

## Generellt

Klimatfärdplanens syfte är att redovisa vilka åtgärder som ska genomföras för att målen i Klimat- och energiprogrammet ska uppnås. Ett sådant syfte bör innehålla tydliga kriterier för att målen uppfylls, men sådana kriterier saknas i rapporten. Eftersom målen är långtgående krävs tydliga etappmål för att göra slutmålet trovärdigt.

Det långsiktiga målet är att kommungeografin uppnår netto-noll växthusgasutsläpp senast 2045, i linje med det nationella klimatmålet. Detta känns som en låg ambition eftersom det är rimligt att utvecklade länder som Sverige går före utvecklingsländer som ännu inte nått vår levnadsstandard. Det är även rimligt att en ambitiös kommun som Linköping går före.

Som etappmål anges följande:

1. att Linköpings kommun är koldioxidneutral 2025, och
2. att Linköpings kommun ska ha minskat växthusgasutsläppen med 70% 2030 jämfört med 1990.

Kommunledningen gick i april ut med att det första målet inte kommer kunna nås (Kristina Edlund Östnytt 23-04-14). Vi förutsätter därför nu att de nya målen formuleras och följs upp så effektivt att de verkligen nås. Målet att Linköpings kommun ska ha minskat växthusgasutsläppen med 70% 2030 jämfört med 1990 är kvantitativt vilket kräver en tydlig kvantitativ uppföljningsmetod.

Färdplanen innehåller en sammanställning av aktiviteter uppdelade per insatsområde (s. 6) och under avsnitt 2 följer en lång lista på åtgärder. I inget fall anges en uppskattning av hur stor effekt respektive åtgärd beräknas få, eller på vilket sätt denna effekt ska följas upp. Det är därmed helt omöjligt att prioritera mellan olika åtgärder eller att succesivt bedöma om man är på rätt väg.

Enligt färdplanen ska en uppföljning ske varje mandatperiod. Dessutom ska Klimat- och energiprogrammets mål följas upp årligen. Det saknas dock helt instruktioner om hur dessa uppföljningar ska genomföras. Framför allt saknas instruktioner om hur en kvantitativ uppföljning ska ske. Eftersom målen är kvantitativa (angivna som procent utsläppsminskningar) bör uppföljningen anges i hur stor utsläppsminskning som uppnåtts vid varje uppföljning, och hur denna fördelas på olika aktiviteter eller insatsområden. Uppföljningen bör även granskas av en oberoende instans (i linje med de krav som ställs på företag i EU; se tex CSRD-direktivet).

Linköping är en kommun med framtidstro och ambitioner. Kommunen bör därför ligga i framkant, genom skarpare mål än nationen, genom professionell uppföljning i klass med näringslivet och genom att ha en extern granskare av uppföljningsprocessen. Vi föreslår att, i likhet med Lunds kommun, ett klimatpolitiskt råd upprättas där representanter från bland annat Linköpings universitet ingår. Det är viktigt att rådets ledamöter har en hög vetenskaplig kompetens inom olika ämnesområdena för att kunna följa upp färdplanen på ett objektivet sätt.

## Utvalda detaljer

Listan på aktiviteter är lång och vi har valt att kommentera några.

### Avsnitt 2.3.

Det är bra att man vill minska andelen icke önskvärt material i importerat restavfall. Det vore ännu bättre att helt avstå från import av avfall för förbränning. Vi vill påpeka att Härnösand genomför intressanta experiment med direkt solvärme för användning i fjärrvärmenätet, och möjligheten att säsongslagra sådan värme. Vi ser positivt på inrättande av en klimatfond, kanske kan den finansieras genom flygplatsavgifter? Vi ser även positivt på alla sätt att öka produktionen av solel, av såväl privata som offentliga aktörer. Vi tror även på möjligheten att minimera behov av kyla, genom gröna tak (tak täckta av växter) och betydligt fler träd i stadsmiljön.

### Avsnitt 2.4.

Vi ser positivt på åtgärder som minskar biltrafiken, genom att göra kollektivtrafiken och cykeltrafiken mer attraktiv. Vi vill påpeka att det finns en enkel metod för mätning av utsläpp från personbilar, vilken kan underlätta uppföljning av effekten av olika åtgärder på utsläppen från bilar. Principen är att använda officiell statistik från bilprovningen, där man kan hämta körsträckor, bilmärke och drivmedel för fordon registrerade på viss grupp av postnummer. Från dessa data kan man beräkna koldioxidutsläppen för bilar inom ett visst område för ett visst år. Se <http://uu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1326077/FULLTEXT01.pdf>.

### Idébank

Också bilaga 2, Idébank, innehåller många goda förslag, som till exempel uppmaningen att i första hand ersätta nybyggnation med ombyggnad, eller uppmaningen att stärka möjligheterna att resa kollektivt. Kommunen bör självklart tillvarata medborgarnas förslag och integrera de bästa förslagen i en utvecklad Klimatfärdplan som innehåller effekten av varje åtgärd och hur den ska följas upp.