbränslefri senast 2020. År 2019 uppvisade kommunen en sammanvägd fossilfrihet på 98 procent, varav både el- och värmeanvändningen var 100 procent fossilfri, medan 47 procent av tjänsteresorna var fossilfria och 94 procent av använda drivmedel var fossilfria. År 2018 var den sammanvägda fossilfriheten 97 procent. Fossilfriheten har ökat för alla områden utom tjänsteresor, där den fossilfria andelen minskat från 54 procent (2018) till 47 procent (2019). Andelen fossilfria drivmedel i de kommunala transporterna ökade såväl 2018 som 2019, men ökningstakten är inte tillräcklig för att nå nollutsläpp till 2020.

I Rådets rapport från 2019 föreslogs en översyn av kommunens resepolicy. En sådan översyn har inte gjorts. För att den kommunala organisationen ska bli fossilbränslefri bedömer Rådet att ytterligare insatser behövs för att minska utsläppen från tjänsteresor och öka andelen fossilbränslefria drivmedel. För att uppnå delmålet till år 2020 kommer det troligen att krävas kompletterande åtgärder i form av klimatkompensation eller motsvarande (se Ruta 1).

Delmål 4.4 om minskad primärenergianvändning i kommunens lokaler och bostäder är precis som i förra årets rapport svårt att följa upp. Kommunens tillgängliga data är ofullständiga, de täcker inte hela fastighetsbeståndet och det saknas information för hela tidsperioden. Såväl Lundafastigheter som LKF rapporterar dock att de effektiviserat energianvändningen i sina lokaler och bostadsbestånd.

Delmål 4.5 handlar om att öka den lokala produktionen av el, värme och drivmedel från förnybar energi med 700 GWh till 2020 jämfört med 2013. Även för detta mål är dataunderlaget ofullständigt. Information saknas specifikt för småskalig eldnings och solvärme på villanivå. Tillgängliga data visar på en ökad produktion av förnybar el med 350 GWh, och av förnybar värme (främst fjärrvärme, men även från värmepumpar) med 342 GWh sedan 2013. Elproduktionen från vindkrafts- och solcellsanläggningar i Lunds kommun var 43 GWh år 2015, motsvarande 4 procent av det lokala elbehovet som uppgick till 1 006 GWh. Därutöver har Lunds kommun via Krafringen huvudinflytande över Återbruket i Lomma kommun och Örtoftaverket i Eslövs kommun, som 2019 producerade 369 GWh el. Relaterat till kommunens ägarandel motsvarar det omkring 30 procent av elbehovet i Lunds kommun. I kommunens nya Energiplan (se Ruta 4) beskriver kommunen behovet av lokal elproduktion som viktigt för att säkerställa en långsiktigt hållbar och robust energiförsörjning, såväl vid normaltillstånd som vid effektoppar. Produktionen av el och värme från förnybar energi varierar en del över åren, men det finns en tydlig trend mot ökad lokal produktion i linje med delmålet. Kommunens

egen bedömning är att man går mot en sammantagen ökning på närmare 700 GWh. Nivån på produktionen av drivmedel från förnybar energi (biogas) har legat relativt stilla under de senaste åren och bedöms inte öka till 2020.

Delmål 4.6 säger att produktionen av biogas inom kommunens geografiska område ska öka (jämfört med 2016). Biogas produceras vid Källby reningsverk och produktionen ökade mellan 2014 och 2017. På grund av ny teknik minskade biogasproduktionen under 2018, för att sedan öka under 2019. Produktionsnivån som gällde för 2017 nåddes emellertid inte under 2019.

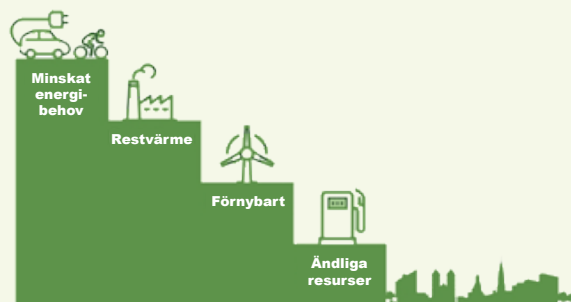
Delmål 4.7 om att avveckla kommunens investeringar i företag som ägnar sig åt prospektering, exploatering eller vidareförsäljning av fossila energikällor uppfylldes redan under år 2017 och följs sedan dess.

RUTA 4. ENERGIPLAN FÖR LUNDS KOMMUN

Lunds kommun antog i januari 2020 en ny Energiplan med principer och åtgärder för att nå kommunens övergripande energi- och klimatmål. I arbetet ska energitrappan vara vägledande (se figur nedan).

I Energiplanen diskuteras ett minskat energibehov i termer av fysisk samhällsplanering, livsstil och beteende, behovet av transporter, energieffektiva hus och smarta mätsystem. I planen beskrivs tillgången till el, värme och drivmedel i Lunds kommun som god, men energianvändningen bidrar till betydande miljöpåverkan, framför allt inom transportsektorn.

I Energiplanen beskriver kommunen ett generellt behov av lokal elproduktion för att säkerställa en långsiktigt hållbar och robust energiförsörjning, såväl vid normaltillstånd som vid effektoppar. För att framöver tillgodose en säker och tillräckligt god energitillförsel med låg miljöpåverkan föreslås ett antal prioriteringar och konkreta åtgärder.



2.3 Klimatanpassning – måluppfyllelse fram till 2020

Lunds kommun har antagit ett övergripande mål och två delmål för kommunens klimatanpassningsarbete. Dessa definieras i miljöprogrammet LundaEko II (se Ruta 5). Det övergripande målet riktar sig till alla som bor och verkar i Lunds kommun, medan delmål 5.1 och 5.2 framför allt omfattar den kommunala verksamheten. Analysen nedan vilar på kvalitativ bedömning av tillgängliga styrdokument och planer, och är en uppföljning av Rådets granskning av kommunens klimatanpassningsarbete i Rådets rapport från 2019.

Lunds kommuns övergripande klimatanpassningsmål syftar till att alla som bor och verkar i Lunds kommun ska bidra till ett samhälle som är väl anpassat till pågående och förväntade klimatförändringar, och där negativa konsekvenser för människor, samhälle och miljö kan undvikas. Det görs tydligt att detta är ett gemensamt ansvar för alla aktörer i kommunen och att den kommunala organisationen har tagit på sig uppgiften att informera och svara för rådgivning samt för att samordna det lokala klimatanpassningsarbetet. Klimatanpassningsarbetet är en pågående process.

Delmål 5.1 om att ta fram en förvaltningsövergripande klimatanpassningsplan är ett åtgärds mål. Arbetet har påbörjats, men planen är ännu inte klar för politisk behandling. I förra årets rapport föreslog Rådet mätbara indikatorer för klimatanpassning. I samband med revideringen av miljöprogrammet LundaEko arbetar kommunen fram förslag till indikatorer för styrning och uppföljning av klimatanpassningsarbetet.

Delmål 5.2 handlar om att integrera klimatanpassning i kommunens processer, planering och verksamheter. I förra årets rapport gjorde Rådet en genomgång av hur frågor om klimatanpassningsfrågorna integrerats i kommunens verksamheter samt tagits hänsyn till i arbetet med den nya översiktsplanen. Under 2019 har klimatanpassning integrerats i den nya Energiplanen och det nya Grönprogrammet samt i kommunens Risk- och sårbarhetsanalys för Lunds kommun 2019.⁵ I Energiplanen hanteras klimatanpassning kopplat till energisystemet och prioritet ges åt insatser för att vädersäkra och diversifiera energitillförseln.

RUTA 5. LUNDS KOMMUNS LOKALA MÅL FÖR KLIMATANPASSNING	
5. Alla som bor och verkar i Lunds kommun ska bidra till ett samhälle som är väl anpassat till pågående och förväntade klimatförändringar, och där negativa konsekvenser för människor, samhälle och miljö kan undvikas.	
Delmål i LundaEko II	Rådets kommentarer
5.1 Lunds kommun ska ta fram en klimatanpassningsplan som hanterar förvaltningsövergripande klimatanpassningsfrågor senast 2018	Arbetet är påbörjat. Indikatorer tas fram i samband med revideringen av LundaEko.
5.2. Klimatanpassning ska integreras i kommunens processer och planering i alla berörda verksamheter	Arbetet är påbörjat och utvecklat, men underlag och enhetlig samordning saknas.

5. Både Energiplanen och Grönprogrammet antogs av kommunfullmäktige 30 januari 2020.

I Grönprogrammet lyfts klimatförändringar som en utmaning för såväl biologisk mångfald och ekosystem som för den byggda miljön och kommunens planering. I takt med att klimatet förändras behöver kommunen stärka sin beredskap att hantera översvämningar och värmeböljor samt risker för sjunkande grundvatten, vektorburna sjukdomar och invasiva arter då vegetationszoner förflyttas till följd av uppvärmningen. Samtidigt är det avgörande för såväl biologisk mångfald som klimatanpassning att utveckla och bevara grönstrukturer i tätorterna. I förra årets rapport framhöll Rådet målkonflikten mellan förtätning och behovet av grönska, och föreslog insatser för att hantera sådana motsättningar i stadsbyggnadsprocesser och den fysiska planeringen. I Grönprogrammet ges riktlinjer för grön förtätning och för tillgång till en variation av gröna miljöer och mångfunktionella ytor.

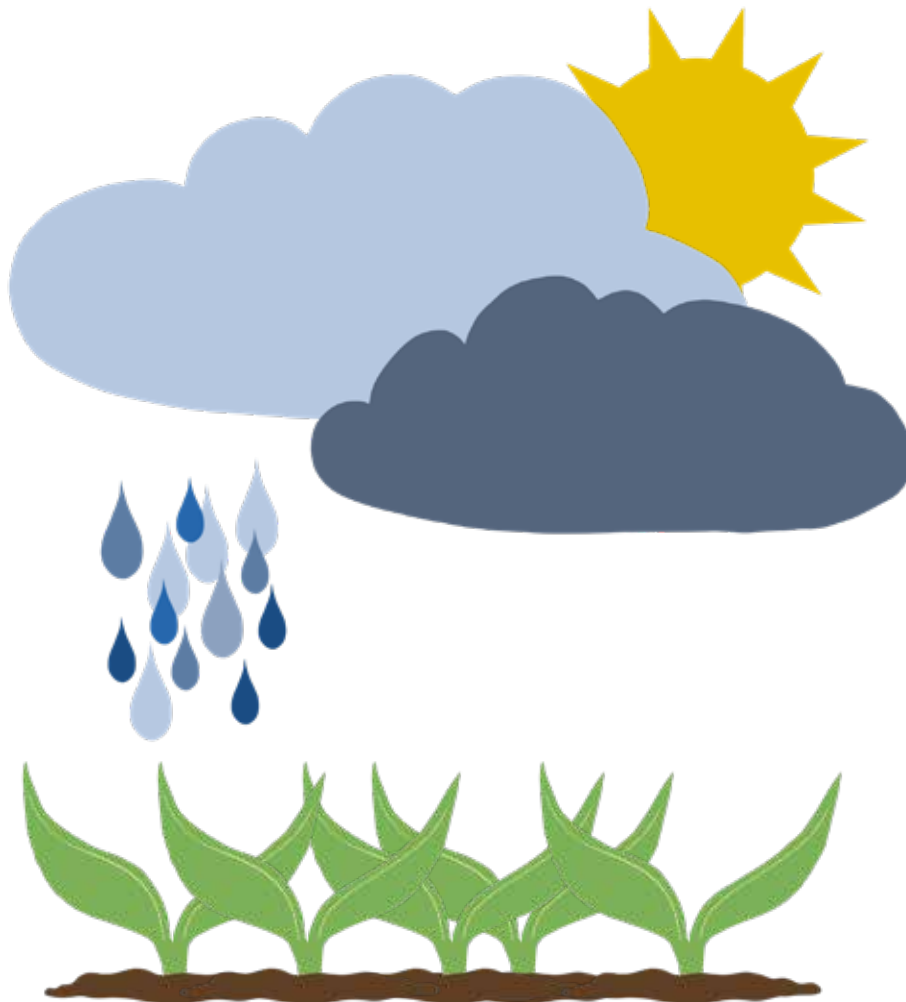
I den övergripande Risk- och sårbarhetsanalysen uppmärksammas motsvarande utmaningar, exempelvis värmeböljor och översvämning. Kommunen bedömer sin förmåga att hantera situationer av extremvärme och översvämningar som i huvudsak god, men föreslår samtidigt åtgärder för att förbättra beredskapen ytterligare.

För att stärka arbetet med klimatanpassning har Lunds kommun under året anställt en vattenstrateg. Det förstärker kommunens möjlighet att arbeta med vattenfrågor ur ett helhetsperspektiv i linje med vattenplanerna Lunds Vatten, det nya Grönprogrammet och kommande klimatanpassningsplan.

2.4 Framtida utmaningar

Rådet identifierar ett aktivt arbete med att nå uppsatta klimatmål i kommunen, men ser samtidigt ett antal utmaningar. Några sådana är:

- För att nå utsläppsmålen för 2030 och 2050 måste utsläppen minska i snabbare takt och även inom områden där kommunen saknar direkt rådighet.
- Inom flera områden saknas fortfarande fullgod statistik, vilket försvårar möjligheterna till uppföljning av klimatmålen.
- Förändringar i metodiken bakom utsläppsstatistiken och variationer i dataunderlaget försvårar uppföljning och bedömningar av hur väl kommunens klimatarbete ligger i linje med uppsatta mål.
- Klimatanpassningsarbetet behöver utvecklas vidare genom att i all kommunal verksamhet och planering integrera behovet av klimatanpassningsåtgärder. I den fysiska planeringen utgör målkonflikten mellan förtätning och behovet av grönska en särskild utmaning.



3. Klimatarbete inom transportområdet

Transporter är den samhällssektor som svarar för enskilt störst klimatpåverkan i Sverige. I dag står inrikes transporter för omkring en tredjedel av de nationella utsläppen av växthusgaser och i Lund för närmare hälften av utsläppen. För att klara klimatmålen är det avgörande att klimatomställningen bidrar till att kraftigt minska dessa utsläpp, som på sikt behöver minskas ner till noll.

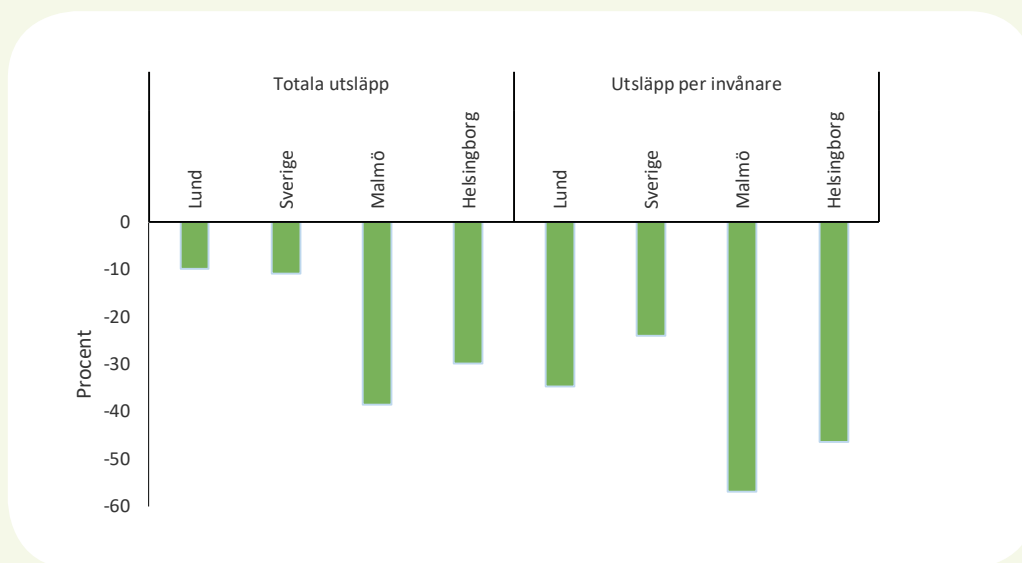
I årets rapport granskar Rådet kommunens klimatarbete inom transportområdet mer ingående. Fokus ligger på vägtrafiken, som i dag står för mer än 90 procent av transportsektorns nationella utsläpp av växthusgaser.⁶ I detta kapitel redovisas en genomgång av transporternas utveckling i kommunen, samlat och för olika trafikslag (3.1), följt av en genomgång av specifika utmaningar för Lunds kommun (3.2). Därefter presenteras Rådets granskning av det lokala klimatarbetet inom transporter och mobilitet (3.3).

3.1 Vägtransporternas utveckling

Lunds kommun har sedan 1990-talet arbetat aktivt för att minska vägtransporternas klimatpåverkan och effektivisera transportarbetet inom ramen för Lunds kommuns strategi för ett hållbart transportsystem (LundaMaTs). Lunds kommun placerar sig också ofta i topp på kommunrankningen SHIFT, som Trivector presenterat årligen sedan 2014.⁷

Utsläpp från vägtransporter

Utsläppen av växthusgaser från vägtransporter inom Lunds kommun har minskat över tid. Figur 2 illustrerar hur utsläppen från vägtransporter har förändrats mellan 1990 och 2017. Figuren visar förändringen i de totala utsläppen (staplarna till vänster) och förändringen av utsläppen per invånare (staplarna till höger). I Lunds kommun precis som i riket som helhet har de totala utsläppen minskat med cirka tio procent under perioden. Utsläppsminskningen har däremot varit större i både Malmö och Helsingborgs kommuner – mellan 30 och 40 procent.⁸



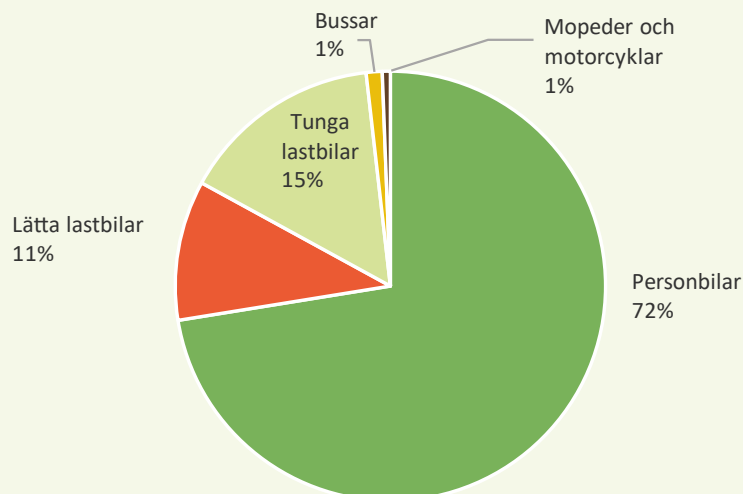
FIGUR 2

Procentuell förändring av totala utsläpp från vägtransporter respektive procentuell förändring i utsläpp per invånare mellan 1990 och 2017. Figuren illustrerar minskningstakten i Lunds kommun och Sverige som helhet. Som en jämförelse har även Malmö kommun och Helsingborgs kommun tagits med. Dessa representerar två större skånska kommuner som liksom Lunds kommun bedriver ett ambitiöst klimatarbete.

6. Siffrorna exkluderar militära vägtransporter.

7. I rankningen bedöms kommunernas samlade insatser för hållbarhet inom transportområdet, med fokus på cykel- och kollektivtrafik och de resultat som kommunerna uppnår. Lund har rankats på första plats under fem år av sex; 2016 kom Malmö på första plats. I rankningen ingår de 40 största kommunerna i Sverige.

8. Vägtrafikens utsläpp på kommunal nivå har tagits fram av Svensk MiljöEmissionsData på uppdrag av Naturvårdsverket. Data beräknas med hjälp av modeller och är baserade på ett begränsat antal mätningar av trafikarbete, fordonssammansättning och bränslefördelning. Eftersom utsläppen är modellbaserade är de osäkra och bör tolkas med viss försiktighet. Uppdatering av metod och underliggande data kan resultera i större förändringar av de redovisade utsläppen även retroaktivt.



FIGUR 3

Fördelning av vägtransporternas utsläpp i Lunds kommun efter transportslag år 2017.

Att takten av totala utsläppsminskningar varit lägre i Lunds kommun kan delvis förklaras med den snabba befolkningsökningen på närmare 40 procent mellan 1990 och 2017. Per invånare blir utsläppsminskningen därför större, cirka 35 procent. Här ligger Lund bättre till än riksgenomsnittet, som visar på en minskning av utsläppen med 25 procent, medan Malmö och Helsingborg har utsläppsminskningar per person på cirka 50 procent. Transporternas genomsnittliga klimatavtryck uppgick 2017 till 0,9 ton per invånare i Lunds kommun 2017, vilket kan jämföras med riksgenomsnittet på 1,5 ton per person. I Malmö och Helsingborg var utsläppen 0,8 respektive och 1,3 ton per person. Att utsläppen skiljer sig åt mellan olika kommuner beror bland annat på befolkningens sammansättning, kommunens geografi och dess industristruktur. Siffrorna är därför inte helt jämförbara mellan olika kommuner.

Figur 3 visar hur stor andel av trafikens utsläpp i Lunds kommun som kom från olika trafikslag år 2017. Personbilarna utgör den största andelen på 72 procent, följt av lätta och tunga lastbilar med totalt 26 procent. Övriga transportslag utgör tillsammans de resterande knappt två procenten av utsläppen. Störst förändring i utsläppen sedan 1990 står bussarna för. Trots ökat utbud av bussar i kollektivtrafiken har de totala utsläppen minskat med nästan 75 procent till följd av bränslebyte. Personbilarnas totala utsläpp har också minskat sedan 1990 med 16 procent. För lastbilar har de totala utsläppen sedan 1990 ökat med 12 procent för tunga lastbilar och med 77 procent för lätta lastbilar. Att utsläppen från lastbilar ökar är inte unikt för Lunds kommun. Så har

även skett i exempelvis Malmö och Helsingborg. Sett till personbilstrafiken faller utsläppen långsammare i Lunds kommun än i de två andra kommunerna.

Resvanornas betydelse

Region Skånes återkommande resvaneundersökningar ger vägledning om hur fördelningen mellan olika transportslag har förändrats över tid och hur förändringarna kan tolkas. Av svaren i resvaneundersökningarna att döma har andelen resor med bil minskat från 41 till 34 procent mellan 2007 och 2018, medan andelen för kollektivtrafiken har ökat från 16 till 26 procent i Lunds kommun. Cykel- och gångtrafikens andelar har inte förändrats mycket. Som komplement till resvaneundersökningar genomför Lunds kommun regelbundet mätningar av det faktiska antalet bilar och cyklister som passerar vid vissa utvalda mätpunkter. Dessa mätningar ger en delvis annan bild med ett ökat antal personbilar sedan 2007, samtidigt som antalet cyklister som passerar mätpunkterna har varit stabilt.⁹ I förhållande till befolkningstillväxten betyder det en liten minskning i biltrafiken och en förhållandevis stor minskning av cyklandet per invånare.

Sammantaget visar materialet att den tidigare observerade trenden med ökat antal cyklister i Lunds kommun 1990 till 2010 har kommit att ersättas av en trendmässig minskning av antalet cyklister 2010 till 2017.¹⁰ Det är värt att notera att Lunds kommun under senare år har investerat kraftigt i ett utbyggt cykelnät samt i flera aktiviteter för att stimulera till ökat cyklande.¹¹ Investeringarna i nya cykelbanor, cykelparkeringar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder uppgår totalt till 167 miljoner kronor, eller till

9. Trivector (2018). Cykeltrafikmängder och fotgängare i Lund 2017, Figur 1.9.

10 Trivector (2018). Cykeltrafikmängder och fotgängare i Lund 2017, Figur 1.9; Lunds kommun (2018). Trafikräkningar och trafikolyckor i Lunds kommun 2018, Diagram 4.

11. Lunds kommun (2017). Cykelbokslut 2017.

i genomsnitt 280 kronor per kommuninvånare och år under perioden 2013–2017.¹² Kommunens informationsinsatser för ökat cyklande och förändrat beteende uppgår till mer blygsamma 3 miljoner kronor, eller 5 kronor per kommuninvånare och år. För att kunna göra en utvärdering av insatserna krävs en mer ingående analys än vad Rådet haft möjlighet att göra inom ramen för denna rapport.

Data från Lunds kommuns trafikräkningar tyder på att biltrafiken till Lunds tätort har minskat över tid. Samtidigt har det emellertid skett en ökning utanför själva stadskärnan, såsom vid Ideon, Brunnshög, Tetra Pak och Nova. Inom Lunds tätort sker en större andel av resorna med kollektivtrafik. Detta kan bero på Lunds relativt

unga befolkning som ännu inte har tillgång till bil. Region Skånes resvaneundersökning visar att resor i Skåne domineras av buss- och tågresor i åldersgruppen 15–18 år. I åldersgruppen 19–25 år är bil och kollektivtrafik lika vanligt. I övriga åldersgrupper dominerar bilen. Dessa mönster bekräftas även av en enkätundersökning som Ungdomspolitiken genomfört under året i samråd med Rådet (se Ruta 6).

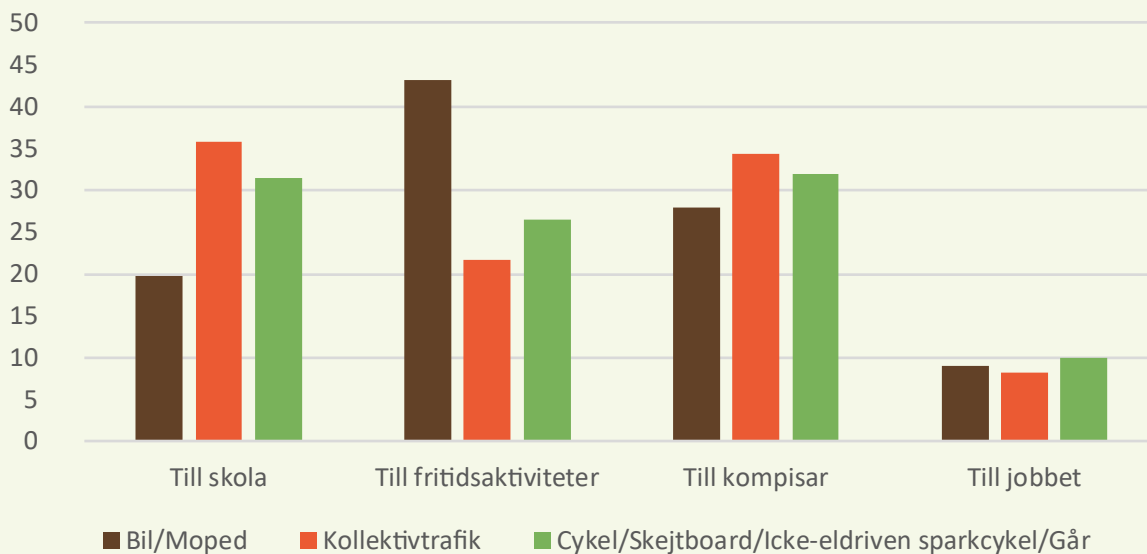
Enligt Region Skånes resvaneundersökning från 2018 sker mer än hälften av alla resor inom samt till och från byarna utanför Lunds tätort med bil. Kollektivtrafiken står för mindre än 20 procent. Här skiljer sig inte Lund från andra kommuner såsom exempelvis Helsingborg. Även där är bilberoendet stort utanför tätorten.

RUTA 6. UNGAS RESVANOR I KOMMUNEN

Ungdomspolitiken i Lunds kommun är en politiskt obunden kommunal verksamhet som jobbar för att unga ska ges möjlighet att påverka i den lokala demokratin. Under hösten 2019 skickade Ungdomspolitiken ut en enkät om ungdomars resvanor. Enkäten besvarades av 271 personer (95 procent av de svarande var 12–25 år).

Enkäten visar på att många ungdomar gör förändringar i sitt resebeteende för att minska klimatbelastningen. Samtidigt visar undersökningen att bilen alltjämt är ett viktigt transportmedel för ungdomar. Gång och cykel är för många inte det primära transportsättet. Detta utgörs i stället av kollektivtrafik.

Procent



Kommentar: Då det inte finns underlag att analysera om de svarande i Ungdomspolitikens undersökning utgör ett representativt urval av Lunds kommuns ungdomar ska resultatet tolkas med försiktighet. Vissa resultat är dock samstämmiga med trender som identifierats i andra rapporter. Ett sådant resultat är bilens ställning som viktigt färdmedel för fritidsresor.

12. Detta kan jämföras med kommunens medfinansiering för spårvägen som uppgår till 373 miljoner kronor, <https://sparvaglund.se/om-projektet/finansiering>.



3.2 Utmaningar för en minskad klimatpåverkan i Lunds kommun

Arbetspendling

Lund har en relativt stor andel inpendlare till kommunen. Arbetspendlingen står för 18 procent av det totala antalet körda kilometer med personbil i kommunen, enligt Region Skånes resvaneundersökningar. Åtgärder som bidrar till ökad pendling med kollektivtrafik och cykel kommer därför att behöva intensifieras för att minska klimatpåverkan i kommunen. Lunds kommun har även möjlighet att vidareutveckla sitt mångåriga samarbete med företag i kommunen för att stödja hållbara transporter. Ett exempel på insats är den transportrådgivning som kommunen tillsammans med Skånetrafiken och Trafikverket erbjuder, där företagets resor kartläggs och olika åtgärder tas fram för att det ska bli lätt att resa hållbart för företagets anställda, såväl privat som i tjänsten. Ett utökat samarbete med kommunen kring arbetspendling efterfrågas också av företagen inom Klimatalliansen (se Ruta 7).

Fritidsresor

Fritidsresorna står även de för en stor andel av transporterna med bil i Lunds kommun. Enligt Region Skånes resvaneundersökning gick 22 procent av det totala antalet körda kilometer med personbil i Lunds kommun 2018 till ärenden inom nöje/fritidsaktivitet/släkt samt motion/friluftsliv/träning. Fritidsresor har samtidigt en stor spridning över dygnets timmar och antalet destinationer (mål-punkter) är i dag många. Detta gör det svårt att försörja fritidsresorna effektivt med kollektivtrafik. Det är därför av stor vikt att fler fritidsaktiviteter lokaliseras i nära anslutning till väl trafikerade kollektivtrafikstråk.

Ett aktuellt exempel i Lunds kommun är den planerade stationen vid Klostergården, som kan bli en attraktiv målpunkt för idrotts- och friluftaktiviteter omkring Arenan, men också till naturområdena vid Höje å. Den fördjupade översiktsplanen för Källbyområdet anger två alternativ till utbyggnad i det stationsnära läget. Alternativ 1 förespråkar en högre exploatering, medan Alternativ 2 förespråkar ett friluftstråk utmed Höje å, vilket också skulle ge möjlighet åt ett cykel- och promenadstråk till stranden i Lomma. Området längs järnvägen utgör i dag en grön kil från stadens centrum och genom stadsparken till Höjeådalen. Ett sammanlänkat rekreationsområde genom staden har potential att attrahera många som i dag tar bilen till Skrylle för motion. Den nya Kunskapsparken på Brunns-hög har också möjlighet att fungera som ett rekreationsområde med god kollektivtrafikförsörjning och med kopplingar till Kungsmarken och Kävlingeån.



RUTA 7. KLIMATALLIANSEN – NÄRINGSLIVETS TRANSPORTER

I nätverket Lunds Klimatallians samlas företag som arbetar aktivt med klimatfrågan samt hållbar utveckling i stort och ser värdet med att dela kunskap och erfarenheter. Klimatalliansen består i dag av ett 25-tal medlemmar från olika branscher. Många företag driver redan ett aktivt arbete för att minska sin negativa klimatpåverkan. Andra har sett klimatfrågan som en del av affärsutvecklingen för att skapa nya produkter och stärka sitt varumärke. Ytterligare andra vill i sin tur vara en del av samhällsutvecklingen.

Lunds kommuns klimatpolitiska råd har genomfört en workshop med Klimatalliansen för att fånga medlemmarnas syn på utmaningar, möjligheter och ansvar för att nå transportsektorns klimatmål. Vid workshoppen lyfte företagen följande:

- Det finns ett intresse från företagsledningarna att jobba med en omställning till hållbara transporter.
- Företag kan se fördelar med tidiga insatser i omställningsarbetet då priserna på fossila bränslen höjs över tid.
- Spårvägen kan bidra positivt till minskade utsläpp av växthusgaser.
- Kommunen kan stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft genom strategisk placering av hållplatser.
- Längre transporttider för hållbara trafikslag försvårar omställning (gäller såväl gods som pendling).
- Det finns en företagskultur som innebär negativ inställning till kollektivtrafik.
- Arbetspendling med bil uppmuntras av gratis och tillgänglig parkering.

Sammantaget efterfrågar företagen hjälp från kommunen att arbeta med en omställning av arbetspendling.

Byarnas transportbehov

Transportbehovet inom, samt till och från, byarna utanför Lunds tätort ger upphov till högre utsläpp av växthusgaser än för genomsnittet av invånarna i kommunen. Lunds kommun har uppmärksammat denna utmaning och i LundaMats III betonar behovet av att dels öka attraktiviteten och servicen i den egna byn för att minska antalet resor till och från byn, dels stärka tillgängligheten utanför byn genom ett tydligare ”hela resan”-perspektiv, det vill säga satsningar på hållbara transporter och attraktiva knutpunkter där resande byter mellan trafikslag eller linje. Lunds kommun har påbörjat ett arbete i denna riktning och anlagt Bike’n Ride-anläggningar (cykelställ under tak) nära Lunds central och nära regionala busshållplatser. Dessa anläggningar är än så länge få, men finns i såväl Lunds tätort som i Dalby, Södra Sandby, Veberöd och Genarp.

Näringslivets godstransporter

Lastbilstransporterna står för en stor andel av transporternas utsläpp i Lund och andelen är ökande.

Ökningen beror på en generell ökning av de långväga lastbilstransporterna, men även på fler lätta lastbilar med snabba godsleveranser både till företag, butiker och privatpersoner. Lunds kommun arbetar aktivt med att hitta lösningar för varu- och godstransporter i staden genom att bland annat anlägga lastzoner där detta är möjligt. Stadskärnan omfattas också av en miljözon, inom vilken det ställs särskilda miljökrav på fordonen samt att leveranserna måste göras inom vissa tider på dagen.

Den snabbt tilltagande ökningen av lastbilar, och specifikt lätta lastbilar, måste emellertid ses som mycket problematisk och behöver prioriteras i kommunens klimatarbete. I arbetet bör kommunen söka en närmare samverkan med det lokala näringslivet i syfte att främja hållbara logistiklösningar som kan minska behovet av lokala godstransporter. Kommunen bör även se över möjligheten att genom stadsmiljöavtal¹³ ta fram åtgärder för godstransporter och hållbara logistiklösningar.

3.3 Insatser för ett transporteffektivt samhälle

Hållbar mobilitet i fysisk planering

I den nationella klimathandlingsplanen (Prop. 2019/20:65) lyfter regeringen behovet av ett transporteffektivt samhälle och ger förslag på åtgärder och insatser för climateffektiva transporter och hållbar mobilitet. I handlingsplanen betonas kommunernas roll i den fysiska planeringen och den lokala transportplaneringen, men specifikt uppmärksammas behovet av samordning mellan den statliga, regionala och lokala nivån. I handlingsplanen lyfter regeringen även fram att det transportpolitiska funktionsmålet underställs klimatmålen (se Ruta 8).

Lunds kommun arbetar aktivt med stads- och bebyggelseplaneringen – det vill säga lokalisering av bostäder, service och arbetsplatser – för ett transporteffektivt samhälle. I den nya översiktsplanen uttalas att ”all resandeökning i Lunds kommun ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik”. I nya områden som Brunnsnäs, Västerbro och området kring Klostergårdsstationen presenteras planer som ger prioritet åt tillgänglighet och framkomlighet för

RUTA 8. KLIMATPOLITISKA MÅL KONTRA TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Transportsektorns betydelse för klimatomställningen understryks av att det är den enda sektorn med ett specifikt sektorsmål. Det är ett mål som innebär att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast till år 2030 jämfört med år 2010. Nuvarande förutsättningar, styrmedel och beslut bedöms enbart räcka för att minska utsläppen med ungefär 35 procent. För att uppnå Sveriges övergripande klimatmål behöver transportsektorn vara helt fossilfri senast år 2045.

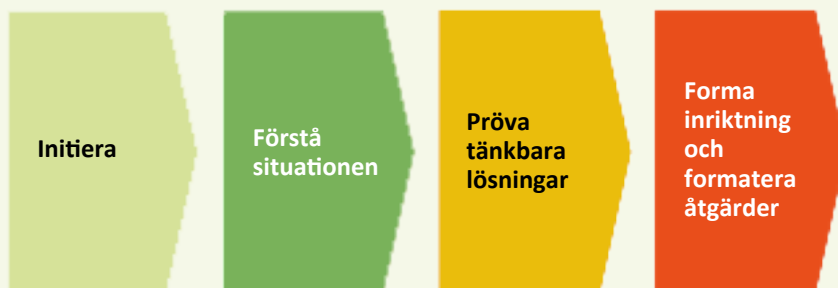
Parallellt med Sveriges klimatmål har riksdagen antagit transportpolitiska mål (Prop. 2008/09:93), vilka inte tar hänsyn till transportsektorns negativa klimatpåverkan. Det nationella klimatpolitiska rådet skriver i sin rapport från 2019 att med nuvarande struktur och formuleringar för de transportpolitiska målen framstår det inom transportpolitiken som önskvärt men inte nödvändigt att klimatmålen uppnås. I praktiken motverkar de transportpolitiska målen och deras tillämpning klimatmålen, och enligt IVL:s och Trivectors granskning baseras inte den svenska infrastrukturplaneringen på att klimatmålen ska uppnås, utan på prognoser för ökad vägtrafik.* För att komma till rätta med dessa målkonflikter förtydligar regeringen i den nationella klimathandlingsplanen målhierarkin för infrastrukturpolitiken, där de transportpolitiska funktionsmålen underställs samhälleliga hänsynsmål och transportsektorns klimatmål. Dettager vägledning för såväl det nationella som det kommunala transport- och klimatarbetet.

* IVL och Trivector (2017). *Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur.*

13. Stadsmiljöavtal är ett statligt stöd till projekt som förbättrar kollektiv- och cykeltrafiken i städer.

RUTA 9. ÅTGÄRDSVALSSTUDIER OCH FYRSTEGSPRINCIPEN I TRANSPORTPLANERINGEN

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) görs i det tidiga planeringsstadiet för åtgärder i transportsystemet med syfte att skapa en översiktsbild över potentiella lösningar samt för- och nackdelar med olika alternativ.



I den sista fasen av ÅVS:en tillämpas den så kallade fyrstegsprincipen. Denna princip innehåller 4 steg (typer av åtgärder) som ska hjälpa beslutsfattaren att hitta de mest kostnadseffektiva åtgärderna. Stegen innebär:

- 1. Tänk om:** Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- 2. Optimera:** Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- 3. Bygg om:** Vid behov genomförs det tredje steget, som innebär begränsade ombyggnationer.
- 4. Bygg nytt:** Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Källa: Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar,Handledning, Trafikverket (2015).

cykel- och gångtrafik samt kollektivtrafik. Spårvägen mellan Lund C och ESS förväntas bidra till att tredjedelsmålet för Brunnsberg uppnås, ett mål som syftar till att maximalt en tredjedel av trafiken till och från stadsdelen ska ske med bil, medan minst två tredjedelar ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. För Västerbro planeras en god tillgänglighet och mobilitet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik på en övergripande nivå. Biltrafiken ska vara underordnad fotgängare och cyklister på "lokalgator och passager genom storkvarter", medan bilen ges mer utrymme på huvudgator där "gång- och cykeltrafik ska ges mycket goda förutsättningar". Målen för kommunens transportarbete stödjer åtgärder för minskade klimatutsläpp och bidrar även till att ytor frigörs till annat än biltrafik. Transportmålen är emellertid inte direkt kopplade till klimatmålen och bidrar inte nödvändigtvis till att klimatmålen nås. För att nå klimatmålen kommer det att vara viktigt att starkare styra mot fossilfria transporter och mot ett transporteffektivt samhälle som minskar behovet av biltransporter.

Ny av- och påfart till E22 vid Ideon

Ett viktigt redskap i transportplaneringen är tillämpningen av åtgärdsvalsstudier och fyrstegsprincipen framtagna av Trafikverket (se Ruta 9), som Lunds kommun arbetar med i samverkan med statliga och regionala aktörer. Detta gäller exempelvis arbetet med en ny av- och påfart till E22 vid Ideon. Åtgärder för de olika steg som identifierades vid starten 2007 var:

- **Steg 1:** Utveckla cykelvägnätet, informera företagen om miljövinster, arbeta med policydokument och förbättra kunskapen om kollektivtrafiken.
- **Steg 2:** Skyltning för att leda trafiken via andra vägar.
- **Steg 3:** Superhöger i cirkulationsplatser, det vill säga ett nytt körfält för högersvängande vid Norra Ringen.
- **Steg 4:** Ny av- och påfart till E22 vid Ideon.

Utifrån denna plan har Lunds kommun tillsammans med Trafikverket och Skånetrafiken successivt genomfört steg 1, 2 och 3, och vidtagit åtgärder såsom informationskampanjer och byggande av en så kallad superhöger. Även den nya spårvägen förväntas avlasta personbilstrafiken i området. Då effekterna av dessa åtgärder bedömts som otillräckliga, planeras nu steg 4 i form av en ny av- och påfart till E22 vid Ideon, med planerad trafikstart 2021. Rådet ställer sig frågande till beslutet och hade velat se att ett beslut om steg 4 (positivt eller negativt) skulle ha tagits först efter en utvärdering samt reflektion av genomförda insatser och erfarenheter av de föregående tre stegen. I en sådan utvärdering skulle Rådet vilja invänta effekterna av spårvägens samt dialoger med näringslivet på Ideonområdet med syfte att främja hållbar arbetspendling och logistiklösningar, detta då forskningen visat att åtgärder som ökar tillgängligheten med bil leder till ökade trafikmängder. Planerade åtgärder riskerar alltså att generera mer biltrafik som kommunen måste hantera och de planerade investeringarna framstår som svåra att förena med sektorsmålet för 2030.

Parkering som styrmedel

Rådet ser flera utmaningar kopplade till bilens betydelse i kommunens planering. I dag utgör de begränsade möjligheterna att parkera sin cykel i anslutning till kollektivtrafik en utmaning och ett problem för såväl cyklister som kollektivtrafiken. I den nya översiktsplanen för Lunds kommun nämns parkering på några ställen, men då är det bilparkering som avses, inte cykelparkering. Behovet av att arbeta med parkeringsnormer har lyfts i kommunen och 2018 antogs en ny parkeringsnorm för cykel och bil. Då efterfrågan på bilparkering ser olika ut i olika delar av staden är parkeringsnormerna differentierade för olika områden. Innanför den gamla stadsvallen gäller en lägre bilnorm för flerbostadshus och detsamma gäller längs spårvägen utanför den centrala zonen. För cykelparkering bedöms zonindelningen vara av mindre betydelse, varför samma norm gäller i hela kommunen. Rådet bedömer att Lunds kommun skulle kunna jobba mer proaktivt med lägre bilnormer för större områden. För cykelparkering ifrågasätter Rådet om det är rimligt med samma norm i hela kommunen om kommunen beaktar ökade volymer av cykeltrafik och differentierade typer av cyklar.

Inom ramen för gällande parkeringsnorm kan byggherrar erhålla reduktion på kravet av parkeringsplatser genom att exempelvis erbjuda sina boende gratis medlemskap i bilpool under fem år. Byggherrar kan också satsa på ett så kallat ”bilfritt boende”, som i Xplorion på Brunnsög, där LKF erbjuder de boende tillgång till elbilspool och elcykel-pool (inklusive lådcykel). Rådet finner det otydligt i vilken utsträckning kommunen arbetar med en utökad tillgång till bilpooler i befintlig bebyggelse. I kommunen lyfts mobilitetshus som en möjlighet att minska bilnormen på sikt, men Rådet identifierar att flera nya bostäder i dag byggs med direkt tillgång till källargarage. För att minska klimatpåverkan från transporter behöver kommunen genomföra insatser för begränsad bilanvändning genom exempelvis skärpta parkeringsnormer.

Förbättrade villkor för kollektivtrafik, gång och cykel

Rådet konstaterar att det krävs kraftfulla satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång för att nå klimatmålen. För ökad tillgänglighet till kollektivtrafik satsar kommunen i dag på spårvagn och bussar. För att göra busstrafiken än mer attraktiv skulle kommunen, i samverkan med Region Skåne, i större utsträckning kunna erbjuda expressbussar och satsa på särskilda busskörfält för kortare restid.

En nyckelaspekt för att minska utsläppen av växthusgaser från persontransporter är att planeringen i första hand riktar ökat fokus på tillgänglighet, bekvämlighet och framkomlighet för fotgängare och cyklister. En absolut majoritet av alla resor med kollektivtrafik inleds eller avslutas med en promenad eller cykeltur. Tillgänglighet och bekvämlighet för gående och cyklister utgör därför en nyckel till vardaglig kollektivtrafikanvändning. Lunds kommun planerar målmedvetet för att öka kollektivtrafikresandet, men kommunen behöver även arbeta med promenaden mellan hållplatser och målpunkter. För att stödja kollektivtrafikanvändning behöver fotgängares miljö ägnas speciell omsorg i anslutning till hållplatser med närhet till större arbetsplatser som sjukhus, handelsområden, sport- och friluftsanläggningar samt större bostadsområden.



Lunds kommun har byggt ut cykelvägnätet med syfte att öka cykelns prioritering gentemot andra färdssätt. För att ytterligare stödja cykel som transportmedel behöver cykelstråk ämnade för pendling ägnas speciell uppmärksamhet. Dessa behöver ha en tydlig sträckning, helst utan 90-graderssvängar och vara separerade från biltrafik. Cykelstråk bör generellt ansluta till byggnaders framsidor och entréer, och inte mynna ut i parkeringsplatser eller på baksidor av byggnader. Cykelstråk (och gångstråk) bör även planeras för alla tider på dygnet, året om, med bra belysning och trygg utformning. Rådet har identifierat exempel på problematisk planering för gång och cykel i kommunen:

- Gång- och cykelvägarna som försörjer verksamhetsområdet Gastelyckan löper runt om verksamhetsområdet med en länk längs E22 och med avstickare som leder in i området, där de i många fall mynnar i utkanten av parkeringsplatser eller i vägbanan.
- Liknande förhållanden kan ses på handelsområdet Nova, där cyklister och fotgängare har att ta långa omvägar genom underfarter för att komma fram till enligt belägna och torftiga cykelställ. Målpunkter i form av huvudentréer nås via biltrafikens körbanor eller genom att korsa ett hav av parkerade bilar.
- På Nova, Linero och andra områden separeras cykel- och gångbanor från bilkörningar genom att cyklister ska cykla under bilvägen, det vill säga bilarna kör på en rak väg, medan cyklisten först kör nedför en backe och sedan upp igen för att komma i nivå med vägen.
- Cykelvägen från Malmö avslutas i ett virrvarr av alternativa vägar genom Sankt Larsområdet och utan några klara cykelstråk som leder vidare in i centrala Lund eller till ytterområden. Cyklister tvingas forcera skarpa farthinder, branta trottoarkanter och lösgrus som ökar risken för singelolyckor.

RUTA 10. TRANSPORTEFFEKTIV SAMHÄLLSPLANERING – NÅGRA EXEMPEL

Stadsmiljöns utformning påverkar färdmedelsval och samhällsplanering utgör en viktig del i arbetet för ett transporteffektivt samhälle. Att arbeta med utformning (återvändsgränder, slutna slingor med mera) som innebär rumslig separering av bilar och cyklister/fotgängare riskerar att falla ut till bilistens fördel. Bostadsentréer måste alltid kunna nås med bil (till exempel utryckningsfordon och sjuktransport), vilket gör att gång- och cykeltrafik i många fall förpassas till baksidor eller mellanrum med begränsad överblick och sämre möjlighet till orientering. Inspiration till alternativa lösningar för mer hållbara transportmönster finns att hämta från exempelvis Freiburg (Vauban), Utrecht (Merwede) och Rydebäck.

Stadsdelen Vauban i Freiburg har gator där bilar kan ta sig fram i stort sett överallt, men på fotgängares villkor. Stadsdelen har omkring 5 000 invånare och cirka 9 000 parkeringsplatser för cyklar. Stadsdelen har mycket begränsad gatuparkering, med väl utbyggd kollektivtrafik genom spårväg med starkt subventionerade biljettpriser. Turtätheten är hög och 70 procent av invånarna har en hållplats inom 500 meter från bostaden. För bilar erbjuds en halv parkeringsplats per hushåll i parkeringshus i områdets utkant. P-platsen köps separat från lägenheten för cirka 200 euro, plus hyra för drift. De få och dyra parkeringarna samt prioriteringen av kollektivtrafik har skapat en miljö där fotgängare och cyklister rör sig obehindrat och barn kan leka på gatan.

Utrecht är i Nederländerna ledande inom hållbar mobilitet. Stadsplaneringen utgår från SUMP-ramverket (Sustainable Urban Mobility Planning), en metodik som har likheter med LundaMaTs, för att sätta människan i centrum för stadsmiljöns utformning. Utrecht har cirka 350 000 invånare och är precis som Lund en växande stad, som lyckats begränsa biltrafiken genom att konsekvent prioritera utrymme och framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik i stadsrummet. Exempelvis har cyklandet på bara några få år ökat till över en tredjedel av transportarbetet i staden. I Merwede utvecklas nu en bilfri stadsdel med cykelgator och gångstråk, närhet till service och turtät kollektivtrafik (spårväg, buss). Delat bilägande uppmontras, gatuparkering tas bort och antalet parkeringsplatser begränsas till en tredjedel per hushåll.

Rydebäck vid Skånes Öresundskust är ett närliggande exempel på förtätning som stöd för klimateffektivt resande. Rydebäck var ett samhälle dominerat av förhållandevis gles villabebyggelse, som i samband nya Väst kustbanan 2001 fick en Pågatågsstation. Åkermark i utkanten av samhället togs i anspråk för att bygga förhållandevis täta kvarter, som länkar villastaden till den perifert belägna stationen. Den nya bebyggelsen tillför bostäder, bland annat i flerfamiljshus, och bildar underlag för service, handel och kollektivtrafik, samtidigt som sträcker mellan villaområdena och stationen har blivit mindre ödslig för fotgängare och cyklister. Bottenvåningar med verksamheter ger möjlighet för tågpendlare att hämta upp en pizza eller köpa livsmedel på hemväg från jobbet.

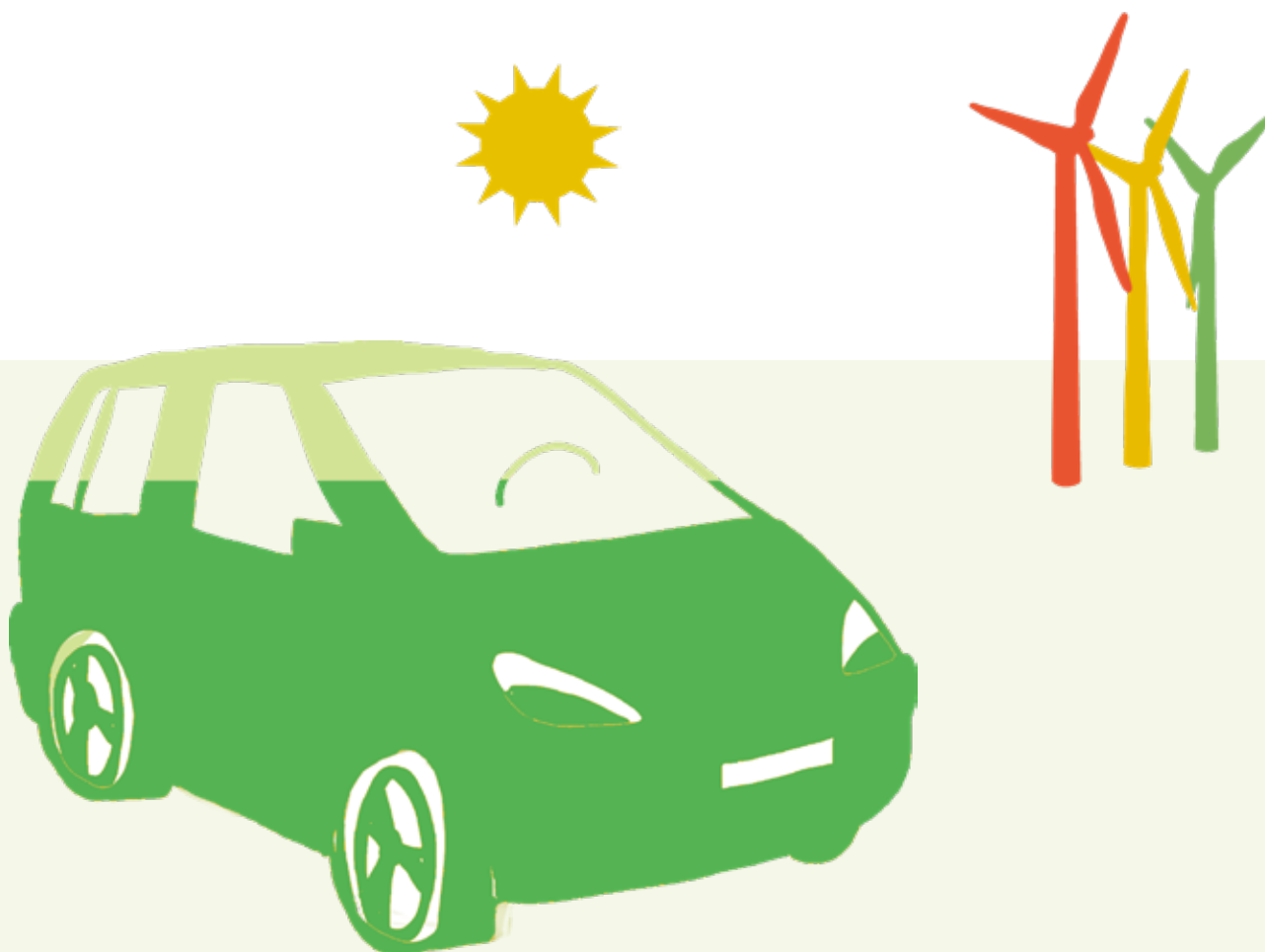
Dessa befintliga trafiklösningar för cykel, som i vissa fall anlades för många år sedan, illustrerar behovet av att ha cykeln med i planeringen och göra rätt från början. Att bygga om i efterhand är oftast mycket kostsamt. Samtidigt kan Rådet även i nyare byggnationer se påtagliga brister i planeringen för cyklister och fotgängare. Det nyanlagda Scheeletorget på Ideonområdet saknar tydliga gång- och cykelförbindelser med området omkring och verkar i första hand vara utformat för biltrafik.

Lunds kommuns arbete för att stödja ett ökat cyklande omfattar även så kallade mobilitetstjänster. Kommunen tillhandahåller till exempel en resejämförare, där användaren kan ta reda på vilka effekter resvanorna har på ekonomin, hälsan och klimatet. Lunds kommun har även ett hyrcykelsystem, Lundahoj, med 17 cykelstationer i centrala områden med stora arbetsplatser. Under 2020 erbjuder kommunen dem som bor eller arbetar i Lunds kommun att prova elcykel, ellastcykel eller vikcykel under tre veckor. Cykelparkering anpassad för lådcyklar är dock fortfarande mycket begränsat i Lunds tätort och det finns i dag enbart en mindre lådcykelparkering på Bangatan. Fler lådcykelparkeringar på olika platser planeras under 2020. Det är även viktigt att beakta skillnader i hastighet såväl mellan gående och cyklande som mellan dem som färdas med elcyklar och elskotrar. En fråga Rådet ställer sig är om Lunds kommun tagit höjd för dessa behov av ytor samt skilda gång- och cykelflöden i nya och planlagda områden i kommunen.

Planering för elfordon och förnybara drivmedel

Lunds kommuns arbete för klimateffektiva transporter omfattar även insatser för att möjliggöra en övergång till förnybara drivmedel och el i kommunen genom standardisering (till exempel av laddboxar), gemensamma betalningssätt, alternativa tankningssystem med mera.

Kommunen arbetar aktivt med planeringen av prioriterade platser för utbyggnad av laddning (med olika effekt) för såväl bilar som cyklar. Lunds kommun investerar i infrastruktur för laddning för att täcka den egna verksamhetens behov samt för LKF:s hyresgäster och deras besökare. I kommunen erbjuds publika laddmöjligheter, bland annat av Krafringen, och karta över laddplatser finns på en nationell hemsida. I arbetet med den nya Energiplanen har kommunen även tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning och en hållbarhetsanalys av drivmedel. I arbetet med att öka användningen av el också för tunga transporter och arbetsmaskiner har Lunds kommun arbetat aktivt med andra skånska kommuner inom projektet *Fossilbränslefria kommuner i Skåne*, vilket resulterat i projekt med bättre arbetsmiljö samt mindre luftföroreningar och buller. Eltransporter är också ett område som Lunds kommun valt att arbeta med för att främja innovativa lösningar. Bland annat testas nu på uppdrag av Trafikverket en kilometerlång elväg i Lunds tätort.



4. Lokalt klimatarbete i praktiken

Såväl EU som den svenska regeringen pekar på vikten av ett lokalt klimatarbete för att nå de globala och nationella klimatmålen. Medan internationell och nationell klimatpolitik sätter ramar och skapar förutsättningar för klimatomställningen, har kommunerna stor frihet att själva utforma det lokala klimatarbetet. I texten nedan reflekterar Rådet över kommunens roll i det fortsatta klimatarbetet.

4.1 Kommunens roll i det fortsatta klimatarbetet

Klimatomställningen kräver ett transformativt arbete. Några centrala element i omställningsarbetet som lyfts fram inom forskningen är betydelsen av visioner, mål, färdplaner, styrmedel och utvärderingar. Forskningen lyfter även fram behovet av samverkan – inom kommunens egen organisation, med andra aktörer i kommunen samt med aktörer på regional och nationell nivå – för att åstadkomma större systemförändringar och integrerade insatser. Ett framgångsrikt omställningsarbete kräver även god kommunikation och kan stödjas genom samhällsberättelser som motiverar och tydliggör vad som behöver göras för att förverkliga klimatomställningen.

Kommuner har stora möjligheter att påverka det framtida klimatarbetet på områden där man har direkt rådighet, det vill säga i kommunens egen verksamhet och i verksamheter med kommunalt ägande (se Figur 4). Kommunen har även indirekt rådighet genom den kommunala planeringen, myndighetsutövning, rådgivning, informa-

tion och utbildning. Kommunen kan också utforma olika typer av lokala miljöpolitiska styrmedel och finansieringsmodeller (bidrag, gröna obligationer etcetera). På andra områden har kommunen begränsad möjlighet att påverka klimatomställningen, men kan utöva rådighet genom samverkan, det vill säga kommunen kan fungera som en samlade kraft för den lokala klimatomställningen genom att initiera och samordna olika former av samarbeten med andra samhällsaktörer, som näringsliv, organisationer och medborgare.

Klimatomställningen kommer i stor utsträckning att bygga på införandet av redan befintliga lösningar för minskad klimatpåverkan och ökad klimatanpassning. Men för att ligga i framkant och säkerställa ett framgångsrikt klimatarbete på längre sikt är det viktigt att kommunen även aktivt arbetar med innovation inom klimatområdet. Ett framgångsrikt innovationsarbete bör möjliggöra såväl utveckling av nya tekniska och sociala innovationer som tester och demonstrationer av dessa. Sådana satsningar kan beskrivas i termer av experiment, testbäddar eller living labs. Innovationsforskningen framhåller även behovet av samverkan och samskapande i gemensamma processer mellan olika aktörer.

En viktig utgångspunkt för kommunens framtida klimatarbete är att Lund växer. En växande kommun är i behov av investeringar. Fel utformade kan investeringarna leda till stora utmaningar i det fortsatta klimatarbetet. Men med genomtänkt och klimatmedveten planering, nytänkande och samverkan i alla led, kan investeringarna bidra till förverkligandet av ett klimatneutralt Lund.

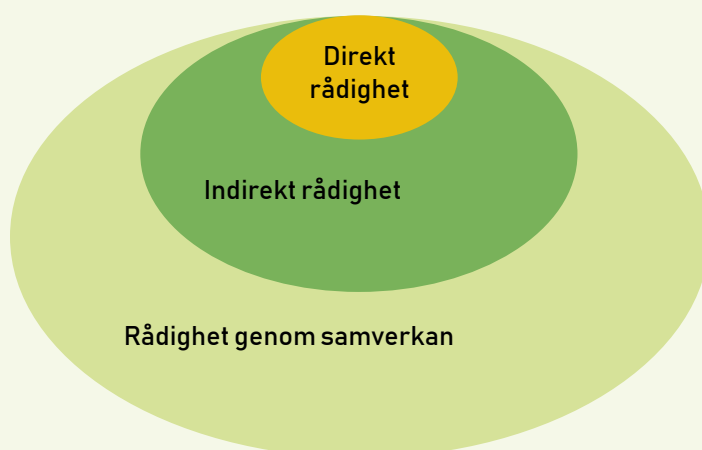
FIGUR 4.

Kommunens rådighet i klimatomställningsarbetet.

Direkt rådighet: Kommunen kan minska utsläpp i sin egen verksamhet och i verksamheter med kommunalt ägande (byggnation, fjärrvärme, inköp, tjänsteresor etcetera).

Indirekt rådighet: Kommunen kan skapa förutsättningar för andra att minska utsläpp genom exempelvis myndighetsutövning, planering, rådgivning och information.

Rådighet genom samverkan: Kommunen har i vissa områden begränsad möjlighet att påverka, men kan fylla en viktig roll för samverkan i kommunen.



4.2 Ett transformativt klimatarbete i kommunen

I Rådets rapport från 2019 gjordes tre övergripande rekommendationer för ett transformativt klimatarbete. I texten nedan följer Rådet upp kommunens insatser under året som gått relaterat till Rådets rekommendationer.

Utveckla en lokal (övergripande) kunskapsbaserad klimatstrategi

Uppdaterade delmål

Lunds kommun har under 2019 påbörjat processen med att uppdatera miljöprogrammet LundaEko och delmålen i programmet. Det nya programmet beräknas vara klart för beslut i december 2020. Rådet välkomnar processen och ser gärna att kommunen tar med sig de rekommendationer Rådet presenterar i årets och fjolårets rapporter. Lunds kommun har i samband med uppdateringen av LundaEko initierat ett arbete kring kommunens rådighet och diskussioner kring lämpliga mål och insatser utifrån olika grad av rådighet. Rådet ser positivt på en sådan process och ser möjligheter till ett breddat och målinriktat klimatarbete även på områden där kommunen saknar direkt rådighet. I detta arbete bör kommunen föra en dialog med flertalet aktörer på såväl lokal som regional nivå.

Kommunens klimatmål i LundaEko II relaterar främst till utsläpp inom den egna kommunen. Det ligger i linje med de nationella klimatmålen och hur stater rapporterar utsläpp till EU och FN:s klimatkonvention. Rådet menar att den uppdaterade versionen av LundaEko i större utsträckning skulle kunna ta en bredare klimatansats och även adressera områden som konsumtionsrelaterade utsläpp, hållbar markanvändning och lokala kolsänkor.

Strategi för lokala styrmedel och insatser

Lunds kommun har under många år fört ett aktivt klimatarbete och utformat såväl planer och program (energiplan, avfallsplan, grönprogram, mobilitetsplan etcetera) som styrmedel och insatser (klimatväxlingssystem, gröna obligationer etcetera). Under 2019 togs beslut om en ny Energiplan och en modell för en kommunal koldioxidbudget (se Ruta 11). Rådet bedömer kommunens styrmedel och insatser som omfattande och innovativa. Samtidigt efterlyser Rådet en övergripande strategi och handlingsplan för hur olika insatser där kommunen har direkt eller

indirekt rådighet sammantaget är tänkta att komplettera och förstärka såväl varandra som nationella styrmedel. Rådet ser även gärna en genomgång av kommunens planer och program för att identifiera eventuella målkonflikter. Rådet uppmanar till ett strukturerat samarbete med akademien och andra samhällsaktörer i detta arbete.

Ett robust system för uppföljning och datainsamling

För att utveckla möjligheterna till uppföljning och utvärdering planerar kommunen att införskaffa ett uppföljningssystem för beräkning av utsläpp i relation till köpta varor och tjänster. I anslutning till uppdateringen av LundaEko arbetar kommunen även med att ta fram indikatorer för uppföljning av klimatanpassningsarbetet i kommunen. Kommunens it-stöd för verksamhetsstyrning, Stratsys, utgör en viktig del i kommunens uppföljningssystem. Rådet ser positivt på att kommunen arbetar systematiskt med datainsamling och uppföljning och understryker vikten av att avsätta tillräckliga resurser för att upprätthålla ett robust uppföljningssystem som stöd för det framtida klimatarbetet.



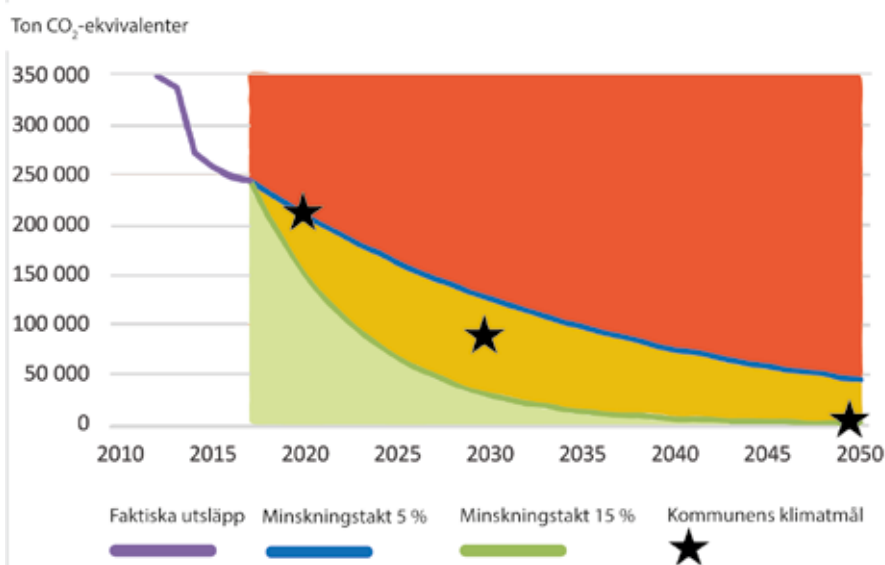
RUTA 11. KOLDIOXIDBUDGET SOM METOD I KLIMATARBETET

Under våren 2019 fattade kommunstyrelsen beslut om att Lunds kommun ska använda sig av koldioxidbudgetering i sitt lokala klimatarbete.* Beslutet innebär att koldioxidbudgetering används som metod för att ange, mäta och följa upp kommunens klimatmål i samband med revideringen av miljöprogrammet LundaEko.

Den globala temperaturhöjningen beror på de totala utsläppen över tid. Med hänsyn tagen till tidigare utsläpp finns det ett visst begränsat utrymme för framtida utsläpp om ett visst globalt klimatmål ska nås, till exempel Parisavtalets mål om att hålla den globala uppvärmningen väl under en 2-gradersökning jämfört med förindustriell tid. Det kvarvarande utsläppsutrymmet kan uttryckas i termer av en "koldioxidbudget". Begreppet har även föreslagits för beräkningar av utsläppsminskningar i länder och kommuner för att nå beslutade klimatmål. Flera städer och myndigheter använder i dag metoden, däribland ett 30-tal svenska kommuner.

Principen för en lokal koldioxidbudget innebär att man bryter ner den globala koldioxidbudgeten nationellt och för kommunen som geografiskt område med utgångspunkt i olika fördelningsprinciper (till exempel historiska utsläpp, befolkning, betalningsförmåga, förorenaren betalar), för att sedan beräkna hur mycket utsläppen behöver minska för att hålla sig inom ramarna för den lokala koldioxidbudgeten. Lunds kommun har i sitt arbete utgått från Kevin Anderson m fl (2017)**, vilket ger en preliminär koldioxidbudget i relation till Parisavtalets 2-gradersmål och som förutsätter en årlig minskningstakt på 4–15 %, beroende på fördelningsprincip. Lunds kommuns koldioxidbudget kommer att behöva uppdateras årligen, eftersom faktiska utsläpp påverkar den årliga minskningstakt som krävs i relation till målet i Parisavtalet.

Nödvändiga utsläppsminskningar i Lunds kommun 2018–2050 i linje med tvågradersmålet



För att utsläppen i Lunds kommun ska utvecklas i linje med Parisavtalet krävs enligt koldioxidbudgeten en årlig minskningstakt på minst 4–15 %. Det innebär att om de faktiska utsläppen för kommande år hamnar i det röda området är detta en varningssignal om att klimatarbetet inte är tillräckligt effektivt. Om de faktiska utsläppen i stället hamnar i det gröna området signalerar det att klimatåtgärderna har varit tillräckligt ambitiösa. Figuren kan också användas för att bedöma om kommunens klimatmål ligger i linje med Parisavtalets mål. Mål som ligger i det röda området är inte tillräckliga.

*Kommunstyrelsens beslut 2019-04-03, §93, dnr. KS 2018/0653. Inlämnat Lundaförslag om kommunal koldioxidbudget (dnr.KS 2018/1009) ansågs därigenom vara besvarat, Kommunstyrelsen 2019-05-02, §136.

**Anderson, K. Järfälla kommun. "Koldioxidbudget och vägar till en fossilfri framtid för Järfälla kommun." 2017

Utforma en samordnad lokal innovationsagenda för klimatet

Lunds kommun initierade i november 2019 projektet *Klimatneutrala Lund 2030*, ett projekt delfinansierat av det nationella strategiska innovationsprogrammet för smarta och hållbara städer (Viable Cities). Projektet ska resultera i en målbild (vision) och handlingsplan (färdplan) med konkreta idéer för hur kommunen ska arbeta med innovationer för att bli klimatneutralt. I projektet ingår även att etablera ett innovationsteam, kartlägga stadens behov av forskning och innovation, samt att genomföra och utvärdera pilotprojekt för ett klimatneutralt Lund.

Rådet ser projektet som ett viktigt led mot ett klimatneutralt Lund och i utvecklingen av en samordnad lokal innovationsagenda för klimatet. I projektet höjer kommunen ambitionen och siktar mot klimatneutralitet redan 2030. Specifikt välkomnar Rådet den breda uppslutningen i projektet med deltagare från kommun, näringsliv, akademi och ideella organisationer. Inte minst är kommunstyrelsens engagemang välkommet. Rådet ser projektet som en viktig pusselbit i ett större omställningsarbete, men det är av yttersta vikt att det som kommer fram i projektet tydligt integreras i hela kommunens verksamhet. Forskning visar att externfinansierade projekt är bra för att testa nya lösningar och finna nya sätt att arbeta, men för att uppfylla sin fulla potential måste de utveckla en struktur där erfarenheterna integreras i befintlig kommunal verksamhet.

Stärka den lokala klimatorganisationen med fokus på öppenhet, samverkan och lärande

Under 2019 har Lunds kommun beslutat om en omorganisation i vilken man knutit tillväxt-, näringslivs-, innovations- och testbäddsenheter närmre det strategiska miljö- och klimatarbetet i kommunen. Det miljöstrategiska arbetet har även breddats och inkluderar nu i större utsträckning sociala hållbarhetsfrågor. Rådet tror att omorganisationen har potential att bidra till ett brett och kraftfullt klimatarbete. Rådet vill emellertid fortsatt lyfta behovet av en fördjupad dialog med lokala aktörer för att på ett bättre sätt ta vara på det lokala engagemanget – en dialog med representation av såväl kommunala förvaltningar som samhällsaktörer inom offentlig sektor, akademi, näringsliv och civilsamhälle. Rådet ser även möjligheten att i större utsträckning utveckla befintliga och etablera nya samarbeten inom ramen för Borgmästaravtalet, som Lunds kommun undertecknade 2009 och 2015.



5. Rådets rekommendationer

Lunds kommun har en uttalad ambition om att bedriva ett aktivt och framåtsyftande lokalt klimatarbete. Politikerna har satt tydliga mål som ligger i linje med de nationella och internationella klimatmålen, och kommunen arbetar med klimatfrågan genom en mångfald av lokala insatser som kompletterar nationella styrmedel och åtgärder.

Trots höga ambitioner och lovvärda lokala insatser ser Rådet stora utmaningar för kommunen att nå målen för 2030 och 2050. Även om stora framsteg har gjorts vad gäller det övergripande målet för 2020, ser kommunen inte ut att nå riktigt fram i tid. Inte heller ser det ut som att kommunen når alla delmål för 2020.

Rådets granskning visar att takten på utsläppsminskningar måste öka och att arbetet med klimatanpassning måste växlas upp. Detta kommer att kräva tydliga mål och kraftfulla insatser. Klimatarbetet bör på ett konstruktivt sätt utmana dagens praktik och bidra till utformningen av en långsiktigt hållbar utveckling såväl miljömässigt som ekonomiskt och socialt. Granskningen visar även på vikten av att fortsatt utveckla och stärka det interna arbetet för att säkerställa tillförlitliga data för uppföljning och utvärdering. Lunds kommun bör i samverkan med andra aktörer även verka för mer tillförlitlig utsläppstatistik.

Rekommendationer för att minska utsläppen från transporterna i Lunds kommun

Rådets granskning av transporterna i Lunds kommun visar att resande med cykel avtagit samtidigt som kollektivtrafiken ökat, transporter med bil minskat något medan transporter med lastbil ökat markant. Trots stora satsningar har kommunen inte lyckats öka antalet resor med cykel. Inte heller har man varit lika framgångsrik som exempelvis Malmö och Helsingborg i att minska antalet bilresor. Rådet gör bedömningen att kommunen i sitt framtida transportarbete behöver begränsa framkomligheten med bil för att minska utsläppen, samtidigt som satsningarna på kollektivtrafik, cykel och gång utvecklas och förstärks kraftfullt. För att minska utsläppen från transporter i Lunds kommun rekommenderar Rådet kommunen att:

1. Konsekvent ge prioritet åt hållbara transporter och climateffektiva trafikslag genom att sätta kommunens övergripande mobilitetsmål i direkt relation till målen om minskad klimatpåverkan.
2. Utveckla satsningar för gång- och cykeltrafik vad gäller tillgänglighet, bekvämlighet och framkomlighet. Det är viktigt att beakta cykelbanans bredd, parkering nära entréer och under tak, laddstolpar för elcyklar, väl upplysta gångvägar och grönska för skugga och vindskydd.
3. Utforma tydligare satsningar på kollektivtrafiken genom fler separata bussfiler och bussgator, multimodala lösningar och fler Bike'n'Ride-stationer.
4. Arbeta för begränsad framkomlighet för bil i tätorten genom skärpta parkeringsnormer, och ökade kostnader för bil- och lastbilstrafik i tätorten, såsom trängsel- och parkeringsavgifter.
5. I större utsträckning lokalisera fritidsaktiviteter i nära anslutning till kollektivtrafikens stråk och noder.
6. Mer aktivt samverka med näringsliv och arbetsgivare för att främja climateffektiv arbetspendling samt för att utveckla hållbara godstransporter, logistiklösningar och samdistributionslösningar.



Rekommendationer för transformativt klimatarbete i Lunds kommun

En förutsättning för att öka takten i utsläppsminskningar är ett transformativt klimatarbete. Det kräver att kommunens klimatarbete förstärks också inom områden där kommunen enbart besitter indirekt rådighet och rådighet genom samverkan. Mer specifikt rekommenderar Rådet kommunen att:

1. Uppdatera miljöprogrammet LundaEko med ambitiösa och uppföljningsbara klimatmål även för transportsektorn, jordbruket och konsumtion av varor och tjänster.
2. Ta fram en lokal klimathandlingsplan med lokala styrmedel och insatser, som tar sikte på att nå klimatmålen för 2030 och 2050. Handlingsplanen bör förhålla sig till vad som görs på nationell nivå och vad som därutöver kan göras på lokal nivå för att accelerera klimatomställningen, med hänsyn tagen till kommunens rådighet i termer av direkt rådighet, indirekt rådighet och rådighet genom samverkan.
3. Stärka och utveckla formerna för samverkan och dialog med lokala aktörer inom näringsliv, akademi och civilsamhällets organisationer.
4. Fördjupa samverkan med medborgare samt förbättra klimatinformationen riktad till allmänheten och visa på vägar till ett klimathållbart liv.
5. Utveckla en samlad lokal innovationsagenda som etablerar en gemensam vision om det klimathållbara Lund, identifierar prioriterade satsningar och utvecklar en färdplan som kopplar till kommunens långsiktiga klimatmål. Sådana insatser kan med fördel bygga vidare på projektet Klimatneutrala Lund 2030.

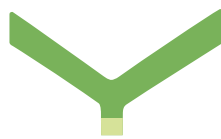




Lunds kommuns klimatpolitiska råd har i Rapport 2020 presenterat ett antal rekommendationer för kommunens fortsatta klimatarbete.

Tre centrala rekommendationer är följande:

- För att nå målen för 2030 och 2050 måste takten i klimatomställningen öka. Det kräver ambitiösa mål, kraftfulla insatser och samverkan inom flera områden, särskilt inom transportområdet och jordbruksområdet.
- För att minska utsläppen från transportsektorn måste kommunen kraftfullt utveckla satsningarna på kollektivtrafik samt cykel- och gångtrafik och samtidigt minska framkomligheten med bil.
- För att utveckla och tillämpa ett transformativt klimatarbete behövs en lokal klimathandlingsplan.



**LUNDS
KOMMUNS
KLIMAT
POLITISKA
RÅD**