

LUNDS KOMMUNS KLIMATPOLITISKA RÅD



Rapport 2023

Text: Lunds kommuns klimatpolitiska råd
Produktion: BBDO Nordics
Grafisk profil och illustrationer: Grafolin/Jutta Falkengren
Tryck: Lunds kommun 2023

Mer information om Rådet och dess tidigare granskningar finns på
lund.se/klimatrad

Förord

Förra året utsåg EU-kommissionen Lund till en av 100 europeiska städer som ska bli klimatneutrala till 2030. Det är en utmärkelse som förpliktigar, särskilt i en tid då klimatpolitiken på nationell nivå tappar styrfart (Klimatpolitiska rådet 2023). Lunds kommun har redan gjort mycket som är bra, men både kan och behöver göra mer för att uppnå egna klimatmål och för att vara ett föredöme för andra städer och kommuner som inte kommit lika långt. Kommunen pekar på tre områden som centrala i omställningsarbetet. Det handlar om 1) transporter, 2) cirkulär ekonomi, och 3) energi.

Lunds kommuns klimatpolitiska råd (Rådet) bildades hösten 2018 med uppdrag att utvärdera om kommunens samlade politik är förenlig med de klimatmål som antagits av kommunfullmäktige. Utvärderingen presenteras årligen i en rapport som granskar olika aspekter av kommunens klimatarbete. Rådet består av forskare från Lunds universitet och SLU Alnarp. Utav rådets sex medlemmar är fem nya sedan den förra rapporten. Rådet uppskattar förtroendet att utvärdera kommunens klimatarbete men är samtidigt ödmjuka inför komplexiteten i uppdraget. Ambitionen för Rådet är att vara en "kritisk vän" som är konstruktiv och lösningsorienterad.

RUTA 1. RÅDETS UPPDRAG

I kommunens riktlinjer står det att Rådet ska utvärdera hur kommunens samlade politik är förenligt med de klimatmål som angivits av kommunfullmäktige. Här lyfts fram att rådet särskilt ska:

- Utvärdera om inriktningen inom olika relevanta politikområden bidrar till eller motverkar möjligheten att nå klimatmålen.
- Belysa effekter av beslutade och föreslagna styrmedel från ett brett samhällsperspektiv.

- Identifiera politikområden där ytterligare åtgärder behövs.
- Analysera hur målen kan nås på ett kostnadseffektivt sätt, både kort- och långsiktigt.
- Utvärdera de underlag och modeller som kommunen bygger sin politik på.

I rapporten från 2022 fokuserar det tidigare Rådet sin analys på uppföljning inom tre områden: det transformativa klimatarbetet, klimatmålen samt insatser inom prioriterade områden. Rapporten visar att inom vissa områden, framför allt där kommunen har stor rådighet, har kommunen arbetat framgångsrikt med sitt klimatarbete men att utmaningar inom samtliga tre områden finns. Exempelvis är det en utmaning att nå de satta målen för utsläpp från transporter inom hela det geografiska området, samt att det saknas en övergripande strategi för klimatanpassning.

I årets rapport gör Rådet nedslag i två områden. Det handlar dels om en mer cirkulär ekonomi för minskad klimatpåverkan, dels om omställning av persontransporter med särskilt fokus på ökad cykling. Rådet har granskat hur utvecklingen ser ut inom dessa områden,

vad kommunen faktiskt gör och lämnar förslag på vad som skulle kunna göras annorlunda. Rapporten fokuserar på ett antal konkreta förslag som rådet anser att kommunen bör överväga i det fortsatta arbetet, snarare än att ge en heltäckande beskrivning av de områden som granskats.

I tidigare rapporter har Rådet följt upp kommunens klimatarbete mål för mål. Sådan uppföljning är viktig, men eftersom det redan görs inom kommunens verksamhet finns inte samma behov av att detta även görs av Rådet (se faktaruta 3). Rådet har i sin granskning utgått från tillgängliga planer, dokument, redovisningar och data. Materialet har kompletterats med samtal med ett urval av ansvariga tjänstepersoner. Vi vill tacka alla tjänstepersoner i kommunen som på ett öppet sätt delat med sig av information och personliga reflektioner.

Lund, maj 2023

John Hultén (VTI/K2)
Misse Wester (LU)
Susanne Arvidsson (LU)

Hervé Corvellec (LU)
Harald Klein (SLU)
Till Koglin (LU)

RUTA 2. OMVÄRLDEN

Enligt IPCC släpptes det 2022 ut mer koldioxid i atmosfären än något tidigare år i världshistorien. Medeltemperaturen är nu 1,1 grad högre jämfört med förindustriell tid, vilket redan påverkar jordens klimatsystem. Om utsläppen fortsätter på samma nivå kommer Parisdeklarationens målsättning om maximalt 1,5 grads uppvärmning bli svårt att nå. Därför behöver utsläppen nu minska fort. Men trots en alarmerande utveckling menar IPCC att det finns hopp. Klimatvänlig teknik utvecklas och blir billigare.

Till exempel har enhetskostnaden för solenergi minskat med 85 procent och vindenergi med 55 procent under åren 2010 till 2019. Dessutom är det fler länder och städer som har ambitiösa klimatmål och som uttrycker en vilja att ställa om (IPCC 2023). Det nationella klimatpolitiska rådet konstaterar att den nationella klimatpolitiken tappat i styrfart, men att det europeiska klimatarbetet samtidigt ger nya verktyg för omställning (Klimatpolitiska rådet 2023)

RUTA 3. KOMMUNENS BEDÖMNING AV MÅLUPPFYLLELSE

Lunds kommuns övergripande mål inom området klimat och energi är:

- År 2030 är Lund en klimatneutral och fossilbränslefri kommun som är anpassad till ett klimat i förändring.

För att uppnå det övergripande målet har flera delmål tagits fram:

3.1 UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER

Utsläppen av växthusgaser i Lunds kommun ska, jämfört med 2010, minska med minst 65 procent till 2025 och med minst 80 procent till 2030. 2045 ska kommunen vara klimatpositiv och utsläppen nära noll.
Status Osäkert om målet kommer att klaras.

3.2 TRANSPORTER

Utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ska minska med minst 90 procent mellan 2010 och 2030.
Status Riskerar att inte klara målet.

3.3 KOLINLAGRING

Kolinlagring inom Lunds kommun ska öka mellan 2021–2030. Kommunkoncernen ska verka för infångning av koldioxid.
Status Kommer att klara målet.

3.4 ENERGIEFFEKTIVISERING

Energianvändningen ska minska med minst 15 procent mellan 2015 och 2030 inom Lunds kommun.
Status Kommer att klara målet.

3.5 FÖRNYBAR ENERGI

Den lokala produktionen av förnybar el, värme och drivmedel ska 2025 vara minst 1300 GWh varav sol och vind ska stå för minst 100 GWh. År 2030 ska sol och vind stå för minst 150 GWh.
Status Osäkert om målet kommer att klaras.

3.6 FÖREBYGGANDE KLIMATANPASSNING

Den fysiska miljön i Lunds kommun ska utformas så att sårbarheten för risker kopplade till pågående klimatförändringar ska minska mellan 2021 och 2030.
Status Kommer att klara målet.

3.7 BEREDSKAP FÖR EXTREMA VÄDERHÄNDELSER

Kommunkoncernens förmåga att hantera effekterna av extrema väderhändelser kopplade till värme, kyla och nederbörds mängd ska öka mellan 2021–2030.
Status Osäkert om målet kommer att klaras

Våra förslag i korthet

1. Förtydliga klimatrelevansen av kommunens policy för cirkulär ekonomi

Det saknas en övergripande strategi för att kommunicera hur en satsning på den cirkulära ekonomin kan bidra till att uppfylla kommunens klimatmål. Rådet rekommenderar att kommunen arbetar för att sprida kunskaper om den klimatpositiva potentialen av en övergång till cirkulär ekonomi, främst internt inom kommunen.

2. Samordna det klimatpositiva arbetet med cirkularitet både internt och externt

Det pågår en rad olika initiativ mellan kommunen och externa aktörer som syftar till att främja en utveckling av den klimatpositiva cirkulära ekonomin. Här är Rådets rekommendation att dessa satsningar koordineras bättre, eventuellt genom inrättandet av en central funktion som kan hålla samman arbetet.

3. Den cirkulära policyn behöver bli tydligare och ta mätbar form

Rådet rekommenderar att kommunen skalar upp de mest klimatpositiva projekten inom cirkulär ekonomi och gör dem permanenta. För att kunna avgöra vilka projekt, satsningar och verksamheter som har störst effekt bör kommunen välja en mätteknik som synliggör den påverkan olika satsningar har på just klimatet.

4. Satsa på en mer sammanhängande cykelinfrastruktur med cykelgator

Cyklingen minskar i Lund i en tid då transportererna behöver ställa om i en mer hållbar riktning. Kommunen gör vissa satsningar, men Rådet anser att mer kan göras för en sammanhängande cykelinfrastruktur. Möjligheten att införa cykelgator som tillåter biltrafik men som ger cykeln prioritet, har till exempel ännu inte införts i Lunds kommun.

5. Stötta medborgare och företag som vill förändra beteenden

I kombination med förbättrad cykelinfrastruktur anser Rådet att kommunens insatser för beteendeförändring bör skalas upp, inte minst i byarna där till exempel tillgång till elcykel kan ge möjligheter till nya pendlingsvanor. Beteendeförändringar kan främjas i samarbete med företag på sätt som också bidrar till en förbättrad folkhälsa.

6. Se över strategin för trafikområdet

Transporterna står för mer än hälften av klimatutsläppen i Lunds kommun och har därför särskild betydelse i klimatarbetet. Klimatmålen för trafikområdet skiljer sig åt mellan LundaEko och trafikstrategin LundaMats på ett sätt som riskerar att skicka dubbla budskap till medborgare och beslutsfattare. Rådet anser att LundaMats bör ses över och förnyas.



Från slit-och-släng till cirkulär ekonomi

Lunds kommun betraktar en övergång till cirkulär ekonomi som en viktig del av klimatomställningen. Ambitionerna med cirkulär ekonomi i Lunds kommun är att "År 2030 konsumerar och produceras det mer cirkulärt i Lunds kommun" samt att "Lunds kommun-koncern ska möjliggöra och förenkla etablering av affärsmodeller, varor och tjänster som är cirkulära samt miljö- och klimatsmarta." (LundaEko).

Den cirkulära ekonomin är ett ekonomiskt system som ska vara en motpol till dagens linjära ekonomi som grundar sig på utvinning-produktion-distribution-konsumtion-bortskaffning. Bland de verksamheter som förknippas med den cirkulära ekonomin finns cirkulära försörjningskedjor (med till exempel design för isärplockning, inköp av återvunna insatsvaror, eller allianser med återvinningsföretag), förlängning av produktlivslängden (till exempel genom reparationer och renoveringar), delningsplattformar, eller produkter som tjänster. (Ruta 4).

RUTA 4. CIRKULÄR EKONOMI I LUNDS KOMMUN

I LundaEko definieras flera mål som relaterar till cirkulär ekonomi.

1. Konsumtion och produktion

År 2030 konsumeras och produceras det mer cirkulärt i Lunds kommun. Det ska vara lätt att göra rätt [...]. Samhället behöver en ekonomi som bygger på kretslopp – en cirkulär ekonomi där cirkulära flöden tar hänsyn till hela livscykelns.

6. Näringsliv och affärsmodeller

Lunds kommunkoncern ska möjliggöra och förenkla etablering av affärsmodeller, varor och tjänster som är cirkulära samt miljö- och klimatsmarta.

4.1 Byggnad och förvaltning

Lunds kommun har år 2030 etablerat sig som en föregångare inom cirkulärt och klimatneutralt byggande och anläggningsarbete.

6.3 Resilient vattenförsörjning

Lunds kommun ska arbeta cirkulärt och hushålla med vattenresurserna.

Som ett alternativ till den linjära ekonomin framställs den cirkulära ekonomin ofta som ett hållbart alternativ. Teoretiskt sett kan den cirkulära ekonomin möjliggöra att resurserna används under en längre tid, och att avfall minimeras. Detta innebär att ekonomin ska kunna växa utan att användningen av naturresurser ökar, vilket på längre sikt kan ge en hållbar tillväxt. Genom att optimera hur resurser används är den cirkulära ekonomin tänkt att kunna bidra till hållbarhet samt minskad klimatpåverkan. I synnerhet förväntas den cirkulära ekonomin bidra till att minska utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser, genom att minska behovet av utvinning av nya material. Bidragen från den cirkulära ekonomin kan vara många. En rad studier har dock påpekat att det är långt ifrån säkert att den cirkulära ekonomin kan infria dessa löften i praktiken (se Corvellec et al. 2022, för en genomgång). Det beror till exempel på att:

- Återvinning kan kräva massiv energitillförsel för att återbruka material och ändå resultera i kraftiga försämringar av materialets egenskaper (Mavropoulos och Nilsen 2020).
- Affärsmodeller som grundar sig på uthyrning och andra alternativ till ägande kan visa sig leda till ett ökat arbete för konsumenterna och en ökad konsumtion av primära material och energi (Hobson et al. 2021).

Det finns också anledning att vara försiktig med att likställa det cirkulära med det hållbara, eftersom arbetet med hållbarhet kan ha andra dimensioner än att enbart sätta klimatet i fokus. Det finns en risk för "cirkulär tvätt" (eng. Circular washing), som är den cirkulära ekonomins motsvarighet till "grön tvätt" (eng. Green washing). För att kunna hävda att den cirkulära ekonomin har positiva klimat- och miljöeffekter finns det därför goda skäl att granska varje verksamhet för sig. På samma sätt finns det anledning att för varje cirkulär verksamhet ställa sig frågan om den har lyckats ersätta den linjära, eller om den cirkulära förblir ett tillägg till den linjära produktionen.

Ett viktigt bidrag som den cirkulära ekonomin ger till hållbarhet och klimatarbetet, är att den tydligt pekar på det miljö- och klimatmässigt ohållbara med en linjär ekonomi där man använder material och produkter endast en gång innan de blir avfall. Att peka på det ohållbara med att tänka på ekonomi som en enkelriktad linje från utvinning till avfallshantering kan vara den cirkulära ekonomins största bidrag till hållbarhet.





Lund kommuns arbete med cirkulär ekonomi i ett större perspektiv

Inom Lunds kommun finns särskilt högt ställda ambitioner för cirkulär ekonomi inom byggande och anläggningsarbete där målet är att vara en föregångare. Även inom energisektorn finns ambitioner, där biogas ses som ett ”sant cirkulärt system” som i kombination med en lokalt utsläppsfri eldrift kan reducera utsläppen från transporter i ännu större utsträckning. Kommunens arbete med att testa nya cirkulära lösningar nämns för att tillvarata mer restprodukter i biogasproduktionen och andra generationens biodrivmedel. Här spelar även digitaliseringen en roll, då smarta och effektiva energisystem kan bidra till ett ökat cirkulärt flöde.

I dessa avseende ansluter sig Lunds kommun till regeringens syn, som pekar på den stora potentialen den cirkulära ekonomin har för att minska användningen av resurser, och på så sätt minska klimat- och miljöpåverkan. Vidare delar Lunds kommun den nationella strategin för cirkulär ekonomi som ”pekar ut inriktningen för omställningen till cirkulär produktion, konsumtion och affärsmodeller samt giftfria och cirkulära materialkretslopp.” (Regeringskansliet 2020). Den ansluter även till färdplan för ett resurseffektivt Europa (Europeiska parlamentet et al 2011), som sätter riktlinjerna för en övergång till en cirkulär ekonomi.



Idag arbetar Lunds kommun med cirkulär ekonomi på flera sätt. Bland annat har kommunen inom Klimatneutrala Lund tagit fram en sammanställning på åtgärder som behöver göras för att främja arbetet med cirkulär ekonomi. Dessutom samarbetar kommunen med flera externa aktörer, bland annat byggaktörer, fastighetsägare och Circle Center. Tillsammans med den senare organisationen har man även genomfört ett runda-bordssamtal i mars 2023. Vid detta tillfälle identifierades ett antal punkter för att driva arbetet med att främja en övergång till ett cirkulärt samhälle framåt.

Utifrån en genomgång av styrdokument och andra dokument, samt en e-postundersökning bland kommunens tjänstepersoner kring vad som görs inom ramen för den cirkulära ekonomin följer här två rekommendationer för att utveckla arbetet med cirkulär ekonomi:

- Att Lunds kommun tydligare definierar cirkularitet och inför mätbara mål.
- Att samordningen internt och externt ökar.

Den cirkulära policyn behöver bli tydligare och ta mätbar form

Kommunen bör på ett tydligt sätt bestämma hur den definierar den cirkulära ekonomin och vilken definition kommunens olika delar ska arbeta med. Till exempel om delningsverksamheter, antingen privata eller kommersiella, ska anses ingå i den cirkulära ekonomin? Att fastställa vad som ingår och vad som inte ingår är ett viktigt steg, för att avgöra den cirkulära ekonomins förmåga att bidra till klimatarbetet. Det är också ett viktigt steg för

att kommunen ska ge en konkret bild till invånarna och de kommunanställda över vad som menas med att vara ”cirkulär”. I linje med att det tidigare Rådet uppmärksammade bristen på konkreta styrdokument och mål, vill det nytillträdda Rådet notera att det saknas en tydlig definition på vad kommunen menar med den cirkulära ekonomin.

Vidare menar Rådet att kommunen bör identifiera de materiella flödena med störst klimatpåverkan. Alla materiella flöden har inte samma klimatpåverkan och det kan vara mer kostnadseffektivt att satsa på dem som har den största påverkan. En förutsättning för detta är att kommunen har rådighet över dessa flöden. Exempelvis har kommunen en begränsad rådighet över privatpersoners konsumtion av elektronik eller livsmedel, men en större rådighet över den konsumtion som görs i den egna organisationen. Målet bör vara att prioritera satsningarna på ett strategiskt sätt utifrån en kombination av rådighet och klimatpåverkan. Kommunens olika avdelningar skulle kunna ges i uppdrag att positionera några materiella flöden utifrån dessa två dimensioner.

Kommunen bör också överväga hur man skalar upp de mest klimatpositiva projekten och gör dem permanenta. I de svar Rådet fått från kommunens tjänstepersoner är det tydligt att det bedrivs ett antal initiativ i kommunen och med externa aktörer. Även i Energiplanen skrivs det att Lunds kommun testar nya lösningar för att bättre tillvarata mer restprodukter i sin biogasproduktion (åtgärd 4.2). Att initiera och driva pilotprojekt var även

något som det tidigare Rådet identifierat som en åtgärd i sin rapport från 2022. Men om cirkularitet ska ha mer än ett symboliskt värde och en verklig effekt, behöver de projekt med tydligt klimatpositiva effekter skalas upp och bli permanenta.

För att kunna avgöra vilka projekt, satsningar och verksamheter som har klimatpositiva effekter uppmanar Rådet även kommunen att välja en mätteknik som synliggör vilken påverkan olika satsningar inom cirkulär ekonomi har på just klimatet. Resonemanget ovan förutsätter att det är möjligt att sätta siffror på olika åtgärder eller materiella flöden. Det förutsätter i sin tur att det finns relevanta mätmetoder, vilket kan innebära svåra avvägningar om klimatpåverkan ska vara i fokus. Sådana siffror skulle kunna vara en hjälp till att kommunicera betydelsen för klimatarbetet av cirkulära satsningar till anställda, medborgare, och samarbetspartners.

Samordning bör öka både internt och med externa aktörer

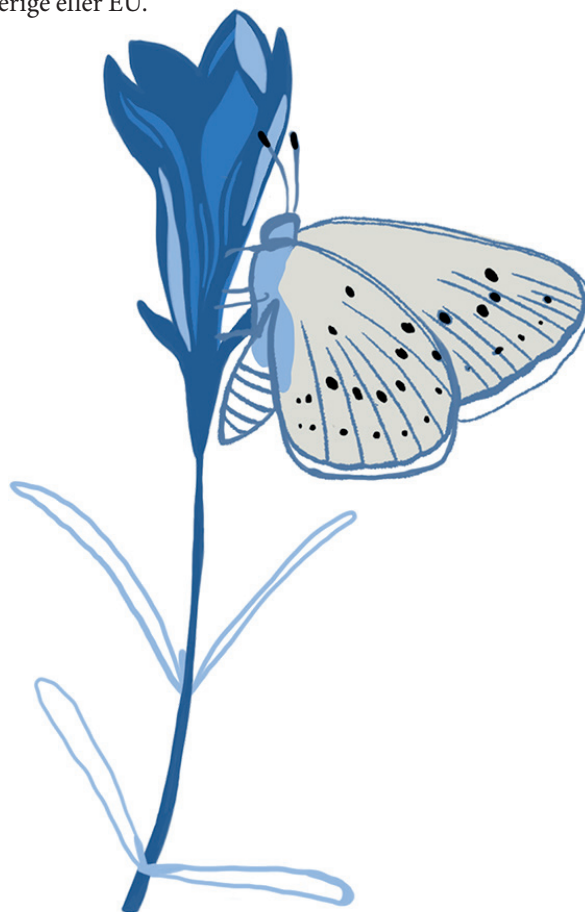
Rådets andra rekommendation är att kommunen samordnar arbetet med att utveckla den cirkulära ekonomin.

Från ett internt perspektiv kan man konstatera att olika delar av kommunen idag arbetar med att utveckla den cirkulära ekonomin. En samordning mellan dessa delar skulle göra det möjligt att utbyta erfarenheter och lära från varandra. Här är det viktigt att poängtera att en övergång till en cirkulär ekonomi inte är politiskt, socialt eller etiskt neutral då den berör centrala samhällsinstitutioner som produktion och konsumtion, sociala normer som värdet av det nya jämfört med det gamla, eller juridiska principer kring äganderätt och konsumenternas rättigheter och ansvar. Därför kräver arbetet förankring hos politiker, tjänstepersoner och kommunens invånare.

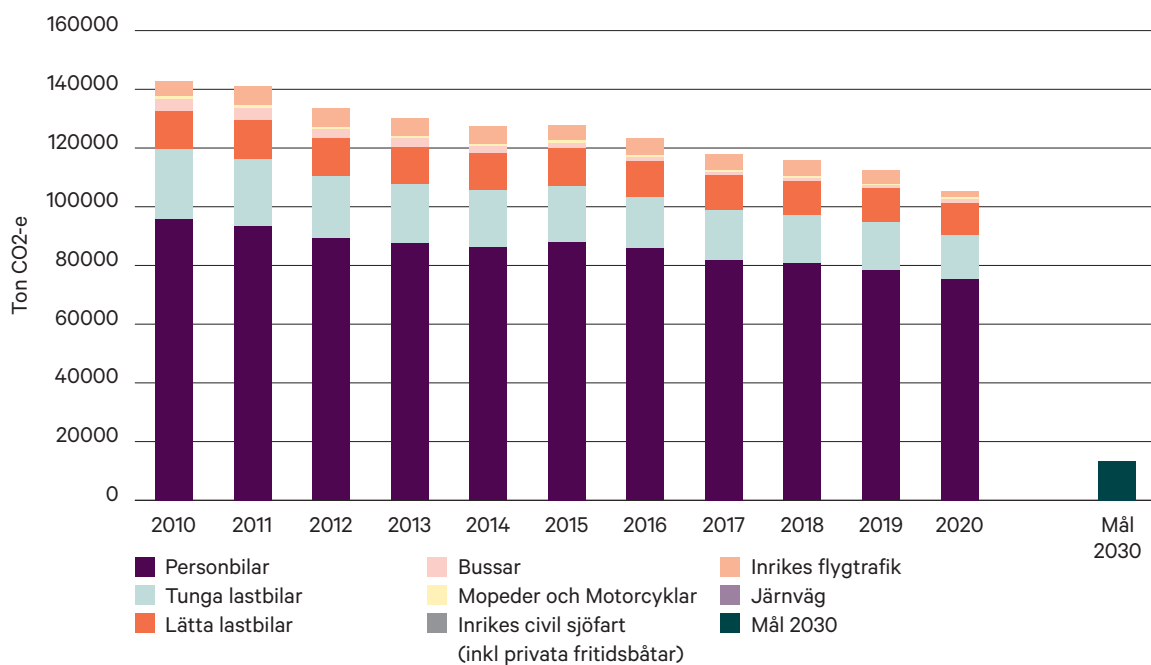
Mer konkret gäller det att integrera beslut som handlar om att utveckla den cirkulära ekonomin i den ordinarie beslutsordningen, så att så att de har samma legitimitet och förankring som andra beslut. För att öka invånarnas deltagande och engagemang har kommunen genomfört en enkätstudie som visade att kunskapen kring cirkulär ekonomi var relativt låg. De vanligaste sätten att engagera sig i den cirkulära ekonomin är att laga, sälja eller köpa second-hand, eller att hyra utrustning från ett företag. De former för cirkularitet som var minst populära var att hyra saker till eller från en privatperson. Här ser Rådet att det mest fruktbara är att tillhandahålla möjligheter för återbruk och reparation, på sätt som är anpassade till invånarnas behov, samt att visa på det klimatpositiva med det. Här finns redan idag ett antal initiativ som kan

utvecklas vidare. För att den cirkulära ekonomin ska bli etablerad i samhället krävs en rad förändringar när det gäller hur folk ser på sin konsumtion, definierar ”ägande” och i vilken utsträckning man är benägen att ändra sitt beteende. Här tror Rådet att kommuner har begränsade möjligheter till påverkan på kort sikt, men att det med fördel kan göras mer för att underlätta för de som redan är delaktiga och engagerade i att främja den cirkulära ekonomin.

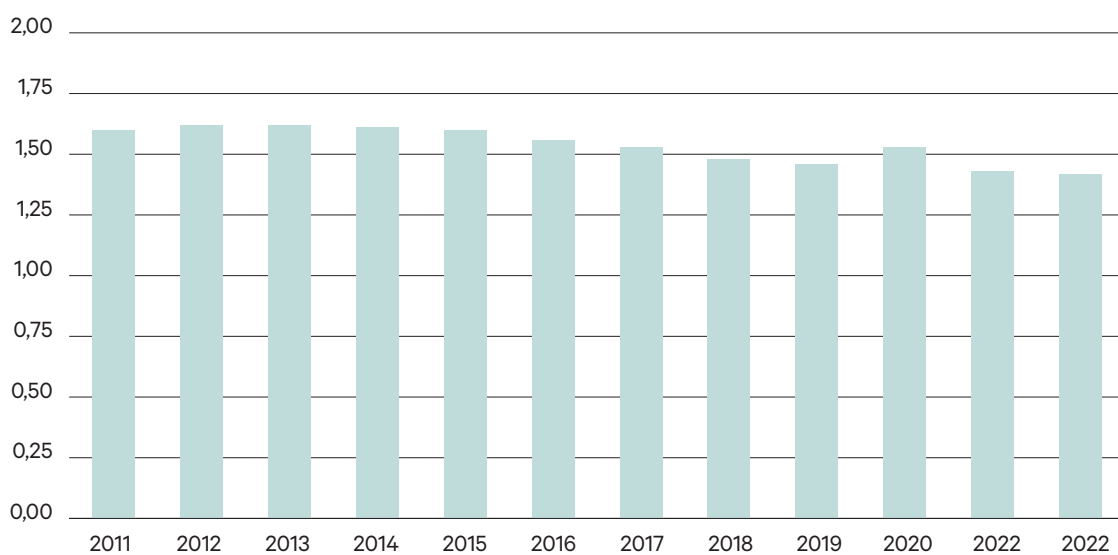
När det gäller samverkan med externa aktörer betonar den senaste forskningen om cirkulär ekonomi att en övergång till cirkularitet oftast kräver ett samarbete över den egna organisationens gränser (Konietzko et al. 2020). För en kommun kan det till exempel handla om samverkan med privata eller ideella aktörer. Det handlar om att utveckla ett cirkulärt samhälle (Jaeger-Erben et al. 2021), vilket aktualiserar frågan om en effektiv offentlig styrning. Rådet noterar att en sådan funktion finns för projektet Västerbro, och att det kunde vara relevant att utvärdera om en sådan roll kan få permanent status inom kommunen, för att säkerställa kontinuitet och en helhets-syn. En sådan samordnare skulle kunna bevaka det som händer inom den cirkulära ekonomin till exempel i övriga Sverige eller EU.



RUTA 5. UTSLÄPP FRÅN OLIKA TRAFIKSLAG I LUNDS KOMMUN



RUTA 6. ANTAL CYKLADE KM/INVÅNARE OCH DYGN



Kommunen borde vara ute och cykla

Transporterna står för drygt 50 procent av klimatutsläppen i Lunds kommun och är därmed den enskilt största utsläppskällan i kommunen. Det är en betydligt högre andel än för landet som helhet där transporterna står för cirka en tredjedel (Naturvårdsverket 2023). Av utsläppen från transporterna i Lund står personbilarna för merparten (ruta 5).

Lunds kommun har ett ambitiöst mål för att minska utsläppen från transportsektorn. Till 2030 ska de minska med 90 procent jämfört med utsläppsnivåerna 2010. Utsläppen har minskat, men inte i tillräcklig takt och omfattning för att nå målsättningen. Enligt kommunens egen bedömning är det risk att målet inte kommer att klaras. Rådet delar den uppfattningen. Utvecklingen på nationell nivå spår på osäkerheten. Det gäller inte minst förändringar av reduktionsplikten.

Förutsättningarna att nå transportmålet i Lund påverkas av flera omvärldsfaktorer. En sådan är fordonsflottans sammansättning. Under de senaste decennierna har en positiv utveckling skett genom att fordon blivit mer bränslesnåla och genom elektrifiering. Elbilar står idag för cirka 8 procent av bilparken i Lunds kommun, vilket kan jämföras med 4 procent i landet som helhet (Trafikanalys 2023). Men eftersom livslängden för en privat bil är cirka 18 år kommer många fossildrivna bilar att finnas kvar på vägarna i Lund långt efter 2030.

Elektrifieringen av transportsektorn innebär heller inte att alla utsläpp försvinner, särskilt inte i en situation med brist på fossilfri el. Forskning inom hållbar mobilitet konstaterar därför att åtgärder i ökad utsträckning behöver fokusera på att också minska resandet samt på att resandet i ökad grad sker på sätt som är mer energieffektiva (Banister 2008 och 2019). Det är viktigt eftersom det utöver klimatpåverkan finns flera andra utmaningar kopplade till hur vi reser och transporterar varor. Det handlar om påverkan på luftkvalitet, folkhälsa, säkerhet, trygghet och ytanspråk i städer och byar (Gärbling & Steg 2007).

Det finns alltså flera sammanlänkade skäl till att utveckla kommunens transportsystem. För att få till en sådan utveckling pekar forskning på vikten av att både arbeta med morötter och piskor. För att öka andelen hållbara transporter är satsningar på cykel en viktig del, framför allt om en ökad andel cyklande samtidigt innebär en minskad bilanvändning (Alm & Koglin 2022, 2020).

Detaljerade studier från sju europeiska städer visar att många bilresor kan ersättas av cykelresor och att potentialen för minskade klimatutsläpp är hög (Brand et al 2021). Det tidigare Rådet gjorde en särskild genomlysning av trafikområdet i 2020 års rapport. Den visade bland annat

på en positiv utveckling för kollektivtrafiken, men att cyklingen inte följer samma positiva trend. Rådet befarar att klimatmålet blir svårare att nå på ett kostnadseffektivt sätt om inte utvecklingskurvan för cykling vänds uppåt. I årets rapport fokuserar Rådet därför särskilt på just cyklingen.

Lund lyfts ofta fram som en av Sveriges ledande cykelstäder. Enligt strategidokumentet LundaMaTs III är målet att cykeltrafiken ska öka med 1 procent per invånare och år, jämfört med året 2011.

Enligt regionala resvaneundersökningar har utvecklingen gått i motsatt riktning då cykelns andel av resandet minskade från 28,5 procent 2013 till 27,1 procent 2018 (Resvaneundersökning Syd 2019). Denna minskning är liten, men bör betraktas som en varningsklocka. Andra mätningar av cykelresandet visar på en liknande utveckling (Se Cyklade kilometer per invånare i Lunds kommun, ruta 6).

Utifrån att ha intervjuat tjänstepersoner inom kommunen, gjort en genomgång av olika utredningar och egen forskning inom cykelområdet har Rådet två rekommendationer:

- Att ökade satsningar görs på mer sammanhängande cykelinfrastruktur.
- Att mer görs för att främja beteendeförändring.



Satsa mer på en sammanhängande cykelinfrastruktur

Lunds kommun arbetar för att öka cykeltrafiken genom att skapa ett cykelvägnät som är attraktivt, gent och framkomligt samtidigt som det är bekvämt, tryggt och trafiksäkert (Lunds kommun 2021). I centrala Lund pekar kommunens strategi på att smala bilgator kan omvandlas till cykelgator och på behovet av att utveckla ”nästa generations cykelparkering”.

Konkreta åtgärder som genomförts under senare tid är en fortsatt utbyggnad av huvudcykelnätet och en fortsatt utveckling av det så kallade Nordsydliga cykelstråket som sträcker sig från Allhelgonakyrkan till Mejeriet. Detta stråk är redan under planering och ska fortsätta utvecklas som på Bredgatan. I de norra och södra delarna av stråket har åtgärder genomförts, men fortfarande saknas åtgärder för delen som passerar Lundagård och Stortorget. Där åtgärder genomförts är det inte fråga om en cykelgata i formell mening. Särskilt i den södra delen handlar det mer om en traditionell cykelväg jämte en bilväg. När det gäller cykelparkering arbetar man redan idag kontinuerligt med frågan och har till exempel genomfört parkeringsytor för lådcykel. Vidare har cykelnätet i byarna byggts ut, vilket Rådet ser som positivt.

Trots dessa satsningar bedömer rådet att kommunen kan göra mer för att förbättra infrastrukturen för cyklister. Det finns till exempel mer att göra i enskilda detaljer i hur cykelvägar är planerade och utformade, och hur de är kopplade till kollektivtrafiken. Detaljerna kan ha stor betydelse för en positiv och trygg upplevelse av att cykla. Ett mer sammanhängande cykelnät gör det enklare att ta sig mellan olika stadsdelar och områden. Studier av cykelnätet i Lund visar att markeringar ibland är förvirrande

och att det ofta saknas ordentlig vägledning för var man ska cykla och hur man kan ta sig till olika målpunkter med cykel (Koglin 2022; Koglin & Glasare 2020; Aretun & Robertson 2014; Robertson et al. 2013).

Mer kan också göras för att omdisponera det befintliga vägutrymmet, så att staden och framför allt stadskärnan anpassas mer till cykeltrafik. Det kan till exempel ske genom att införa cykelgator som innebär att motoriserad trafik fortfarande kan utnyttja gatan, men på cyklisternas premisser. Det finns goda exempel på sådana lösningar i andra städer, till exempel i Freiburg. Ny svensk lagstiftning som möjliggör cykelgator finns sedan den 1 december 2020 (Transportstyrelsen 2023a) men den har ännu inte införts i Lund. Rådet bedömer att cykelgator skulle kunna vara en kostnadseffektiv åtgärd som ger ytterligare prioritet för cykeltrafiken (Koglin 2013).

Kommunen planerar också för så kallade supercykelvägar. Rådet välkomnar en sådan satsning för att främja cykelpendling på lite längre distanser, till exempel mellan staden Lund och omkringliggande byar. Det är särskilt angeläget då en ökad andel elcyklar möjliggör för fler att cykla längre avstånd (Kazemzadeh & Koglin 2021). För att ge verklig nytta behövs en gedigen satsning på infrastrukturen, där cykeltrafiken tydligt skiljs från andra färdmedel, såsom gång- och biltrafik. Supercykelvägar behöver också markeras tydligt och ledas in i det befintliga cykelnätet i staden på ett enkelt och förståeligt sätt, så att konflikterna minskar mellan olika trafikant- och cyklistgrupper inne i staden. Här visar forskning att investeringar i cykelinfrastruktur generellt är mer kostnadseffektiva än investeringar i bilinfrastuktur (Gössling & Choi, 2015), vilket är ytterligare argument för satsningar på cykelinfrastrukturen.

RUTA 7. VAD ÄR EN CYKELGATA?

En cykelgata är en gata anpassad till cykeltrafik med särskilda regler. På en cykelgata gäller följande:

- Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
- Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
- En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
- En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa

hastigheten till cykeltrafiken.

- En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en cykelgata.
- Den högsta tillåtna hastigheten märks ut med vägmärke



Källa: Transportstyrelse 2023b

Öka ambitionerna att stötta beteendeförändring

Enligt trafikstrategin LundaMats ska kampanjer och bättre infrastruktur få fler i byarna att gå och cykla. Detta har till vis del genomförts och rådet bedömer att man kan fortsätta med dessa satsningar i byarna.

En satsning på supercykelvägar kan kombineras med andra åtgärder som skapar incitament för fler att cykla. Här skulle kampanjer, där man lånar ut elcyklar till invånare i byarna som arbetar i Lund under en längre period, kunna vara en idé för att få fler människor att använda cykel för arbetspendling. Detta har Lunds kommun redan genomfört i mindre skala, men det kan utvecklas och växlas upp. Generellt kommer kraftigt utökade möjligheter att prova-på eller låna elcyklar för människor i byarna innebära en möjlighet för fler att pröva nya resebeteenden. Forskning visar att kombinationer av olika strategier, som exempelvis inkluderar ändringar i den fysiska miljön och kampanjer för att uppmuntra människors inställning till hållbara transportmedel, kan få bra effekt på ändrade resebeteenden (Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist 2016).

Utöver den klassiska målgruppen för dessa åtgärder, det vill säga privatpersoner, skulle dessa åtgärder kunna genomföras i samverkan med stora arbetsgivare. För Lund skulle dessa kunna vara till exempel Axis, Tetra Pak, Lunds universitet, Region Skåne eller Alfa Laval. Tillsammans kan man hitta lösningar som både bidrar till att minska klimatpåverkan och samtidigt bidrar till andra positiva effekter för till exempel folkhälsan. Projektet CoAction Lund, som bland annat syftar till att utveckla ett mer hållbart resande i nordöstra Lund, är ett lovligt initiativ som samlar många offentliga och privata aktörer. Rådet ser positivt på den typen av samverkan, men det är viktigt att sådana satsningar inte står och faller med extern finansiering.



Avslutande reflektioner – mål i otakt

I granskningen av Lunds kommuns arbete med cirkulär ekonomi och cykelfrågorna har Rådet uppmärksammat vissa mer övergripande frågor som berör styrning och samverkan.

En viktig del av styrningen är de mål som kommunen beslutar om. Klimatmålen är formulerade i LundaEko men det finns också målsättningar uttryckta i mer specifika strategidokument. Rådet har noterat att synen på målen kan variera, samt att målsättningar i olika dokument inte alltid går i takt. Det behövs en översyn av hur kommunen utvecklar och sätter sina olika hållbarhetsmål. Detta eftersom det påverkar inte bara hur effektivt arbetet med att nå målen blir, utan även hur transparent och tillförlitlig uppföljningen och utvärderingen av måluppfyllelsen kan bli.

Det gäller till exempel inom den cirkulära ekonomin där Rådet ser ett behov av tydligare målsättningar, potential att öka den interna samordningen samt det externa samarbetet med medborgarna, näringslivet, frivilliga organisationer, andra kommuner och myndigheter. Det gäller även inom trafikområdet där utvärderingen visat att trafikmålet i LundaEko inom kommunen tenderar att betraktas som en vision att sträva mot, snarare än som ett mål kommunen realistiskt kan uppnå. Målsättningen för trafikens utveckling är mer ambitiös i LundaEko än den målsättning som finns för klimatpåverkan i kommunens trafikstrategi, LundaMats. I redovisningar av målsättningar enligt LundaMats framstår det som att kommunen uppfyller sina klimatmål, medan utvecklingen för trafikområdet är rödmarkerad i uppföljningen av målen i LundaEko.

Rådet ser här en risk att kommunen sprider ett otydligt budskap både till medborgarna och till de beslutsfattare som är satta att besluta om åtgärder. En rekommendation är därför att kommunen gör en översyn och förnyelse av LundaMats-strategin som nu är cirka tio år gammal.

Behovet av ökad samverkan med externa aktörer har återigen betonats av Rådet som en viktig del för att nå kommunens ambitiösa klimatmål. Här är Rådets rekommendation att samverkanssatsningar koordineras bättre, eventuellt genom inrättandet av en central funktion som kan hålla samman detta viktiga arbete. Det är särskilt viktigt att uppnå konstruktiva samverkansprocesser inom områden där kommunen inte har direkt rådighet utan är beroende av att kroka arm med olika aktörer.



RUTA 8. REFERENSER

- Alm, J. & Koglin, T. (2020) Planering för strategisk cykelinfrastruktur: Resultat från en intervjustudie. K2 WORKING PAPERS 2020:6
- Alm, J. & Koglin, T. (2022) (In)capacity to implement measures for increased cycling? Experiences and perspectives from cycling planners in Sweden, *Journal of Urban Mobility*, Vol. 2, pp. 100029
- Aretun, Å. & Robertson, K. (2014) Ökad cykling: Professionella utmaningar och hinder i den lokala transportplaneringen, VTI Rapport 781
- Banister, D. (2008) The sustainable mobility paradigm, *Transport Policy*, Vol. 15, 73-80
- Banister, D. (2019) The climate crisis and transport, *Transport Reviews*, Vol. 39(5), 565–568
- Brand, C., Dons, E., Anaya-Boig, E., Avila-Palencia, I., Clark, A., de Nazelle, A., Gascon, M., Gaupp-Berghausen, M., Gerike, R., Götschi, T., Iacorusi, F., Kahlmeier, S., Laeremans, M., Nieuwenhuijzen, M., Orjuela, P.J., Racioppi, F., Raser, E., Rojas-Rueda, D., Standaert, A., Stigell, E., Sulikova, S., Wegener, S. & Int Panis, L. (2021) The climate change mitigation effects of daily active travel in cities, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol. 93, pp. 102764
- Corvellec, Hervé, Stowell Alison, F., & Johansson, Nils. (2022). Critiques of the circular economy. *Journal of Industrial Ecology*, 26 (2), ss. 421-432. Doi: 10.1111/jiec.13187.
- Europaparlamentet, Rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén (2011) Färdplan för ett resurs-effektivt Europa. Bryssel.
- Gärting, T. & Steg, L. (eds.) (2007) Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life – Problems, Causes and Solutions. Elsevier, Amsterdam
- Gössling, S. & Choi, A.S. (2015) Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles, *Ecological Economics*, Vol. 113, pp. 106-113
- Hobson, K., Holmes, H., Welch, D., Wheeler, K., & Wieser, H. (2021). Consumption Work in the circular economy: A research agenda. *Journal of Cleaner Production*, 321, ss. 128969. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.128969>.
- Hrelja, R. & Rye, T. (2023) Decreasing the share of travel by car. Strategies for implementing ‘push’ or ‘pull’ measures in a traditionally car-centric transport and land use planning, *International Journal of Sustainable Transportation*, Vol. 7, Nr. 5, pp 446-458.
- IPCC (2023), https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf, besökt 2023-05-15
- Jaeger-Erben, M., Jensen, C., Hofmann, F., & Zwiers, J. (2021) There Is No Sustainable Circular Economy without a Circular Society. *Resources, Conservation and Recycling* 168 (2021): 105476. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2021.105476>.
- Kazemzadeh, K. & Koglin, T. (2021) Electric bike (non)users’ health and comfort concerns pre and peri a world pandemic (COVID-19): A qualitative study, *Journal of Transport & Health*, Vol. 20, pp. 101014
- Klimatpolitiska rådet (2023) Årsrapport 2023. Stockholm: Klimatpolitiska rådet.
- Koglin, T. (2013) *Véломobility – A critical analysis of planning and space*. Doctoral Dissertation, Lund University, Department of Technology and society, Transport and Roads, 2013, Bulletin – 284
- Konietzko, J, Bocken, N & Hultink, JN (2020). "Circular Ecosystem Innovation: An Initial Set of Principles." *Journal of Cleaner Production* 253: 119942. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.119942>
- Mavropoulos, Antonis, & Nilsen, Anders Waage (2020) *Industry 4.0 and circular economy: towards a wasteless future or a wasteful planet?* Hoboken, NJ: Wiley.
- Naturvårdverket (2023) <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/sveriges-utslapp-och-upptag-av-vaxthusgaser/>, besökt 2023-03-30
- Raustorp, J. & Koglin, T. (2019) The potential for active commuting by bicycle and its possible effects on public health, *Journal of Transport & Health*, Vol. 13, pp. 72-77
- Regeringskansliet (2020) *Cirkulär ekonomi: Strategi för omställningen i Sverige*. Stockholm: Regeringskansliet
- Region Skåne (2023) <https://utveckling.skane.se/publikationer/regional-utveckling/supercykelvagnar-i-skane--ett-koncept/>, besökt 2023-05-12
- Robertson, K., Bamberg, S., Parkin, J. & Fyhri, A. (2013) *Cykelvänlig stad – betydelsen av stadsutformning och infrastruktur*, VTI Rapport 769
- Söderberg, A. (2021) *Soft measures to shift modality*. Doctoral Dissertation, Lund University, Department of Technology and society, Transport and Roads, 2021, Bulletin – 321
- Trafikanalys (2023) <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>, besökt 2023-03-30
- Transportstyrelse (2023a) <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2020/har-ar-nya-vagmarket-for-cykelgata/>, besökt 2023-03-09
- Transportstyrelse (2023b) <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-cykelgata-och-gangfartsomrade/>, besökt 2023-05-12
- Winslott Hiselius, L. & Smidfelt Rosqvist, L. (2016) Mobility Management campaigns as part of the transition towards changing social norms on sustainable travel behavior, *Journal of Cleaner Production*, Vol. 123(1), pp. 34-41



**LUNDS
KOMMUNS**
KLIMAT
POLITISKA
RÅD