

Brita Hermelin om Linköpings Klimatråds första rapport 10/12 2025

I våras hade vi besök av Brita Hermelin som är samordnare för det nya Klimatråd Linköpings kommun har inrättat. Hon är forskare på Centrum för kommunstrategiska studier, CKS, på LiU i Norrköping och forskar om planering och policyutveckling i kommuner och regioner.

Så här berättade Brita Hermelin när vi sågs i våras:

Beslutet togs av Kommunstyrelsen den 19 mars 2024. Det bestämdes att externa forskare ska följa och granska kommunens arbete för att nå sina klimatmål. De ska lämna en rapport varje år. Den första rapporten ska komma i maj-juni 2025. Rådet började sitt arbete hösten 2024.

Klimatrådet består av sex forskare med olika inriktning:

- Brita Hermelin, professor i kulturgeografi, Centrum för kommunstrategiska studier, (IKOS). Forskning om strategisk planering för lokal och regional utveckling, tillväxt och omställning.
- Sara Gustafsson, professor i industriell miljöteknik och miljömanagement, avdelningen för industriell miljöteknik (IEI). Forskning om kommunalt hållbarhetsarbete och kommuners roll för hållbar utveckling,
- Gissur Erlingsson, professor, CKS (IKOS). Forskning om kommunal självstyrelse och hur kommunstrukturen organiseras för att möta framtidens utmaningar.
- Karolina Isaksson, professor VTI. Specialiserad inom samhällsvetenskapligt inriktad tvärvetenskaplig forskning om transportpolitik, transportplanering och hållbar mobilitet.
- Patrik Rohdin, biträdande professor, Energisystem (IEI). Forskning kopplad till byggnaders energisystem, industriella energisystem och styrmedel.
- Martin Rudberg, professor, vid Kommunikations- och transportsystem (ITN) Forskar inom bygglogistik.

Förutom Sveriges Nationella Klimatråd finns det redan klimatråd i ett par andra städer, bland annat i Lund och Göteborg. Brita Hermelin och hennes kolleger har haft kontakt med dem och frågat hur de gör, vad som fungerat bra och vad som fungerat mindre bra.

Kommunens verktygslådor

Det är staten som kan göra stora reformer, men en kommun kan göra mycket också, säger Brita Hermelin. Kommunen är en stor arbetsgivare, de kan klimatanpassa sin egen verksamhet och vara föregångare och inspirera andra. De kan sätta villkor för inköp. Planera staden på ett bra sätt. Linköping har ju också ett eget energibolag, Tekniska Verken.

Kommunen kan satsa på cykelbanor snarare än bilvägar, inspirera och underlätta att cykla. För att uppnå klimatmålen säger FN:s klimatpanel IPCC att transporterna måste minska och skifta från personbil till kollektivtrafik, cykel och gång.

Indirekt påverkan

Kommunen har planmonopol och kan bestämma vilka verksamheter marken ska användas till, men kan inte gå in och styra företagen. Däremot kan man informera och inspirera företagen. Det gör kommunen redan i "Linköpingsinitiativet" som en rad företag är med i.

Första rapporten: Hållbar mobilitet och resurseffektiva transporter

Linköpings Klimatråds uppdrag är lite annorlunda än de andra klimatrådens. Det ska inte granska hela kommunens arbete utan ett område i taget. Just i år ska rådet se närmare på kommunens mål "Hållbar mobilitet och resurseffektiva transporter".

Rådet har inte resurser att gå in i detaljer utan det kommer att bli mer övergripande synpunkter. Frågor rådet kan ställa är: Gör man rätt saker? Använder kommunen alla sina tillgängliga verktyg?

Tyvärr är statistiken Klimatrådet har tillgång till från 2022 och när det gäller flyg finns inte utrikesflyget med där. Målet Linköpings kommun satt är 70% minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn senast 2030. Detta följer det nationella målet som anger minskning av 70% jämfört med 2010. Det här är i Linköpings kommuns plan formulerat som ett strävansmål: "Linköpings kommun ska bidra till att kommungeografin ska uppnå 70 procent minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn senast 2030."

Vad kom Klimatrådet fram till?

Rapporten lämnades 26 maj 2025 och den 10 december fick vi alltså träffa Brita Hermelin igen och höra vad de kommit fram till. Resurserna har varit begränsade, säger Brita Hermelin. Hon och Sara Gustafsson har arbetat med rapporten och de övriga i rådet har mer varit en referensgrupp. Man önskar ju alltid mer, säger hon.

Målen kommunen satt upp är en spegling av Sveriges nationella klimatmål som i sin tur är en spegling av EU-s mål. Och Sveriges klimatmål uppnås ju inte. Linköpings Klimatråd ser ett problem i att politikerna blandar ihop mål och visioner och har tittat särskilt på vad kommunen har *rådighet* över, det vill säga kan fatta egna beslut om. Där man har rådighet har man också ansvar. Vilka verktyg har man? Gör man rätt saker? Gör man det man säger man ska göra?

Undvika, skifta, förbättra

är begrepp IPCC använder mycket. Till exempel undvika transporter och planera för det. Distansarbete. Samordnade godstransporter. Skifta från personbil till andra trafikslag. Förbättra - elbil istället för bensinbil.

Direkt rådighet

Att bygga cykelbanor och underlätta för gångtrafikanter är saker som kommunen lyckats bra med, säger Brita Hermelin. Där är man ambitiös. Man har tagit bort yta från biltrafiken. Målet för kommunens egen fordonsflotta däremot - som man verkligen har rådighet över - har man inte uppnått. Det är inte okej.

Indirekt rådighet

Sedan 2012 har inte kommunen direkt rådighet över kollektivtrafiken eftersom besluten nu fattas av Region Östergötland och Östgötatrafiken. Ändå har Linköpings kommun stora möjligheter att påverka. Där finns det utrymme för kommunen att agera och vara mer aktiv tycker Klimatrådet. Men bilen är ju elefanten i rummet. Det finns acceptans för mindre trafik men politiker uppfattar frågan som känslig. Därför gör de insatser som går under radarn, lite i smyg.

Indirekt rådighet är också att göra det lätt att göra rätt, till exempel att bygga fler laddningsställen, informera och påverka medborgarna, företagen och staten. Samarbeta med andra kommuner.

Svårt med klimatdata – inga mätbara mål

Det är oerhört stora bolag som styrs av kommunen. Klimatrådet har inte haft en lätt uppgift och har inte kunnat bedöma om kommunen uppnått sina mål eftersom Linköpings kommun inte har satt upp några mätbara mål. Något Klimatrådet tycker att kommunen borde ha. Men det är svårt och komplicerat med klimatdata. Hur mäter man och vad ska räknas in? Utsläppen från E4:an till exempel?

Nästa rapport

Under arbetet med årets rapport har Klimatrådet haft täta kontakter med kommunen och Brita Hermelin tycker att de blir tagna på allvar. I fortsättningen kan det bli spetsigare rekommendationer, mera framåtsyftande. Kommunen som bestämmer vilket område nästa rapport ska handla om och 2026 kommer är ämnet byggnation.

Våra synpunkter

Vi passade också på att berätta för Brita Hermelin om vår kritik att kommunen inte satt upp mätbara mål för klimatarbetet och att det inte finns någon övergripande plan som politikerna tagit ställning för. Istället använder man något som kallas "tillitsmodellen" där varje verksamhet sätter upp sina egna mål. Vi sa också att vi är glada för att klimatrådet finns, men pekade också på risken att det kan bli en typ av greenwashing om man inte tar allvarligt på rådets synpunkter. Vi berättade också att Naturskyddsföreningen inte fick bli remissinstans för den nya Klimatfärdplanen. Frågan var till och med uppe i Kommunfullmäktige. C, L, LL och MP var för, men blev nedröstade av S, M och SD.

Vi pratade lite järnväg också eftersom vi har engagerat oss för att Stångådals/Tjustbanan ska gå ända fram till Linköpings C när Ostlänken byggs och inte som kommunen föreslår sluta i Hackefors. Järnvägen har inte ingått i Klimatrådets rapport men det Brita Hermelin kunde säga är att satsningar på tåg handlar om vem som ska öppna plånboken. Spårbunden trafik är enormt dyr bortom tätbefolkade områden. Spåren på Stångådals/Tjustbanan är gamla och tågen dieseldrivna. Kostnaderna är helt osannolika.

Tack Brita Hermelin

för en intressant kväll! Vi hade så mycket att prata om att du missade den planerade pendeln till Norrköping. Vi ser fram emot att höra om nästa rapport.