

## Remissvar klimatfärdplan

2021-03-12

# Remissvar Socialdemokraterna i Gävle Klimatfärdplan

Klimatfrågan är vid sidan om andra miljöfrågor såsom biologisk mångfald, en giftfri miljö och en jämlik konsumtion en av våra största framtidsutmaningar. Vi förbrukar resurser på ett sätt som både är ohållbart och orättvist mot nuvarande och kommande generationer. Effekterna av detta ses redan idag genom väderförändringar, naturkatastrofer, torka, bränder och hälsorelaterade eller fattigdomsrelaterade problem. Vissa forskare menar också att den misär som många människor lever i eller flyr ifrån idag är mycket begränsad jämfört med den situation som kan uppstå då klimatförändringarna slår igenom fullt ut.

Som ett av världens rikaste och mest innovativa länder måste Sverige leda en grön och hållbar omställning. Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Detta görs enligt Socialdemokraterna inte bara på den globala arenan med Agenda 2030 mål, Parisavtal mm utan också via nationella och lokala satsningar. Staten behöver leda genom en lagstiftning och omfattande investeringar som skapar en robust och hållbar infrastruktur, som uppmuntrar innovation av gröna produkter och som prissätter varor och tjänster på ett sådant sätt att ekonomiska incitament finns för att tänka miljövänligt. Socialdemokraterna tror dock att det allra viktigaste arbetet för hållbarhet är det som ligger närmast de människor och den miljö som berörs. Detta innebär i synnerhet att kommunerna med sin starka roll i det offentliga Sverige genom den kommunala självstyrelsen (planmonopol, stor upphandlare, skolhuvudman, fastighetsägare, kommunala bolag, lokal infrastruktur och exploatering mm.) måste vara den part som visar att många ”små steg” går att ta, utan att försämra välfärd eller skapa en större ojämlikhet.

Socialdemokraterna anser att det är ett absolut måste att kombinera social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Utan en sådan ansats klarar samhället endera inte av uthålligheten som krävs i omställningen för att uppnå hållbarhet eller så bidrar åtgärder till att förstärka ojämlikhet som leder till att acceptansen och uppslutningen för klimat- och miljöfrågorna eroderas. Det är också av vikt att de åtgärder som genomförs inte enbart fokuserar på individuella livstilval, utan på åtgärder som till sin utformning är systemförändrande vilket sedan i sin tur påverkar val och beteenden. För att klimatomställningen ska ske på ett rättvist sätt behöver också ett progressivt perspektiv föras in. De med mest resurser och som oftast släpper ut mest skadliga utsläpp behöver också ta ett större ansvar för omställningen. Här behöver vi utveckla mer träffsäkra progressiva åtgärder lokalt.

Socialdemokraterna vill att Gävle kommun fokuserar särskilt på att minska utsläppen från transportsektorn samt att bedriva en mark/vatten politik som säkrar miljövärden för framtida generationer. Socialdemokraterna vill särskilt lyfta kollektivtrafikens roll i såväl staden som i kommunens ytterområden och landsbygden. En tät, effektiv och prisvärd kollektivtrafik krävs för att den också ska vara ett självklart val framför bilen för de som bor i starka kollektivtrafikstråk och därför har särskilt goda möjligheter att nyttja kollektivtrafiken. Att tillsammans med Region Gävleborg som kollektivtrafiksmyndighet se över och utveckla stomlinjenätet i Gävle när staden växer i både befintliga som nya stadsdelar ser vi är en viktig insats. I landsbygd och utanför de starkaste stråken behöver också goda alternativ finnas för hållbara transporter. Både när det gäller kollektivtrafiklösningar via buss, men även via tåg genom till exempel fler tågstopp där det är ett

2021-03-12

alternativ. Hållbara och olika transportlösningar som är anpassade för livet i både staden och utanför stadskärnan samt på landsbygden i vår kommun är viktiga att utveckla.

Fokus i de åtgärder som ska genomföras bör vara att prioritera de delar som ger störst klimateffekt och där åtgärderna har ett progressivt perspektiv i hur åtgärder påverkar olika socioekonomiska grupper. Vi menar även att det är klokt att värdera de olika åtgärderna i ett tidsperspektiv där det är viktigt att börja med eller kombinera åtgärder som upplevs som positiva och som underlättar i omställningen för den enskilde, för näringslivet och föreningslivet. Detta för att åtgärder som också kan upplevas som begränsande möts med hållbara och möjliggörande alternativ för breda grupper i samhället på ett tidigt stadium.

Vi vill att upphandlingarna används som ett verktyg för att uppmuntra det privata näringslivet till omställning samt att de kommunala verksamheterna och bolagen själva uppmannas att gå före vad gäller fordonsflottor, arbetsmaskiner mm. Gävle kommun ska skapa en robust infrastruktur för förnybara drivmedel för att underlätta för människor att göra rätt samt driva på för en förstärkt kollektivtrafik i hela Gävle kommun. När vi växer som stad finns möjligheter att både bryta segregation, minska klimatutsläpp/capita och bygga en stad som är mer jämlik också i framtiden.

**Remiss Klimatfärdplan dnr 20KS85.**

## Färdplan mot klimatneutralitet- Remissvar från Gävle Parkeringservice AB

Som parkeringsbolag har vi stora möjligheter att påverka uppfyllnad av transportmålen inom det miljöstrategiska programmet. Effektivt utnyttjande av yta, val av transportmedel och möjligheten att resa fossilfritt är exempel på områden där vi har stor påverkan.

Gävle Parkeringservice kan bidra ur flera perspektiv. Parkeringsanläggningar som uppförs av bolaget ska ha en så låg miljöpåverkan som möjligt under hela sin livslängd, från produktion- under drift- till rivning. Material med låg miljöpåverkan och resurshållning avseende både val och återvinning av material, smarta energilösningar och avfallshantering i byggprocess och färdigt parkeringshus.

Hur parkering planeras i nya stadsdelar som växer fram, hur samordning av befintliga parkeringsytor sker samt vilka mobila tjänster anläggningen och parkeringsbolaget kan erbjuda påverkar i hög grad möjligheten för Gävle kommuns invånare att välja andra transportmedel än bil eller bil som drivs fossilfritt.

Att fortsätta uppföra hus med garage i källarplan, såväl som markplan, bidrar varken till att uppmuntra alternativa färd sätt, skapa en trivsam bilfri stadsmiljö eller att nå Gävle kommuns miljömål. Det skapar istället ett sämre utnyttjande av resurser och höga kostnader totalt sett för att anlägga parkering vilket slutligen skall betalas av de boende vare sig man äger en bil eller ej.

För att undvika situationer som tidigare har uppstått i utvecklingen av nya stadsdelar i Gävle, där nya bostäder uppförts utan parkering eller att överenskommelser med andra byggherrar om att uppföra parkering eller genomföra mobilitetsåtgärder inte infriats, ligger det ett allmänt intresse att kommunens parkeringsbolag, där så är nödvändigt, håller ihop arbetet med utvecklingen av områdets mobilitet och parkering.

### ***Mobilitetshus och klimatneutralitet***

Utveckling av mobilitetskonceptet i våra mobilitetshus och framtida mobilitetshubbar skapar goda förutsättningar att minska biltrafiken till förmån för alternativa transportmedel eller transporter som drivs fosilfritt vilket skapar lägre klimatpåverkan från trafiken.

Det är i många fall inte intressant för privata byggherrar att uppföra mobilitetshus i bostadsområden. Gävle Parkeringservice använder därför parkeringsköp som finansieringsform vid uppförande av nya anläggningar och kan därmed driva husen med lönsamhet.

Hur och var mobilitetshus uppförs i nya stadsdelar blir av central betydelse där låga p-tal hanteras genom flytande system och parkeringsköp. Mobilitetshusen har en tydlig profil kring just mobilitet för att uppmuntra och möjliggöra andra transportmedel än bil.

Med ”*park and ride*” som koncept kan anläggningar placeras så att man på ett enkelt sätt kan byta till annat kommunikationsmedel. Exempelvis i närheten av tåg- eller busstation för byte till tåg, buss, cykel eller likande. Mobilitetshusen förses samtidigt med mobila tjänster så som laddinfrastruktur, bilpoolslösningar, cykelparkeringar, hyrsystem för elsparkcyklar, lådcyklar, paketutlämning etc. Målet är att förenkla människors vardag och samtidigt möjliggöra för ett hållbart resande samt även minska behovet av att resa.

### ***Digitalisering och klimatneutralitet***

För att nå klimatneutralitet måste digitaliseringens möjligheter tillvaratas där exempelvis både parkering, kollektivtrafik och parkeringsledning hanteras i en och samma applikation. Gävle Parkeringservice har goda förutsättningar att intensifiera arbetet med mobilitet som koncept där exempelvis pendlarparkeringar eller strategiskt placerade mobilitetshubbar, exempelvis infartsparkeringar, utrustas med bilpoolslösningar, laddinfrastruktur, cykelparkeringar, hyra av elsparkcyklar, låncykelsystem, närhet till kollektivtrafik etc.

För att få bred acceptans och en hög användning av dessa mobila tjänster är det viktigt att arbeta med förenklingar, det vill säga hur vi kan underlätta för var och en att göra hållbara val i vardagen. Därför är det viktigt att säkra upp att digital utveckling och prioriteringar utgår från kundnyttan. De tjänster som tas fram eller redan är i drift ska vara tydliga, enkla och säkra och generera ett stort kundvärde. De interaktioner som kunden har med Gävle Parkeringservice och ett erbjudande om en mobilitetstjänst ska först och främst ske med en digital utgångspunkt.

### ***Gröna mobilitetsköp och klimatneutralitet***

Byggherrar och bostadsutvecklare står idag inför valet att bygga egna parkeringar, göra ett parkeringsköp hos Gävle Parkeringservice eller genomföra mobilitetsåtgärder för att kunna minska parkeringstalet. Genom att erbjuda gröna mobilitetsköp skapas det alternativ för byggherrar som inte vill/kan genomföra sina mobilitetsåtgärder på egen hand. Med en överenskommelse med byggherren överläts ansvaret för att genomföra mobilitetsåtgärder på Gävle Parkeringservice i stället.

Detta ger i sin tur en garanti för att mobilitetsåtgärderna genomförs samtidigt som det skapar fler valmöjligheter för byggherrarna. Med stor sannolikhet leder detta till att fler mobilitetsåtgärder kommer genomföras i Gävle vilket vi bedömer successivt kommer att bidra till minskad biltrafik och klimatpåverkan.

### ***Prissättning på parkering och klimatneutralitet***

För att nå målen i det miljöstrategiska programmet är en viktig styrmekanism avgiftsnivån på stadens gatumarksparkeringar. Parkeringsavgifter på gatumark får tas ut för trafikens ordnande. Avgifterna är grund för möjligheterna att skapa plats i gaturummet och öka incitamenten till att välja alternativa färd sätt.

Nuvarande avgiftsnivå (framförallt på 2kr och 5kr zoner) medför att det blir svårt att skapa incitament till att välja andra färdmedel. När avgift införs för arbetsplatsparkeringar i centrumnära lägen för att uppmuntra alternativa färdmedel leder nuvarande avgiftsnivå till att man väljer det oftast billigare alternativet att parkera på gatumark hellre än att byta färd sätt. Nuvarande avgiftsnivåer genererar heller inte i tillräckligt hög grad det kassaflöde som kommer att behövas för att återinvestera i hållbara parkeringslösningar och en utbyggd laddinfrastruktur i staden.

Att samarbeta, samordna och samnyttja befintliga arbetsplatsparkeringar blir också viktiga åtgärder. Gävle Parkeringservice för redan idag resonemang med flera fastighetsägare kring hur arbetsplatsparkeringar kan utvecklas och få en större nyttjandegrad. Här kan såväl marknadspris som mobila tjänster införas som både tydliggör kostnaden för parkering och uppmuntrar till alternativa färd sätt men som även skapar förutsättning för exempelvis elfordon och poolbilar.

### ***Samarbete, styrning och klimatneutralitet***

Gävle Parkeringservice ställer sig mycket positiva till att delta i samarbeten som syftar till klimatneutralitet. Vår uppfattning är att samverkan inom hela kommunkoncernen är en avgörande framgångsfaktor för att nå målen.

Den befintliga bolagsstyrningen som bland annat innebär att man från ägarens sida tydliggör bolagens uppdrag i ägardirektiv bedömer vi som fullt tillräcklig. Däremot bör strukturen för rapportering kring progressen i klimatarbetet ses över. Relevanta indikatorer som både kan visa på hur framgångsrikt arbetet med klimatneutralitet är på en aggregerad kommunnivå tillsammans med

indikatorer speciellt anpassade för respektive verksamhets klimatarbete behöver arbetas fram. En röd tråd där kommunövergripande indikatorer hänger ihop med indikatorer inom varje verksamhet är viktigt för att säkerställa att de aktiviteter som genomförs inom varje verksamhet och bolag är relevanta för helheten.

För att skapa flexibilitet i styrningen då klimatfärdplanen sträcker sig över en lång tidsperiod och mycket kan hända på vägen är vårt förslag att en funktion inrättas inom Gävle kommun som har till uppgift att sammanställa, följa upp och utveckla styrningen inom området.

**Vänsterpartiet Gävle** Brynäsgratan 38 B 802 85 Gävle 026-611 700 [gavle@vansterpartiet.se](mailto:gavle@vansterpartiet.se) [gavle.vansterpartiet.se](http://gavle.vansterpartiet.se)  
**Kommunstyrelsen Gävle** 2021-03-27 **Yttrande över remiss "Förslag till färdplan klimatneutralt Gävle 2035". Dnr 20Ks85.** Vi saknar en övergripande tidsplan med budget samt vilka som har ansvar för olika åtgärder. Vi vill peka på några viktiga områden och frågeställningar som bör belysas bättre, alternativt skrivas om. **1. Livsmedel** Naturvårdsverket skriver att det genomsnittliga utsläppet för en person i Sverige är 8 ton CO<sub>2</sub>/år. För att vi ska nå en hållbar nivå så behöver de nivåerna sjunka till mellan 1-2 ton CO<sub>2</sub>/ per person och år. De beskriver vidare att de största faktorerna som påverkar utsläppen är minskat antalet flygresor, minskad köttkonsumtion samt byte till bättre val av transportmedel för vardagsresor. I färdplanen nämns bland annat att kommunen inte kan påverka medborgarnas kost. Där ser vi istället att kommunen kan föregå med gott exempel och möjliggöra för människor att äta mer vegetariskt/ veganskt, samt servera dessa alternativ vid egna tillställningar. Där har kommunen en stor roll att spela för att ändra beteenden och normalisera en nödvändig utveckling. "Our world in data" som är en databas som administreras av Oxford University har sammanställt data för de genomsnittliga utsläppen för matproduktion baserat på 38.000 gårdar i 119 länder i Europa. Enligt jordbruksverket så äter vi i Sverige i genomsnitt 30 kg gris, 24 kg nöt och 22 kg kyckling per person och år. Baserat på utsläppsdata i tabellen nedan så ger det ett utsläpp på mellan 840 och 1780 kg beroende på typ av nötkött. Dvs kan kommunens inställning i frågan potentiellt leda till en utsläppsminskning på 10-20% per capita på sikt. Som även framgår i tabellen nedan så har varornas transport generellt en minimal påverkan på livsmedlets totala utsläpp (Our world in data, 2020). Åtgärder och insatser för en samordnad varudistribution måste komma tillstånd omedelbart  
**Infrastruktur** Infrastruktur Satsningar på infrastruktur för bränsleförsörjning och distribution måste få större utrymme till exempel vad gäller biogas och vätgas. Satsningar på kollektivtrafiken och dess utbyggnad måste ges större utrymme i planen och hur detta viktiga område kan utvecklas. Trafikfrågan är mycket viktig i vår stad när det blir allt mer trafik i staden. För att minska trafikflödet i city bör det satsas på ett mer hållbart resande i form av avgiftsfri kollektivtrafik i kommunen. Genom att i samverkan med regionen bygga ut kollektivtrafiken och göra resandet med kollektivtrafik mer attraktivt så kan en hel del onödiga bilresor försvinna. Viktigt är också att begränsa genomfartstrafiken. Kommunen bör också ha en parkeringspolicy som bygger på en full *Figur 1.*  
*h\*ps://ourworldindata.org/food-choice-vs-ea;ng-local* kommunal kontroll över alla parkeringsverksamhet. Genom att äga eller hyra alla p-hus och genomföra taxeförändringar så att det blir billigare att parkera i parkeringshusen än att parkera på gator i centrum så bör parkeringar på gator kunna minska. **Byggnad** Inom området bygg måste kommunen när det gäller egna satsningar ännu mera prioritera ett miljö och klimatvänligt byggande t ex när det gäller kontor, äldreboende, daghem, skolor och idrottsanläggningar samt där kommunen avser att vara hyresgäst måste kraven höjas. Istället för att tänka att skogsråvara ska bli biobränslen bör man inrikta trädråvaran till varor med längre livslängd. Att bygga i trä är en bra metod för att binda koldioxid i 100 år eller mer. Det borde ingå i färdplanen åtgärder för att öka byggandet i trä. Med klimatförändringarna riskerar tillgången till färskvatten att bli ett problem i framtiden. Därför behöver krav ställas i byggprocessen på olika

sätt att rena och återanvända gråvatten. **Natur och biologisk mångfald** Färdplanen tar upp text kring ett klimatneutralt Gävle. Här saknas text kring natur och biologisk mångfald, till exempel skötsel av kommunens skogar och grönområden/grönstruktur. Gävle Kommun bör införa hyggesfritt kontinuitetsskogsbruk. Det ger på sikt effekter på en förbättrad folkhälsa. **Energi** Under energi talas om den kommunala tillsynen och att ställa krav på energieffektiviseringar etc. Detta borde varit infört hos ansvarig nämnd för länge sedan, eftersom många andra kommuner under lång tid med stöd av miljöbalken gör detta. Tillsynsplan för 2021 kanske? Inte nog med energieffektiviseringar, den totala energianvändningen bör också minskas över tid för att vi inte ska använda mer resurser än naturen förmår att återskapa. **Lokal produktion** Färdplanen nämner inget alls om lokal produktion av livsmedel som ett sätt att minska klimatpåverkan. Här måste det till text om lokal produktion av livsmedel, tillgång på odlingsbar mark, stöd till småföretag inom detta område, plan för hur använda den egna kommunala marken för odlingslotter, småföretag och sociala projekt. Vi skriver här om lokal produktion inte om Kravodlat eller ekoodling utan bara lokal odling. Ur krissynpunkt kan en ökad lokal produktion av livsmedel medföra ett bättre utgångsläge vid en kris. Vänsterpartiet vill komplettera dagens hemkunskap med inslag som att få odla mat, besöka en bondgård, besöka ett slakteri och övrig livsmedelsproduktion. Att skolbarn deltar i skolköket. En får ha barnen med i köket. Vegetarisk mat behöver liksom all mat göras aptitlig. Det går att börja med att servera mat där skillnaden från kött är liten. Till exempel morotsbollar, eller tikka masala med quorn, pulled oumph med ris och tortilla, sojafärs- eller ärtfärsås. **Näringsliv** Under näringsliv finns det många punkter som kan förbättras - exempel på detta kan vara: vill kommunen att det ska byggas vindkraft till havs? Vi saknar satsningar för små och medelstora företag vad gäller solceller och andra energilösningar, hur tänker man sig stödja satsningar inom bio-ekonomiområdet? I klimatplanen uttalas det reservationslöst stöd för att locka energikrävande företagsamhet till kommunen. Vi vill problematisera den synen något och påminna om att en expansion och utbyggnad av även fossilfri energi inte är utan målkonflikter om naturresurser. Vi tycker att klimatplanen ska trycka på att vi ska attrahera företag med klimatsmarta varor och tjänster, samt att framtida verksamhetslokaler ska byggas klimatsmart. Det minsta man kan kräva är att stora hallbyggnader täcks med solceller för egen elproduktion. Det inte står ett ord om att energianvändningen måste minska, i vår reservation i MSP föreslog Vänsterpartiet att den ska minska med 30 %. Det påverkar även koldioxidutsläppen och minskad användning av naturtillgångar och energi. Gävle kommun och dess bolag ska inte använda sig av sälja utsläppsrätter, då det gynnar koldioxidutsläpp i andra länder. När det gäller byggande och stadsplanering bör de instrument kommunen har vara tydliga och skarpa och skrivas in i riktlinjerna för markanvisning och i utformandet av detaljplaner. **Vänsterpartiet Gävle antaget vid medlemsmöte 2021-03- 23**

## Yttrande

# Utbildningsnämndens yttrande över remiss - Förslag till färdplan klimatneutralt Gävle 2035, dnr 20KS85

## Bakgrund

Gävle kommun har beslutat att vara klimatneutral till år 2035. Kommunen arbetar med en färdplan för att identifiera vilka åtgärder som krävs för att kunna lyckas med det. Klimatfärdplanen är en del i genomförandet av kommunens miljöstrategiska program 2.0.

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott har beslutat att skicka förslaget till färdplan på remiss till nämnder, bolagsstyrelser, de politiska partierna, Mellansvenska handelskammaren, Svenskt näringsliv, Gävles företagareföreningar, Biodriv Mitt samt lokala naturskyddsorganisationer. Ärendet har diarienummer 20KS85.

## Färdplan klimatneutralt Gävle 2035

Klimatfärdplanen är en viljeriktning och visar vad som behöver göras inom olika områden. En del av åtgärderna är redan igång eller kan sättas igång utan ytterligare politiska beslut men många behöver i nästa fas utvecklas, tidsättas, budgeteras och beslutas om individuellt. Klimatfärdplanen visar att det är två områden som särskilt behöver prioriteras i det fortsatta arbetet – transportsektorn samt planering och byggande av en klimatneutral stad.

## Synpunkter

Inledningsvis vill utbildningsnämnden framhålla att det behöver vara tydligt att det är det Miljöstrategiska programmet (MSP 2.0) som är huvuddokumentet för Gävle kommuns arbete inom miljöområdet. Det kan finnas en risk för otydlighet i styrning och uppföljning om det tas fram för många stödjande dokument på området.

Inom ramen för Gävle kommuns arbete med det miljöstrategiska programmet har vikten av att arbeta med beteendeförändringar aktualiserats och börjat förstås allt bättre. Arbetet med beteendeförändringar kopplat till miljö- och klimatfrågor bör inte underskattas. Detta handlar inte bara om att välja ekologiska varor utan även om hur var och en genom livsval och samhällsengagemang kan påverka för en nödvändig storskalig förändring.

I den klimatfärdplan som gått ut på remiss är det just nu stor tyngd på ”hårda” åtgärder, medan vissa ”mjuka” åtgärder så som beteende nämns som hastigast. Det behöver tydligt förklaras i rapporten varför man i detta läge inte skriver om ”mjuka” åtgärder, alternativt att man väljer att ta med de mjuka åtgärderna. Oavsett hur man väljer att göra är det ändå på sin plats att nämna lärande för hållbar utveckling (LHU) i klimatfärdplanen.

LHU syftar till att ge barn och elever handlingskompetens<sup>1</sup> för en hållbar samhällsutveckling. Handlingskompetens handlar inte bara om hållbar konsumtion och hållbara beteenden i det lilla, utan även om större livsval och samhällsengagemang i stort. För att utveckla handlingskompetens behöver våra barn och elever få praktisera denna egenskap redan under sin förskole- och skoltid. Det är

---

<sup>1</sup> Med handlingskompetens menas här ”En förmåga, baserad på kritiskt tänkande, att tillsammans med andra människor ta ansvar och agera för en bättre värld” (Schnack, 1994).

avgörande att de får möjlighet att agera för en hållbar utveckling på riktigt i samverkan med det omgivande samhället.

Mot bakgrund av detta behöver klimatfärdplanen uppdateras och LHU inkluderas i åtminstone följande delar:

- På sidan 27 på slutet där det nu står "Dessa utsläpp är dock svåra att påverka från kommunens sida mer än att vi kan informera och samarbeta med företag och civilsamhälle."
- På sidan 29, hela stycket under rubriken "Kommunikation och beteende".

Lärande för hållbar utveckling (LHU) bidrar till alla områden inom miljöstrategiska programmet genom att undervisa om dessa. Handlingskompetens för barn och elever är centralt för en hållbar utveckling. LHU bidrar även till att Gävle kommuns medarbetare är handlingskompetenta och goda förebilder för barn och elever och att vårdnadshavare, släkt och vänner till barn och elever utvecklar hållbara beteenden.

Utifrån detta anser utbildningsnämnden att LHU är ett kraftfullt verktyg som kommunen har för att påverka beteendet hos Gävle kommuns innevånare i en hållbar riktning och att LHU bör finnas med i klimatfärdplanen. Detta handlar också om vikten av att tydliggöra och skapa förståelse för den viktiga roll som LHU spelar för kommunens miljö- och klimatarbete.

När det gäller samarbeten för klimatneutralitet anser utbildningsnämnden att man bör undvika att skapa flera olika nätverk i "stuprör" utan istället försöka samla arbetet för hållbar utveckling under ett nätverk och ett samarbete för Agenda 2030 där klimat är en viktig del, liksom även bland annat hälsa och biologisk mångfald.

Utbildningsnämnden skulle se positivt på om Gävle kommun skulle se över såväl organisation som styrning och arbetssätt, för att på ett bättre sätt samla och samordna hållbarhetsarbetet.

*Evelyn Klöverstedt*

Ordförande

Utbildningsnämnden i Gävle kommun

Gävle 2021-03-11

Kommunstyrelsen

Gävle kommun

Färdplan klimatneutralt Gävle 2035

20KS85

Gästrike återvinnare

Box 722

801 28 Gävle



Vårt dnr 20210226-10057

## Yttrande över förslag till Färdplan klimatneutralt Gävle 2035

Gästrike Återvinnare lämnar här vårt yttrande över förslag till Färdplan klimatneutralt Gävle 2035.

### Övergripande reflektion

Klimatfärdplanen tar upp viktiga och relevanta frågor. Gästrike återvinnare välkomnar särskilt att följande områden tas upp i förslaget till färdplan:

- Hållbar stadsplanering
- Offentlig upphandling och inköp
- Biogas
- Transporteffektivisering
- Cirkulär ekonomi
- Reparation och återbruk

Bilden med de olika sektorerna/områdena som påverkar klimatet är tydlig och bra.

Det är bra att det gjorts ett gediget arbete med att beräkna klimatpåverkan från olika områden och åtgärder.

För att få största kraft och effektivitet i arbetet är det viktigt att olika styrdokument och strukturer samordnas på ett tydligt sätt. Det är därför bra att tydliggöra hur Färdplan Klimatneutralt Gävle samspelar med Miljöstrategiska programmet, Kretsloppsplanen, de övergripande kommunmålen och andra sammanhang. Det gäller även regionala planer och strategier som Klimat- och energistrategi, Livsmedelsstrategi och Regionalt åtgärdsprogram för miljömålen.

Både Färdplan Klimatneutralt Gävle och Kretsloppsplanen visar på viljeinriktning men behöver för att förverkligas separata beslut om åtgärder och resurser, av olika omfattning. Detta behöver tydliggöras och lyftas upp för diskussion och beslut om det fortsatta arbetet.

### Vad krävs för att vi ska kunna bli klimatneutrala till 2035?

- Mycket är presenterat i förslaget
- Hållbar stadsplanering är centralt. Det är viktigt att kommunen avdelar resurser till att utveckla hållbar stadsplanering, fokuserar och följer upp detta. Detta behov är även lyft och tydliggjort i förslaget till Kretsloppsplan. Det är avgörande att avdela tid och

resurser för att konkretisera vad den hållbara stadsplaneringen innebär och vad som behöver göras. Detta är bra beskrivet på sid 13 i planen.

- Bygg- och fastighetssektorns potential är stor, vilket beskrivs tydligt i planen. Här vore det förmodligen gynnsamt med en analys av hinder och möjligheter och vad som i dagsläget begränsar utvecklingen ur ett hållbarhetsperspektiv.
- Omställningen till en cirkulär ekonomi kommer att bli mer framgångsrik om kommunen avdelar resurser och samverkar mellan kommunens verksamheter och med externa aktörer. Det finns stor potential, stort engagemang men en otydlighet i uppdrag och samordning. Flera av kommunens verksamheter har tillsammans med Högskolan i Gävle diskuterat behovet under hösten 2020 och ansökt om medel för en analys/förstudie kring potentialen och hur vi kan komma vidare. Här behövs resurser, uppdrag, samordning och tydlighet och stöd från kommunens ledning.
- Möjligen skulle maten och konsumtionen kunna betonas mer i planen.
- Förutom konkreta åtgärder i sakfrågor, behövs tydlighet i styrning och ledning, uppföljning, resurser samt ägandeskap och engagemang i frågorna.

## Hur kan din organisation bidra till att vi ska bli klimatneutrala som kommun år 2035?

Gästrike återvinnare kan bidra med:

- Effektivisera egna transportverksamheten (avfallstransporter)
- Bistå med beteendeinsikt
- Bistå med kompetens inom avfall och återvinning i stadsplanering
- Driva delar i kretsloppsplanen
- Öka återvinning och återbruk
- Bistå med metodstöd inom avfallsförebyggande

Eftersom Gästrike återvinnare som kommunalförbund inte per automatik styrs av kommunens styrdokument, så är det viktigt med en god och tydlig kommunikation mellan kommunen och förbundet om uppdrag, åtaganden och ansvar.

## Hur skulle din organisation ställa sig till att delta i ett samarbete (klimatnätverk/klimatprotokoll etc.) för att vi ska kunna samarbeta för klimatneutralitet?

Gästrike återvinnare är öppna för en diskussion om vad det skulle innebära.

## Vilka åtgärder bedömer ni är de viktigaste och mest kraftfulla?

Som framgår av planen så är det transportsektorn och hållbar stadsplanering.

I alla åtgärder är det viktigt att ha stort fokus på mänskligt beteende och utgå från den kunskap som finns inom beteendområdet.

Ur Gästrike återvinnares perspektiv ser vi att följande föreslagna åtgärder är viktiga:

- Ta fram en kravställning för att samtliga exploateringsprojekt ska ha minskad klimatpåverkan med minst 75% till 2035. Resten ska kompenseras.
- Förutsättningar skapas för att ställa och följa upp klimatkrav i alla upphandlingar
- I samverkan med näringslivet skapas förutsättningar för cirkulära affärsmodeller i kommunen
- Öka återbruk av byggmaterial och planera för framtida demontering och återanvändning
- Ruttoptimeringsprogram används i kommunens transporter, hemtjänst, färdtjänst, skolskjuts, sophämtning. (Dock med reservation att just program kanske inte alltid är lösningen, men ett aktivt och systematiskt arbete med ruttoptimering)
- Skapa förutsättningar för infrastruktur för förnybara bränslen och laddinfrastruktur.
- Utveckling av systematiskt arbete med åtgärder och uppföljning med näringsliv och föreningsliv i ett så kallat "klimatprotokoll".

## Vilken styrning ser ni behövs för att vi ska kunna uppnå målet?

Gästrike återvinnare ser framförallt följande som viktiga faktorer:

- Tydlig fördelning av ansvar och uppdrag
- Resurser
- Fokus på och intresse för frågorna
- Kommunikation
- Kommunikation och tydlighet mellan kommunen och Gästrike återvinnare om hur förbundet ska förhålla sig till Klimatfärdplanen.

## Vad är viktigt för kommunstyrelsen att tänka på i styrningen för att vi ska kunna uppnå målet?

Gästrike återvinnare ser framförallt följande som viktiga faktorer:

- Tydlighet, uppföljning, intresse
- Ansvar, uppdrag, budget, uppföljning
- En engagerad berättelse och samskapande kring arbetet

## Övrigt

- Det är bra att Färdplanen nämner och hänvisar till Kretsloppsplanen (sid 21), eftersom den bidrar till minskad klimatpåverkan via avfallsförebyggande, återanvändning och återvinning.
- Det är bra att planen lyfter behovet av återbruk inom byggsektorn. Dock behövs en korrigerande på sid 21 där det står att "Gästrike återvinnare kommer att ta fram en förstudie kring återvinning av byggavfall som ett första led i detta arbete". Formuleringen behöver justeras, då ansvaret för att driva en förstudie kring återvinning av byggavfall är inte utpekade. Det behöver tydliggöras. I förslaget till Kretsloppsplan är Kommunstyrelsen, Gavlefastigheter, Gavlegårdarna och Gästrike återvinnare samtliga föreslagna som ansvariga för målet att genomföra en förstudie. Gästrike återvinnare har drivit ett arbete att ta fram en ansökan om medel från Miljöstrategiska programmet för en förstudie, med det är inte givet att Gästrike återvinnare den aktör som är bäst lämpad att driva en förstudie kring återvinning av byggavfall.

- På sid 29 finns en bra beskrivning av hur kommunen i sina verksamheter kan skapa förutsättningar för medborgare att leva mer hållbart. Detta kopplar till behovet av hållbar stadsplanering. För att det ska bli verkstad behövs tydlighet, resurser, beslut och samordning.
- Det finns delar där Färdplanen överlappar med Kretsloppsplanen. Det vore bra med en fördjupad analys av i vilken plan de ska ha sin huvudsakliga hemvist, eller tydliggöra att de hanteras i båda planerna.
- Det är viktigt att arbetet med statistik i Panorama är samordnat med annan statistik, och förmodligen viktigt att förbund och bolag involveras i de delar där de förväntas bidra.

### *Vi föreslår följande kompletteringar i färdplanen*

- Färdplanen betonar vikten av logistik och transporter och materialval i samband med hållbar byggnation, men det är viktigt att även lyfta potentialen i att förebygga onödigt avfall i samband med byggnation.
- Färdplanen skulle kunna lyfta fram energibesparing mer, utöver energieffektivisering.
- Komplettera färdplanen med ett avsnitt om styrning och hur färdplanen förhåller sig till andra styrande dokument, som Miljöstrategiska programmet och Kretsloppsplanen men även andra styrdokument.
- I bilden på sid 28 föreslår vi att byta begreppet "Utveckla nudgingprojekt" till "Utveckla kunskap och tillämpning av metoder för beteendeförändring".

Gästrike återvinnare ser fram emot en fortsatt dialog och samarbete i hållbarhetsarbetet.

Med vänlig hälsning,

Anna-Karin Karlsson  
Förbundsdirektör  
Gästrike återvinnare

AnnaCarin Söderhielm  
Hållbarhetsstrateg  
Gästrike återvinnare

### **Remiss Klimatfärdplan, diariern 20KS85**

Byggföretagen tycker det är positivt att Gävle kommun har det ambitiösa målet att vara klimatneutrala till 2035 och vi tror att vi tillsammans har alla förutsättningar att lyckas. För er kännedom har de entreprenörer som representerar bygg- och anläggningssektorn följande mål;

• 2045: Netto nollutsläpp av växthusgaser. • 2040: 75 % minskade utsläpp av växthusgaser (jmf 2015). • 2030: 50 % minskade utsläpp av växthusgaser (jmf 2015). • 2025: Utsläppen av växthusgaser visar en tydligt minskande trend. • 2020-2022: Aktörer i bygg- och anläggningssektorn har kartlagt sina utsläpp och satt klimatmål. Nedan redogörs i korthet våra synpunkter på er remiss; **Generellt** Byggföretagen tycker att förslagen för prioriterade åtgärder borde komma tidigare samt att de olika tabellerna inte helt pedagogiskt och lättförståeligt. En förklaring som "7% av åtgärderna ger en hög klimatreducerande effekt samtidigt som kostnaderna är låga..." Att säga att det är höga eller låga kostnader är ju en relativ bedömning och frågan är

ju hur mycket man vinner. Det är inte heller riktigt klart hur Gävle själva värderar de olika tabellerna – tycker man det är OK med höga kostnader om det ger en hög klimatreducerande effekt? Tonen i dokumentet är lite av berättarkaraktär – ”i Gävle skulle man kunna göra så här...det finns de här förutsättningarna.”. Vi tror man skulle vinna på att vara tydlig med att säga ”för att vi ska nå målet om klimatneutralitet till 2035 så krävs det här plus en tydlig beskrivning av vilka punkter, prioriterat om möjligt, i tabellerna man måste genomföra för att lyckas”. 2

**Sid 19** Under de fem punkterna som finns uppställda för Gävle att arbeta efter har vi följande kommentarer;

*Punkt 2. Ställ funktionsbaserade upphandlingskrav där innovativa lösningar med låg klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv premieras. Efterfråga och ge incitament för lägre klimatpåverkan i anbud.*

Byggföretagen ser positivt på detta men vill påpeka vikten att när utvärderingsgrunden "bästa förhållande mellanpris och kvalitet" är det viktigt att utvärderingsmodellen blir tydlig hur detta värderas. Gävle bör vara "beredd" att också betala för detta krav för att nå önskad effekt.

*Punkt 3. Följ upp klimatkraven systematiskt, gör det kostsamt att göra fel och lönsamt att göra rätt.*

Byggföretagen anser att alla ställda krav i upphandling ska följas upp men att detta ofta inte sker i den omfattning som det är önskvärt. Ställs klimatkrav och viten (kostsamt att göra fel) kopplade till detta är det av yttersta vikt att kraven är tydliga. Ett alternativ kan vara att Entreprenören får en viss "tid" att jobba in kraven, t.ex. om nya fordon eller maskiner ska införskaffas.

*Punkt 4. Ställ krav på återanvändning av material om/när det är fördelaktigt ur ett livscykelperspektiv, till exempel vid renovering och masshantering.* Byggföretagen ser positivt på återanvändning av material men vill också "flagga upp" att det kan ta längre arbetstid att hantera detta och kanske kräva speciella arbetsverktyg. Ett alternativ skulle kunna vara att Beställaren, innan upphandlingen, undersöker om det finns byggmaterial som kan återanvändas, t.ex på en återbyggnadsdepå och "tillhandahåller det" för uppdraget. På detta sätt kommer anbudsgivarna att räkna på samma förutsättningar.

*Punkt 5. Inför ett prequalificeringskrav på att företagen ska ha ett klimatarbete eller -policy för att få lämna anbud, i synnerhet i större projekt som sker inom offentlig upphandling.*

Byggföretagen ser positivt på kravet men viktigt att det framgår vad som avses med "klimatarbete" så att syftet uppnås och att det också går att utskilja om kravet uppfylls eller inte. Kan t.ex en hållbarhetspolicy uppfylla kravet ?

### **Sid 25 Offentlig upphandling och kravställning som hävstång**

Vi delar Gävle kommuns uppfattning att upphandling är ett effektivt verktyg för att nå målet att bli klimatneutral och att krav ställs i en rimlig takt. Vi ser dock gärna att kommunen också lägger tid och resurser och kan erbjuda resurs- och kompetensstöd i t.ex. innovationsprojekt. Att endast ställa krav och överlåta hela ansvaret på entreprenören tror vi inte är framgångsrikt. 3

### **Slutligen svarar vi på de frågor som ni uttryckligen önskat svar på;**

**1. Vad krävs för att vi ska kunna bli klimatneutrala till 2035?** Svar; Samarbete mellan kommun, näringslivet, regionen och befolkningen. Bjud gärna in oss på Byggföretagen i arbetet med färdplanen. Resurser kommer att krävas av många aktörer och tillsammans behöver bli mer resurseffektiva, skapa nya affärsmodeller och framförallt samverka över hela värdekedjan.

**2. Hur kan din organisation bidra till att vi ska bli klimatneutrala som kommun år 2035?** Svar; Byggföretagen tillsammans med andra viktiga aktörer arbetar med "Färdplan för fossilfri konkurrenskraft Bygg- och anläggningssektorn.

**3. Hur skulle din organisation ställa sig till att delta i ett samarbete (klimatnätverk/klimatprotokoll etc.) för att vi ska kunna samarbeta för klimatneutralitet?** Svar; Positivt. Byggföretagen har nationella experter inom miljö och energi och lokalt har också resurser.

**4. Vilka åtgärder bedömer ni är de viktigaste och mest kraftfulla?** Svar; Bygg- och anläggningssektorn har potential att minimera avfallet och förflytta sig mot cirkulära flöden genom effektivare resursanvändning, ökad återanvändning och återvinning av material.

Digitalisering innebär en stor samhällsförändring som ger möjligheter till nya arbetsätt, tjänster och marknader samt effektivare och mer hållbart byggande. Tillgången till finansiellt kapital är av stor betydelse för att främja investeringar i nya tekniker och entreprenörer som satsar på hållbara lösningar

**5. Vilken styrning ser ni behövs för att vi ska kunna uppnå målet?** Svar; Regelverk och lagsstiftning behöver ses över. Till exempel kan lagkrav på material- och klimatdeklarationer i plan- och byggprocessen utformas, och vid behov kanske även krav på gränsvärden av utsläpp ur ett livscykelperspektiv som stegvis stramas åt.

Avfallslagstiftningen hindrar utvecklingen av cirkulära affärsmodeller och begränsar återvinningen i bygg- och anläggningskonstruktioner. Idag körs till exempel stora mängder jord- och schaktmassor till deponi, istället för att återvinnas lokalt i anläggningar. Större hänsyn till vad massorna ska användas till bör tas vid beviljande av återvinning av avfallsmassor, såsom vilka miljöföroreningar som slutanvändningen i sig även bidrar med, till exempel från vägtrafik.

Det saknas också ekonomiska modeller och lagstiftning som möjliggör att dela energi mellan brukare och fastigheter

#### **6. Vad är viktigt för kommunstyrelsen att tänka på i styrningen för att vi ska kunna uppnå målet?**

Svar; För att klara klimatmålet behöver det vara lönsamt för marknadens aktörer att minska klimatutsläppen.

Med vänlig hälsning

Anders Hansson Bransch- och föreningsansvarig Gävleborg

## **Remissvar från Omställning Gävle Klimatfärdplan 20KS85 Färdplan klimatneutralt Gävle 2035**

Att Gävle har ambitionen att ligga i täten vad gäller minskad klimatpåverkan uppskattas.

Trots

vårt beroende av omvärldsfaktorer och beslut på nationell- och EU-nivå kan det som görs på lokal nivå inspirera andra och beslutsfattare på högre nivåer att skärpa krav på minskad klimatpåverkan. Som helhet är klimatfärdplanen mycket bra. Den täcker många aspekter,

är välskrivna och har en föredömligt upplagd åtgärdslista. Men det finns alltid möjligheter till förtydliganden och kompletteringar. Här kommer några sådana.

### **Allmänna kommentarer**

Många blir nog förvirrade av skillnaderna mellan territoriella och konsumtionsbaserade utsläpp och att de överlappar varandra. I definitionen av klimatneutralitet står att utsläppen inom Gävle kommun, dvs de territoriella, skall vara noll eller kompenserade år 2035. Men strax innan står att målet omfattar både territoriella och konsumtionsbaserade utsläpp. Det måste förtydligas hur stora utsläppen är totalt idag (senaste beräkningen) för respektive kategori. Figuren på sid 11 visar de territoriella utsläppen idag är ca 300 KtCO<sub>2</sub>e och att vi kan tillgodoräkna oss ca -50 KtCO<sub>2</sub>e från externa trender, dvs då återstår ca 250 KtCO<sub>2</sub>e. De konsumtionsbaserade utsläppen i landet anges vara ca 8 ton CO<sub>2</sub>e per person. Med 100 000 invånare i Gävle motsvarar det ca 800 KtCO<sub>2</sub>e eller mer än tre gånger de territoriella! Om man antar en viss överlappning handlar det sannolikt om ett totalt utsläpp på drygt 1000 KtCO<sub>2</sub>e som måste sparas eller kompenseras bort på 15 år. Storleken på åtagandet och relationerna mellan de territoriella och konsumtionsbaserade utsläppen borde klargöras redan i inledningen/sammanfattningen.

Det borde också finnas en liknande lista på konsumtionsbaserade utsläppen som den för territoriella, dvs med effekt och kostnad. Procentsatserna på konsumtionsbaserade utsläpp i slutet av färdplanen borde vara relaterade till det totala åtagandet som innebär att relativ minskning av de konsumtionsbaserade utsläppen ger ungefär tre gånger större minskning av totala utsläpp jämfört med motsvarande relativa minskning av de territoriella utsläppen.

Åtagandet är kommunalt och kommunen måste föregå med gott exempel och visa medborgarna vad som kan åstadkommas när viljan finns. Därför är det väldigt viktigt att kommunen verkligen genomför åtgärder som man har rådighet över i förslagslistan. Detta

borde stå som en tydlig viljeinriktning i inledningen. Att politiken är tydlig och visar handlingskraft påverkar även folkhälsan. Den ökade oron och ångesten över vad ett ändrat klimat kan medföra måste tas på allvar.

Klimatpåverkan handlar till största delen om energianvändning och vilka energislag som använts för produktion och tjänster. Ur klimatsynpunkt är det viktigt att energianvändningen i

minsta möjliga grad baseras på förbränning, vilket alltid medför koldioxidutsläpp. Därför bör man tydligt skilja mellan fossil energi, bioenergi (ursprung växtlighet) och flödande energi (sol-, vind- och vattenkraft). Att klumpa ihop bio- och flödande energi under beteckningen förnybart är olyckligt eftersom de ger helt olika klimatpåverkan. Den sista kategorin ger inga koldioxidutsläpp vid drift vilket skiljer sig mycket från energi producerad med biobränslen.

1

Idag diskuteras livligt i vilken grad biobränslen skall betraktas som fullt ut klimatneutrala. Ju kortare tidsperspektiv, i det här fallet 15 år, desto mer tveksamt blir det att betrakta bioenergin som klimatneutral. Återväxten av biomassa handlar för det mesta om 50-100 år.

#### **Kommentarer kopplade till den löpande texten**

Sid 4. Det borde nämnas att framställning av biobränslen som HVO m.fl. medför energianvändning och vilket slag av energi som brukar användas. I flertalet fall är dessa inte klimatneutrala.

Sid 5 figur. Det är inte tydligt om verktygslådan bara omfattar kommunens verksamhet eller är bredare. Om den är tänkt som en bredare beskrivning så borde kommunens eget åtaganden vara tydligare tex. egna fordon och transporter, byggande och drift av egna byggnader etc. Idag ställs inte ens krav på klimatberäkningar för det nya Kulturhuset.

Sid. 7. Utmärkt att Gävle kommun har en koldioxidbudget. Den bör kommuniceras till medborgarna då det kan vara ett sätt att förklara de minskningar som måste göras.

Sid 8. Koldioxidlagring är under utveckling och har inte kommit igång i stor skala, borde inte räknas med. Istället för att elda skogsbränslen bör kolet behållas i marken. Hyggesfritt skogsbruk och ekologisk odling måste främjas.

Sid 12. I referensscenariet antas utsläppen från uppvärmning av bostäder minska med 60%. Det är möjligt om det kommer att sällas krav på prestanda och införs ekonomiskt stöd för energieffektiviseringsåtgärder på nationell nivå. Annars händer sannolikt inget, ens om det är

lönsamt, har historien visat. Det är också skillnad på om energibesparingen beror på åtgärder

som minskar energibehovet (tex tilläggsisolering) eller om man sätter in en värmepump som nominellt minskar energianvändningen men innebär en ökad elanvändning utan att ha förbättrat huset energiprestanda. Av beskrivning borde framgå hur mycket ny elanvändning man räknat med för att uppnå 60% minskad energianvändning i bostäder.

”När vi bygger nya stadsdelar finns möjligheten att planera för en klimatneutral plats från grunden.” Vad menas med en klimatneutral ”plats” och vad menas med en ”klimatneutral byggnad”? Detta går inte att förstå utan förtydliganden.

Det står att ”Det är dyrare och svårare att minska utsläppen från redan befintliga stadsdelar” än när man bygger nytt. Den nytillkomna bebyggelsen kommer ju alltid att medföra nya klimatbelastningar hur klimatsmart man än gör den. Och det är förhållandevis billigt att energieffektivisera i befintlig bebyggelse jämfört med att bygga nytt. Det går inte att ställa nybyggande mot åtgärder i befintlig bebyggelse på det sättet. Det är klart att man skall göra rätt från början och göra både och.

Det står "Metoder för att mäta och förbättra nya stadsdelars klimatprestanda behöver utvecklas." Visst saknas det kunskap hos tjänstemän och projektörer. Men ett problem är idag att olika aktörer definierar vad som är en klimatneutral och klimatpositiv byggnad på olika sätt tex vad gäller kollagring i träprodukter, klimatkompensation och möjligheten att tillgodogöra sig framtida tekniker som är långt ifrån ekonomiskt rimliga idag och kanske aldrig kommer att bli det (tex CCS och BioCCS som innebär kolin fångning och lagring under havsytan).

Sid 13. Det står att förtätning och att bygga på höjden skulle innebära miljömässiga fördelar. Vilka är de miljömässiga fördelarna? – Mindre resande äts med största sannolikhet upp av de större klimatavtrycken för höga hus som dessutom medför högre kostnader och en rad kvalitetsbrister ifråga om boendemiljön ( tex, mindre grönytor, sämre lägenheter, större sårbarhet, sämre närlimat och utrymmen för umgänge utomhus i närmiljön).

Det står "Statliga utredningar kring att nå en fossilfri fordonsflotta till 2030 pekar på att trafiken måste minska med omkring 20% och att det är i tätorterna detta uteslutande måste ske." Ur miljösynpunkt är inte så mycket vunnet om fossilbilar ersätts med stora tunga elbilar. Fossilbilarna kan gå på HVO och inblandade biobränslen. Materialet i nya stora elbilar innebär en stor utarmning av naturresurser (tex. begränsade lager av vissa metaller) och stort behov av eleffekt (framtidens bristvara). Kommunen måste främja mindre bilar tex genom högre parkeringsavgifter för större bilar (differentiera storleken parkeringsrutor).

Men

även avgiftsbelagd parkering vid köpcentra och bättre kollektivtrafik för att minska bilåkandet, främja kollektivtrafik och handeln i city.

Sid. 15 "Övergången till eldrivna bilar kommer innebära en viss energieffektivisering då verkningsgraden i elmotorer är 85–95 % vilket kan jämföras med förbränningsmotorernas 25–40

%." Om elen som man tankar kommer från ellagring via vätgas så blir det samma verkningsgrad som förbränningsmotorernas. Man har bara flyttat den dåliga verkningsgraden från bilen till ellagret.

Sid. 16. Förutom att effektivisera kollektivtrafik och cykel genom bilpooler mm, bör man även

betona hälsoaspekten, att vi behöver ren luft, att en del gator i Gävle ligger för högt i skadliga

värden. Naturvårdsverket visar att hälsoeffekter från förhöjda halter av NO<sub>2</sub> och PM<sub>2.5</sub> kan med konservativa bedömningar skattas orsaka samhällsekonomiska kostnader på ca 56 miljarder SEK år 2015. Enbart produktivitetstförluster från sjukfrånvaro kan uppskattas orsaka samhällsekonomiska kostnader på ca 0,4% av BNP i Sverige.

Sid 17. "Eftersom Gävle befinner sig i en expansiv fas där mycket nytt ska byggas kommer ett stort transportbehov uppstå." Att effektivisera användningen av uppvärmd yta måste också vara ett viktigt mål. Inte minst under pandemin, när mycket arbete sköts hemifrån, har det visat sig att man klara sig med mindre kontorsyta.

"Övergångsbränslen som HVO, etanol, biogas, (biobensin inom kort) kommer vara viktiga under denna period." Framställning av biodrivmedel kräver el. Dessa ger fortfarande utsläpp – det viktiga är färre och effektivare transporter.

"EU:s krav, det vill säga att snabbbladdning finns vart 10 mil." Hur rimmar det med behovet av effektbegränsningen vissa perioder?– Elstolparna måste ha effekttaxa – kostnaden för snabbbladdning skall stå direkt proportion till effekttillgången. Tex röd varningslampa (dyrt) under höglast-/effektbristtid.



Sid 18. " EU storsatsar på vätgas i initiativet Gröna Given och det finns ett stort vätgasintresse

i Gävleborg även av affärsmässiga skäl." Det är bra att det står: "i omvandlingen från el till vätgas förlorar man 30-40% av energin." Men detta borde kompletteras med: "Vid omvandling från vätgas till el förloras ungefär lika mycket, dvs man får bara tillbaks ca 1/3 av den inmatade elen i systemet el-vätgas-el. Ur miljösynpunkt är det sannolikt bättre att sälja överskottselen från sol och vind till utlandet än att kasta bort 2/3 i omvandlingsprocesser. "Gävle växer i snabb takt och byggbehovet är inte helt lätt att kombinera med de ambitiösa klimatmål kommunen har.... Över hälften av utsläppen härrör från importerade varor och tjänster". Behovet av byggande är väldigt konjunkturberoende och har redan börjat minska. Ur miljösynpunkt borde en viktig åtgärd vara att skapa regelverk som gör att det befintliga byggnadsbeståndet utnyttjas bättre, tex att få äldre som bor överstort att flytta till mindre bostäder. Kommunal verksamhet borde vara ett naturligt verktyg för att nyttja lokaler som står tomma. Varje rivning och efterföljande nybygge innebär att man gör avsteg från möjlighet till återvinning och cirkulär ekonomi. Ett typexempel är byggande av det nya kulturhuset där man river en fungerande byggnad av betong för att sedan bygga nytt. Nya byggnader i betong genererar en stor CO2-belastning. Man ställer idag inga tydliga krav på att begränsa dem. I en totalanalys måste man även se hur befintliga byggnader och tomma lokaler kan användas i jakten på minskad klimatbelastning. Att få det redan byggda att utnyttjas effektivt borde vara ett mål.

Sid 20. "Byggvarubedömningen används idag som ett hjälpmedel i denna process för att få indikatorer på livscykelanalyser för varje material som används." Troligen missuppfattning. Byggvarubedömningen och SundaHus används för val av byggmaterial främst med avseende på kemikalier och emissioner. Byggsektorns Miljöberäkningsverktyg används för livscykelanalyser vad gäller klimatpåverkan.

Sid. 23. Användning av spillvärme bör utnyttjas så mycket som möjligt. Det finns forskning på detta bl.a. vid Luleå Tekniska Högskola. Krav bör alltså ställas på Microsoft att bidra med sin spillvärme, t ex till ett växthus som tex kan förse kommunen med färska grönsaker.

Sid 26. Överenskommelser med näringslivet, t ex att skattefinansierade vinstdrivna verksamheter som de 11 hemtjänstföretagen samordnar sig områdesvis med den kommunala hemtjänsten för att få ner användandet av personbilar.

Sid 29 "En viktig del i cirkulära affärsmodeller är att produkter används och repareras så långt

som möjligt innan de återgår till kretsloppet". "...innan de kasseras för gott" vore mer lättförståeligt. För att stärka lokal ekonomi och småföretagande är det viktigt att konkurrensen sker på lika villkor vad gäller skatter och avgifter. Koncerner och storbolag har ofta möjlighet att undkomma skatter genom "smarta affärsupplägg" tex. på pappret utländsk hemvist. Jämför rörelsen i England kallad : Fair tax payers.

Sid 30. "Kommunen kan också arbeta med frågan i sina skötselplaner av natur och försöka bevara träd och växtlighet vid exploateringar som också fyller många andra funktioner för vår

hälsa och välbefinnande." Nyare forskning tyder på att hyggesfritt skogsbruk är bäst för miljön, klimatet, välmåendet och plånboken. Därför har många kommuner infört det. Gävle borde också ha som mål att sköta sitt skogsinnehav hyggesfritt.

Sid 33. Listan över prioriterade åtgärder med Effekt, Kostnad och Rådighet är mycket bra och

kan naturligtvis kompletteras efter hand. Ett komplement kunde handla om kommunala fordon och resor, tex att kommunen skall inhandla fordon med minsta storlek och vikt som klarar uppdragen och att i valet också skall vägas in tillverkningens miljö-/klimatbelastning.

Sid 35. Transporter ruttoptimeringsprogram: att samordna de 11 skattefinansierade vinstdrivna hemtjänstföretagen områdesvis med den kommunala hemtjänsten.

Sid 36. Utmärkt med bilfria zoner, kan utökas till bilfria dagar, ex. Paris kan, en söndag i månaden.

Sid 38. För att nå klimatneutralitet enligt Gävles ambitioner tycks den största svårigheten gälla de konsumtionsbaserade utsläppen. Där har kommunen också mindre rådighet. För trovärdighetens skull borde en diskussion om hur vi skall agera på det här området införas. Som det står nu kan man inte förstå situationen på annat sätt än att vi inte kommer klara klimatneutralitet till år 2035 ifråga om konsumtionsbaserade utsläpp. Förhoppningsvis kan det gå vad gäller de territoriella utsläppen. Antingen får man lämna målet om klimatneutral konsumtion eller förklara hur vi skall kunna nå dit. Nästan varenda pryl vi ser omkring oss har

tillverkats utanför kommunen och det skulle behövas kraftfulla statliga styrmedel för att minska konsumtionen av tex importerade fordon, elektroniska prylar, betong, stål mm.

### **Förslag på ytterligare åtgärder från Omställning Gävle**

Vi föreslår att Gävle kommun prövar idén med medborgarråd då alla medborgare behövs för att lösa vår gemensamma ödesfråga.

Uppmuntra klimatsmart skötsel av jord och skog

Skapa en kommunkarta med fastigheters energianvändning och produktion av förnybar el per Atemp respektive person (stimulerar fastighetsägare till att sänka energianvändningen)

Redovisning av vegetationens koldioxidupptag på olika typer av mark i kommunens ägo, tex parkmark, kvartermark, skogsmark etc. (skapar förståelse för vegetationens dämpande klimatpåverkan och i synnerhet trädens betydelse)

Redovisa vegetationens och markens övriga ekosystemtjänster på kommunens mark (dämpar luftföroreningar, renar och fördröjer ytvattenflöden, förbättrat mikroklimat, viss bullerdämpning..)

Begär in och redovisa nya anläggningars och byggnaders klimatavtryck

Uppmuntra odlingsmöjligheter på balkonger, gårdar och friytor i staden. Ställ krav på visst odlingsutrymme i nybebyggelse genom Gavlegårdarna och Gavlefastigheter samt vid markanvisningar

(enskilda och gemensamma odlingar skapar engagemang, kunskaper, gemenskap och viss självförsörjning)

Begär redovisning nybyggnaders sårbarhet vad gäller tillfälligt avbrott i datakommunikation, el-, värme- och vattentillförsel. MSB säger att enskilda hushåll skall kunna klara sig upp till en vecka i krissituationer. (Vad händer tex vid bortfall 6 timmar, 1 dygn, 3 dygn och 7 dygn)

5

Uppmuntra och utnyttjande naturunderstödda lösningar vid nybyggande tex självdragsventilation, förvärm/kyld tilluft i markkulvert, fuktbuffrande väggar, luftrening genom växtlighet, effektiv yttre solavskärmning, solfångare (varmvatten och begränsad uppvärmning), solceller, vind- och vattenkraftskontrakt etc.

Omställning Gävle försöker på olika sätt påverka opinionen för en snabb omställning till fossilfritt samhälle. Bl.a. har vi arbetat med e-petitioner för livsmedelssäkerhet, hyggesfritt skogsbruk och införande av medborgarråd.

Vi bidrar gärna fortsättningsvis med kunskapsförmedling och kreativa aktiviteter.

Vår hemsida är [www.omstallninggavle.se](http://www.omstallninggavle.se)

# Remissyttrande – Färdplan klimatneutralt Gävle 2035, 20KS85

## Förslag till beslut

Att anta yttrandet avseende förslag till färdplan klimatneutralt Gävle 2035 som sitt eget.

## Bakgrund

Arbetsmarknads- och funktionsrättsnämnden har anmodats yttra sig i remiss avseende färdplan klimatneutralt Gävle 2035.

Gävle kommun har beslutat att som kommun vara klimatneutrala till år 2035. Klimatfärdplanen är en del i genomförandet av kommunens Miljöstrategiska program 2.0.

Ett förslag till färdplan har utarbetats, innehållande åtgärder för att nå målet. Förslaget skickas på remiss till nämnder, bolagsstyrelser, politiska partierna, mellansvenska handelskammaren, svenskt näringsliv, Gävles företagareföreningar, Biodriv Mitt samt lokala naturskyddsorganisationen.

## Färdplan klimatneutralt Gävle 2035

Klimatfärdplanen är en viljeriktning och visar vad som behöver göras inom olika områden. En del av åtgärderna är redan igång eller kan sättas igång utan ytterligare politiska beslut men många behöver i nästa fas utvecklas, tidsättas, budgeteras och beslutas om individuellt. Klimatfärdplanen visar att det är två områden som särskilt behöver prioriteras i det fortsatta arbetet – transportsektorn samt planering och byggande av en klimatneutral stad.

## Yttrande

Arbetsmarknads- och funktionsrättsnämnden vill framhålla att det bör vara tydligt att det är det Miljöstrategiska programmet (MSP 2.0) som är det huvudsakliga styrande dokumentet för Gävle kommuns arbete inom miljöområdet. Det kan finnas en risk för otydlighet i styrning och uppföljning om det tas fram flera stödjande dokument på området.

Inom ramen för Gävle kommuns arbete med det miljöstrategiska programmet har vikten av att arbeta med beteendeförändringar aktualiserats och börjat förstås allt bättre. Arbetet med beteendeförändringar kopplat till miljö- och klimatfrågor bör inte underskattas. Detta handlar inte bara om att välja ekologiska varor utan även om hur var och en genom livsval och samhällsengagemang kan påverka för en nödvändig storskalig förändring.

I den klimatfärdplan som gått ut på remiss är det just nu stor tyngd på "hårda" åtgärder, medan vissa "mjuka" åtgärder så som beteende och vikten av beteendeförändringar nämns som hastigast. Det behöver tydligt förklaras i rapporten varför man i detta läge inte skriver om "mjuka" åtgärder, alternativt att man väljer att ta med de mjuka åtgärderna. Arbetsmarknads- och funktionsrättsnämnden påverkan inom de "hårda åtgärdsområdena" (hållbar stadsplanering och transporter) är relativt begränsad.

## Styrning och samarbeten

I det begäran om yttrande på remiss som Kommunstyrelsens Samhällsbyggnadsutskott har delgett Arbetsmarknads- och funktionsrättsnämnden finns ett antal frågor om samarbeten och styrning för att uppnå målet ett klimatneutralt Gävle 2035, som här besvaras:

Arbetsmarknads- och funktionsrättsnämnden konstaterar att det kan uppstå en målkonflikt mellan detaljstyrning och tillitsbaserad styrning. Det bör tydliggöras att de mer än 60 förslag på prioriterade åtgärder (de hårda åtgärder som nämns tidigare i detta yttrande) som arbetas fram är just förslag motsvarande en idébank. För att nå framgång i måluppfyllelse i uppfyllnad av målet "ett klimatneutralt Gävle" är det helt väsentligt att verksamheten själv har rådighet och själv har förutsättningar att arbeta med verkningfulla insatser och aktiviteter, samt att kreativitet och initiativ främjas utifrån verksamhetens unika förutsättningar.

När det gäller samarbeten, nätverk etc. så anser Arbetsmarknads- och funktionsrättsnämnden att vi bör undvika att skapa flera olika nätverk (stuprör) för olika frågor, utan att försöka samla arbetet för en hållbar utveckling under ett nätverk och ett samarbete för Agenda 2030, där klimat är en viktig del, liksom även t.ex. hälsa och biologisk mångfald. Detta inte bara för att undvika att alltför mycket tid går till overhead och administrativt arbete utan framförallt för att få ett större tryck och ett större engagemang kring hållbarhetsfrågorna. Här kan inte minst Helsingborgs kommun fungera som en förebild, med sitt "livskvalitetsprogram". Sid 3 (3)

I Helsingborg, liksom i många andra kommuner, jobbar man mer samlat med hållbarhetsfrågorna. Här ser Arbetsmarknads- och funktionsrättsnämnden positivt på om en annan riktning skulle väljas genom att se över såväl organisation som styrning och arbetssätt för att på ett bättre sätt samla och samordna hållbarhetsarbetet.

*Magnus Höjer* Sektorchef Valfärd Gävle  
Arbetsmarknads-

Yttrande från Gävle Hamn AB avseende:

## Remiss Klimatfärdplan, dnr 20KS85

Gävle Hamn AB har tagit del av Gävle Kommuns förslag till Färdplan klimatneutralt Gävle 2035.

Gävle Hamn ser mycket positivt på att ett förslag till klimatfärdplan utarbetats. Särskilt positivt är det att planen identifierar tydliga insatsområden och åtgärder med förväntade stora effekter samt Gävle kommuns rådighet per åtgärd. Därmed underlättas prioritering av åtgärderna.

För att kunna prioritera fullt ut och rikta insatserna mot de åtgärder som har störst potential att bidra till målet, anser Gävle Hamn att en tydlig kvantifiering av effekterna samt löpande uppföljning är mycket viktig. En sådan uppföljning bör visualisera nuläge/status per åtgärd samt hur mycket respektive åtgärd kan bidra till måluppfyllelsen över tid. Tidsaspekten är viktig i detta sammanhang. En åtgärd kan ju ha stor teoretisk effekt men ändå behöva nedprioriteras om genomförandet inte kan säkras inom en rimlig tidsrymd för att nå målet.

Gävle Hamn ser "Färdplan klimatneutralt Gävle 2035" som mycket viktig för framdrift och samordning av klimatarbetet på koncernnivå. Det är samtidigt viktigt att den övergripande klimatfärdplanen är väl koordinerad med de redan befintliga färdplaner och initiativ som finns inom både kommunkoncernen och det omgivande samhället (offentliga och privata) och som styr mot samma mål (klimatneutralitet). På så vis kan överlappande färdplaner på olika nivåer och inom olika organisationer i vårt geografiska område, komplettera och stärka varandra. Det skapar tydlighet i kommunikationen och legitimitet för åtgärderna.

Gävle Hamn noterar att transportsektorn lyfts fram i klimatfärdplanen som den sektor som kräver mest insatser, vilket är en uppfattning som Hamnen delar. Klimatfärdplanens perspektiv för transportsektorn samt flera av de åtgärder som lyfts inom både transportsektorn och sektorn energisystem, harmoniserar också väl med Gävle Hamns egen klimatfärdplan (inom programmet Energioptimerat Hamnkluster).

För att säkerställa genomförandet "Färdplan klimatneutralt Gävle 2035", menar Gävle Hamn att färdplanen måste kompletteras med en tydlig styrning. Många av åtgärderna är sektorsövergripande och saknar tydlig ägare. En styrning för genomförande av färdplanen bör vara detaljerad och innehålla delegerat ansvar för respektive åtgärd, mandat samt tydliga tidsplaner och finansiering.

Med vänliga hälsningar,

Linda Astner

Hållbarhetschef, Gävle Hamn AB

## Remissvar – Förslag till Färdplan klimatneutralt Gävle 2035

BiodrivMitt är ett nätverk för organisationer och företag i Gävleborg och Dalarna med intresse av att kraftfullt minska klimatpåverkan och påskynda omställningen till en fossiloberoende fordonssektor genom ökad användning av förnybart producerade biodrivmedel och förnybart producerad el.

BiodrivMitt

- bjuder in till nätverkande kring hållbara och energieffektiva lösningar i transportsektorn med branschens olika intressenter och beslutsfattare.

- • verkar för att politik, styrmedel och regelverk skapar förutsättningar för lönsam kommersiell produktion och användning av hållbara drivmedel.
- • har det långsiktiga målet att förverkliga visionen om en fossiloberoende fordonssektor 2030. Vi uppmuntrar regionala initiativ, med lokalt anpassade lösningar.
- • är en aktör i Fossilfritt Sverige, med målet att vår region är en fossilfri transportregion senast år 2025!
- • består av medlemmar representerar företag, organisationer och personer som vill skapa förändring inom transportsektorn.

I förslaget till Färdplan anges *”Transportsektorn stod för 63% av utsläppen i Gävle 2018 och är därmed den sektor som vi behöver arbeta mest med. Nästan 1/3 av alla åtgärdsförslag som tagits fram under arbetet med klimatfärdplanen är riktade mot transportsektorn. I transportsektorn behöver vi jobba utifrån tre olika perspektiv: Hållbar trafikutveckling, Effektivisering och Byte av bränsle.”*

BiodrivMitt har tagit del av förslaget till färdplan och koncentrerar vårt remissvar på transportsektorns påverkan på klimatet -Byte av bränsle -och de sex frågor kommunen vill få svar på.

### **1. Vad krävs för att vi ska kunna bli klimatneutrala till 2035?**

Klimatfärdplanen beskrivs som *”en viljeinriktning och visar vad som behöver göras inom olika områden. En del av åtgärderna är redan i gång eller kan sättas igång utan ytterligare politiska beslut men många behöver i nästa fas utvecklas, tidsättas, budgeteras och beslutas om individuellt”*. BiodrivMitt menar att HANDLING med tydliga och skarpa åtgärder krävs för de delar som kommunen har rådighet över. Att det tar flera år för att få fram bygggrätt och bygglov för etablering av tankställen, laddställen och produktion av drivmedel försenar genomförandet av det Miljöstrategiska programmet 2.0. Kommunens måste ta tydliga, snabba beslut som skapar förutsättningar för etablering av tankställen, laddställen och produktion av drivmedel. Det bör därför vara den högst prioriterade åtgärden.

### **2. Hur kan din organisation bidra till att vi ska bli klimatneutrala som kommun år 2035?**

BiodrivMitt bjuder in till nätverkande kring hållbara och energieffektiva lösningar i transportsektorn med branschens olika intressenter och beslutsfattare. Vi arrangerar drivmedelskonvent, frukostmöten och medlemsmöten samt driver påverkansarbete. Vi samarbetar mycket gärna mera med Gävle kommuns alla förvaltningar och bolag. Vi erbjuder kommunala bolag och Gävles många företag inom transportsektorn att bli medlemmar i vår förening.

### **3. Hur skulle din organisation ställa sig till att delta i ett samarbete (klimatnätverk/klimatprotokoll etc.) för att vi ska kunna samarbeta för klimatneutralitet?**

BiodrivMitt är mycket positiva till ett fördjupat samarbete (se svar på fråga 2).

#### **4. Vilka åtgärder bedömer ni är de viktigaste och mest kraftfulla?**

Utsläpp från inrikes transporter stod för majoriteten av de territoriella utsläppen i Gävle kommun, 67 % år 2017. Omkring 42 % av utsläppen kom från personbilar, 6 % från lätta lastbilar, 14 % från tunga lastbilar och övriga utsläpp från ett flertal mindre källor som buss- och järnvägstrafik.

De två viktigaste åtgärderna som kommunen har full rådighet över är enligt BiodrivMitt • Skapa en snabb och tydlig process för markanvisning och delprocesser för att fatta beslut om miljö tillstånd, bygg rätt, bygglov och fastighetsbildning för att företag och samfällighetsföreningar ska kunna etablera produktion och försäljning av biodrivmedel och el till fordon. Utse en liten expertgrupp som handlägger alla dessa ärenden. Klart 1 juli 2021. • Kommunera till företag att det finns mark och etableringsmöjligheter vid E 4, E 16 och vid transportnoder för drivmedelsföretag, kommunicera med företag som erbjuder laddmöjligheter i Gävles bostads- och företagsområden samt ge dessa företag perfekt service.

#### **5. Vilken styrning ser ni behövs för att vi ska kunna uppnå målet?**

I dagsläget finns det ingen sektor inom Gävle kommun som har ett övergripande ansvar för utbyggnaden av laddinfrastruktur. BiodrivMitt anser det vara en stor nackdel att staten, regionen och kommunen ännu inte lyckats klara ut ansvars- och rollfördelningen då det gäller ladd- och tankställestruktur. Många utredningar har gjorts av Trafikverket, Energimyndigheten och Länsstyrelsen under de senaste åren men de har inte lett till att utestående hinder för utbyggnad kunnat elimineras. BiodrivMitt föreslår att ett tydligt ansvar läggs på kommunstyrelsen att senast 1 juli i år ha fattat beslut om en tydlig strategi som underlag för markanvisning och snabba processer för att få fram beslut om miljö tillstånd, bygg rätt, bygglov och fastighetsbildning för etablering av tank- och laddställen.

#### **6. Vad är viktigt för kommunstyrelsen att tänka på i styrningen för att vi ska kunna uppnå målet?**

BiodrivMitt föreslår att kommunstyrelsen beslutar att inrätta Transportdialogen (jmf. Krögardialogen). Målet är ett starkare samarbete mellan fordons-, transport-, laddställe- och drivmedelsbranscherna och Gävle kommun.

BiodrivMitt föreslår att det i varje Näringslivskonsekvensanalys särskilt analyseras effekter för näringslivet - inte minst ur kris- och beredskapsperspektiv - då det gäller möjligheter att tillhandahålla fossilfria transporter, fossilfria drivmedel och eldrivna fordon och anläggningsmaskiner.

För BiodrivMitts styrelse

Claes Rosengren Lennart Sjögren

Ordförande Vice ordförande

Gästrike Vatten koncernen består av moderbolaget Gästrike Vatten AB och dess dotterbolag Gävle Vatten AB, Hofors Vatten AB, Ockelbo Vatten AB, Älvkarleby Vatten AB och Östhammar Vatten AB; ett för varje ägarkommun. Vi ansvarar för kommunal VA-försörjning och att bidra till en hållbar samhällsutveckling i de fem kommunerna. Gävle Vatten ansvarar för VA-försörjningen i Gävle kommun.

Gävle Vatten bedömer att för att möjliggöra att på ett bra och relevant sätt bidra till Gävle kommuns mål om klimatneutralitet 2035, krävs övergripande samordning för att förankra beslut om samagerande och gemensam prioritering. Möjligheterna till samagerande påverkar hur kraftfullt utfallet av de prioriterade åtgärderna blir.

Gävle Vatten ser en utmaning i styrning och gemensam prioritering av resurser, då ansvaret för stora delar av kommunens infrastruktur ligger inom bolag och förbund. Det finns även beroenden med regionala och statliga myndigheter. Ett förslag är att Näringen kan bli ett pilotprojekt.

Sverigedemokraterna vill att Gävle ska vara en attraktiv kommun med fokus på medborgarna med en väl fungerande välfärd och ett näringsliv som blomstrar. Att kombinera detta med den klimatfärdplan som majoriteten (S, Mp, C, L) nu föreslår anser vi inte rimligt. Givetvis är miljön oerhört viktig men många av de satsningar som beskrivs i klimatfärdplanen riskerar att få allt för stora konsekvenser för till exempel välfärd och näringsliv, samtidigt som den positiva effekten på miljön (ur ett större perspektiv) får anses vara försumbar.

Allt för stora medel kommer tillföras åtgärder som har liten effekt för miljön, men samtidigt stora negativa effekter på kommunalt näringsliv. Detta i och med minskad konkurrens, höga trösklar för nya företag och minskad mobilitet för medborgarna vilket skadar glesbygden. Sverige ligger redan bra till jämfört med många andra länder och Gävle ligger bättre än Sveriges snitt vad gäller miljöutsläpp. Sveriges främste klimatforskare och professor i dynamisk meteorologi Lennart Bengtsson menar att klimatfrågan kräver globala lösningar snarare än lokala.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <https://www.gp.se/debatt/klimatdebatten-har-stallt-vetenskapen-at-sidan-1.17445508>

## Transport

När det gäller minskning av utsläppen från transporter så är det till stor del med hjälp av elektrifiering det ska göras enligt klimatfärdplanen men Sverigedemokraterna ställer sig frågande till hur elen ska räcka till, då den knappt räcker idag. Vi ser inte att havsbaserad vindkraft är ett alternativ då den riskerar allt för stor påverkan på bland annat fågellivet och fiskerinäringen. Vi föreslår, till skillnad från majoriteten i Gävle, istället bibehållen och utökad kärnkraft.

I avsnittet om transport så föreslås det infartsparkeringar för att minska det egna bilanvändandet i staden. Sverigedemokraterna tänker att det vore bättre att värna om landsbygden, till exempel att bibehålla skolor och underlätta för allmän service på landsbygden. På så vis behöver inte de som är bosatta utanför tätorten åka in till staden lika ofta, varpå bilresorna minskar på ett naturligt sätt. Och om därtill kollektivtrafiken utökas för att underlätta arbetspendling, väljer kanske fler att låta bilen stå.

Att ruttoptimera kommunens transporter, så som hemtjänst, färdtjänst, skolskjuts och sophämtning låter i mångt och mycket bra. Dock riskerar det att gå ut över kunden som behöver hjälpen/tjänsten. Till exempel inom färdtjänst, där det redan idag (förhoppningsvis dock ej under rådande pandemi) sker samåkning som gör att en del kunder tvingas åka långa omvägar. Ska dessa resor bli ännu längre för att fler ska samåka? Om barnen på samma gata väljer olika skolor, blir det dessutom svårt att samordna skolskjutsen. Kommer det då innebära ett påtvingat skolval för att skolskjutsen ska kunna samordnas? Sverigedemokraterna trodde att skolskjutsarna redan var så optimerade det var möjligt. Detsamma trodde vi gällde för sophämtning.

## Klimatneutral stad

Det andra övergripande spåret som innebär att planera och bygga en klimatneutral stad, där det underlättar för invånarna att leva, hållbart låter genomförbart. Sverigedemokraterna tror på incitament i form av att göra det lätt att göra rätt istället för att tvinga människor till visst beteende. Men att införa miljözoner, höjda parkeringsavgifter och radikalt minska parkeringsplatserna, och därigenom bilens utrymme i staden, kommer försvåra för bilanvändandet. Det i sin tur riskerar leda till att den redan pågående centrumdöden kommer bli än större. Utfallet blir då att fler butiker stänger och jobben minskar. Dessutom kommer det locka ännu fler att ta bilen till köpcenter i ytterkanterna, vilket istället riskerar öka bilanvändandet och därmed också utsläppen.

### Frågeställningar

Sverigedemokraterna ställer sig således frågande om dessa åtgärder som presenteras har någon mätbar effekt? Och hur kan vi säkerställa att dessa åtgärder får effekt eller är det bara symbolpolitik? Att fortsätta ha höga mål när det gäller förbättringar för miljön anser Sverigedemokraterna viktigt. Det är dock än viktigare att det som görs ska vara effektivt per satsad skattekrona. Då vi ser större behovsområden inom välfärden vill vi lägga mer pengar på vård, skola och omsorg i första hand. Avslut

Sverigedemokraterna väljer att prioritera smarta satsningar på miljön, som kan motiveras och upprätthållas utan att fundamentala välfärdsområden samtidigt bantas ner. Effekten av programmet måste vägas mot kommuninvånarnas rätt till välfärd. Gävle kommun bör sträva efter att ge invånarna möjligheter och förutsättningar för att leva så miljömedvetet som möjligt. Inte sträva efter en påtvingad jämlikhet där det slutar med större klyftor mellan fattig och rik, stad och landsbygd. Återigen, vi måste använda skattebetalarnas pengar till att lösa de verkliga problemen och säkra upp välfärden.

För oss Liberaler är klimatfrågan en av de viktigaste frågorna för vår framtida planet och vi har också det som en av tre prioriterade frågor i vårt partiprogram. Vi ser det som ytterst viktigt för en kommun som Gävle att bidra till detta genom ett riktat miljöstrategiskt arbete *och ett Miljöstrategiskt program (MSP 2.0)*.

Den föreslagna Klimatfärdplanen för Gävle visar på en viljeriktning för att peka ut vilka insatser vi som kommun initialt behöver fokusera kring för att bidra till en bättre miljö.

### **Hållbar stadsplanering**

*Kontroll av luften i vår centrala stad. Speciellt viktigt anser vi det vara kring våra förskolor och skolor där våra barn och unga vistas i utemiljöer.*

### **Transporter**

*Samordnade varutransporter måste ske i allt högre omfattning främst i de centrala delarna av vår kommun.*

*Liberalerna anser att Gävle kommun kan bidra till en koldioxidfri tillvaro genom överförande av vägtransporter från väg till järnväg till sjöfart.*

*Viktigaste åtgärden är då att hamnspåret blir av och inte skuts på framtiden. Konsekvensen av ett uppskjutet hamnspår blir att den koldioxidfria miljön fördröjs.*

### **Trafikutveckling, effektivisering, byte av bränsle**

GRÖN SKATTEVÄXLING – BORT MED SKATTELÄTTNADER PÅ FOSSILA BRÄNSLEN Förorenaren ska betala vilket betyder att den som smutsar ner eller skadar miljön eller klimatet också ska betala för det. Vi vill höja skatter på utsläpp och miljöskadlig verksamhet samtidigt som vi vill sänka skatterna på arbete och företagande. Som del av vår gröna skatteväxling vill vi ta bort skattesubventioner till fossila bränslen, reformera reseavdraget, höja förmånsvärdet på bilar som inte är miljöbilar och införa en läckageskatt i jordbruket. Samtidigt vill vi sänka skatten på jobb och företagande.



## **Bygg- och fastighetssektorn, material, energi,**

### ***Energisystem, tillräcklig effekt i elnäten, produktion av förnybar energi, användning av spillvärme***

Mer fossilfri el - 100 procent fossilfritt elsystem

MER FOSSILFRI EL Att använda mer fossilfri el, i till exempel bilar och industrin, är betydligt bättre än fossila bränslen. Vi vill ha ett mål om ett 100 procent fossilfritt elsystem med en mix av vattenkraft, kärnkraft och förnybart. Vi menar att kärnkraften behövs för klimatets skull, vilket även FN:s klimatpanel tycker.

Energibranschen ställer om då investeringar i fossil energi inte lönar sig. Fler människor på jorden får tillgång till klimatsmart energi istället för hälsofarlig öppen eld och fossila bränslen.

Det är ingen idé att satsa på massa vindkraftverk om man inte kan tillgodogöra sig den energi som skapas. Vi har idag problem med energiöverföringen i form av el från norra delarna av vårt land till södra och dessutom måste vindkraftselen kunna lagras.

***Näringsliv lagar och ekonomiska styrmedel, konkurrenskraft och affärsmöjligheter, Offentlig upphandling och kravställning som hävstång, frivilliga åtaganden*** Vi förordar en ökad teknikutveckling, marknadsekonomi samt en grön skatteväxling där förorenaren betalar.

### **Klimatinvesteringar behövs i klimatsmarta lösningar.**

KLIMATINVESTERINGAR Klimatinvesteringar behövs t.ex. i laddstolpar, cykelbanor, järnväg och i mer forskning kring klimatsmart teknik för att få ner industrins utsläpp. Men klimatinvesteringarna ska vara långsiktiga och komma många till del och skattepengar måste alltid användas smart. Idag slösas det med skattepengar på ineffektiva klimatprojekt eller på privata inköp av båtmotorer och cyklar med ökad administration och byråkrati som följd.

### ***Koldioxidlagring och kompensation Lagring i skog och mark, koldioxidavskiljning och lagring vid förbränning av biobränsle, kompensation utomlands***

Det är viktigt att vi skiljer på grönområden, vilket kan vara gräsmattor, och parker som ska innehålla träd och buskar. Växande träd lagrar koldioxid. De renar också luften och minskar temperatursvängningar. Det finns också många studier på hur bra människor mår av att vara ute i parker och skogar. Med rätt anlagda parker kan man gynna den biologiska mångfalden av både växter och insekter vilket är väl så viktigt.

Marktytor som inte är hårdbelagda gör det möjligt för regn att infiltreras och bli grundvatten och minskar också risken för översvämningar vid stor nederbörd.

Detta går bra om man gör elektrolys av ultrarent vatten. Då bildas vätgas som går utmärkt att lagra. Man får också syrgas. Vattnet måste vara helt rent från salter annars fungerar detta ej. Liberalerna tycker att kommunen ska stötta utvecklingen av detta.

### **DET FÖREBYGGANDE ARBETET**

Kunskap om och beteendeförändringar kopplat till miljö- och klimatfrågor byggs i skolan.

Liberalerna vill därför lyfta den handlingskompetens våra skolor har och bidrar med genom arbetet med Lärande för hållbar utveckling (LHU). Kommande generationers kunskap inom LHU är en garanti för en hållbar samhällsutveckling.

### **LÄTT ATT GÖRA RÄTT**

Liberalerna har en stark tro på att många människor vill dra sitt strå till stacken för att bidra till ett bättre klimat. Men det måste vara lätt att göra rätt. Det måste vara enkelt att handla klimatsmart, sortera soporna och ta cykel, buss eller tåg istället för bilen. Ett viktigt inslag i detta är avfallssortering i hemmen. I en del kommuner har man 2 soptunnor till villor, radhus samt hyreshus. Varje tunna är indelad i 4 fack så det går enkelt att sortera kompost, brännbart avfall, papper plast, färgat och ofärgat glas tidningar och metall direkt i hemmet istället för att åka iväg med bilen. Den ena tunnan töms varannan vecka, den andra var fjärde. Sopsorteringen skulle bli mycket effektivare på detta sätt.

Avslutningsvis vill Liberalerna påpeka faran med flertalet styrdokument för en så viktig frågor som miljö och klimat. Vi ser en risk för otydlighet i styrning och uppföljning om det finns fler styrdokument och anser att detta med fördel kan samlas under det Miljöstrategiska programmet (MSP 2.0)

Mats Ivarsson  
Ordförande  
Liberalerna i Gävle

## § 73: Förslag till Klimatfärdplan remissvar Livsmiljö Gävle

Dnr 20SBN416

### Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden antar remissvaret som sitt eget.

### Särskilt yttrande

"V-gruppen i Samhällsbyggnadsnämnden anser att tjänstemannayttrandet innehåller många bra synpunkter på färdplanen. Vi vill dock betona att satsningar på kollektivtrafiken och dess utbyggnad måste ges större utrymme i planen och hur detta viktiga område kan utvecklas. Trafikfrågan är mycket viktig i vår stad när det blir allt mer trafik i staden. För att minska trafikflödet i city bör det satsas på ett mer hållbart resande i form av avgiftsfri kollektivtrafik i kommunen. Genom att i samverkan med regionen bygga ut kollektivtrafiken och göra resandet med kollektivtrafik mer attraktivt så kan en hel del onödiga bilresor försvinna. Viktigt är också att begränsa genomfartstrafiken.

Gävle Kommun bör också ha en parkeringspolicy som bygger på en full kommunal kontroll över all parkeringsverksamhet i centrum. Genom att äga eller hyra alla phus och genomföra taxeförändringar så att det blir billigare att parkera i parkeringshusen än att parkera på gator i centrum så bör parkeringar på gator kunna minska.

I övrigt hänvisar vi till Vänsterpartiet Gävles inskickade yttrande om färdplanen.

Stefan Pettersson (V)

### Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsnämnden har givits tillfälle att svara på en internremiss från Styrning och Stöd gällande förslag till Klimatfärdplan.

Gävle kommun har beslutat att vara klimatneutrala till år 2035.

Styrning och stöd arbetar med att ta fram en färdplan för att identifiera vilka åtgärder som krävs för att lyckas med det. Klimatfärdplanen är en del i genomförandet av kommunens Miljöstrategiska program 2.0.

Kommunstyrelsens Samhällsbyggnadsutskott har beslutat att skicka förslaget till färdplan på remiss. Remissen går till nämnder, bolagsstyrelser, politiska partierna, mellansvenska handelskammaren, svenskt näringsliv, Gävles företagarföreningar,

### Samhällsbyggnadsnämnden

Sammanträdesdatum 2021-03-24

### Justerare Uppdragsbestyrkande

Biodriv Mitt samt lokala naturskyddsorganisationer.

Livsmiljö Gävle ser positivt på arbetet med genomförande av det miljöstrategiska programmet. Det är en ambitiös ansats som tagits fram om att uppnå ett klimatneutralt Gävle till år 2035.

För att dokumentet ska kunna fungera som ett tydligt stöd i det fortsatta arbetet med genomförandet har sektorn för Livsmiljö följande övergripande synpunkter: Klimatfärdplanen bör placeras i ett sammanhang och hur den förhåller sig till redan antagna strategier och handlingsplaner. Det finns uppenbara fördelar i form av transparens, informationsspridning och möjligheter till uppföljning om klimatfärdplanen vidare skulle redovisa en övergripande dokumentstruktur för att kunna redogöra vilket/vilka dokument (strategier/handlingsplaner) som agerar stöd på vilken nivå.

Om klimatfärdplanen ska fungera som en åtgärdsplan:

Hinner effekterna uppnås innan satt mållår? Tidpunkt för effekthemtagningen skulle behöva vara med som en prioriteringsgrund, dvs att åtgärder med snabb effekt prioriteras före effekt på längre tidshorisont om målet om klimatneutralitet till 2035 ska uppnås.

Saknade åtgärder och handlingsplaner – är de bortprioriterade eller ska de fångas upp via denna remiss? Detta skulle behöva tydliggöras. Vilka åtgärder och

handlingsplaner som avses redovisas via separat sammanställning.  
Vilken nämnd ansvarar för genomförandet av vilka åtgärder? Detta skulle behöva tydliggöras.

Förslaget till Färdplan har varit ute på remiss inom samtliga verksamheter inom sektorn Livsmiljö. De detaljerade synpunkterna på förslaget redovisas i separat sammanställning och kommer att hanteras vidare även i programgruppen inom Livsmiljö för kommunens Miljöstrategiska program.

Rosmari Holmgren (KD) avstår att delta i beslutet.

#### **Yrkanden**

Ordförande Daniel Olsson (S) yrkar bifall till sitt förslag till beslut.

Anders Hemlin (SD) och Thomas Lindberg (SD) yrkar på yttrande:

Ambitionen om en bättre miljö är lovvärd. Ett konkret och riktat arbete ska ske där det är möjligt att, genom information och påverkan, bidra till att en grön omställning kan ske. Denna omställning får dock inte vara påtvingad genom åtgärder som riskerar att driva upp kostnaderna för kommunens verksamheter.

Det får till exempel inte innebära krav på kostsamma nyinvesteringar för de företag

#### **Samhällsbyggnadsnämnden**

Sammanträdesdatum 2021-03-24

#### **Justerare Uppdragsbestyrkande**

som ska delta i kommunala upphandlingar. Inte heller att verksamheterna i kommunen får ännu fler riktlinjer att förhålla sig till, vilket riskerar att driva på en redan tung arbetsbörda.

Näringslivet i kommunen ska ges möjlighet att frodas. Att under en pågående pandemi ställa krav som driver upp kostnaderna men samtidigt endast ger ytterst liten positiv miljöpåverkan kan inte anses vara rimligt. I grunden behöver också politiseringen av upphandlingar, som görs i kommunal regi, ifrågasättas och problematiseras. Att med politiska verktyg påverka upphandlingsprocessen, i allt för hög utsträckning, kan inte vara i medborgarnas intresse. Detta då följderna blir högre skatteuttag eller omfördelning från andra verksamheter för att täcka de ökade kostnaderna.

Både kommunens näringsliv och medborgare har i hög grad en ambition att göra en grön omställning. De måste dock få göra det i en takt som deras ekonomi och organisation tillåter.

Det är därför nämndens förslag att kommunstyrelsen inte föreslår kommunfullmäktige att anta färdplan klimatneutralt Gävle 2035.

#### **Beslutsgång**

Ordföranden ställer sitt förslag om bifall till sitt förslag till beslut mot Anders Hemlin (SD) och Thomas Lindbergs (SD) förslag om yttrande och finner att nämnden beslutar i enlighet med ordförandens förslag.

#### **Votering**

Votering begärs. Nämnden godkänner följande beslutsgång.

Ja-röst för ordförandens förslag.

Nej-röst för Anders Hemlin (SD) och Thomas Lindbergs (SD) förslag.

#### **Resultat**

Med 10 röster för ordförandens förslag och 2 röster för Anders Hemlin (SD) och Thomas Lindbergs (SD) förslag beslutar Samhällsbyggnadsnämnden i enlighet med ordförandens förslag.

#### **Redovisning av röster**

Ja-röster: Daniel Olsson (S), Ewa Löfqvist (S), Kent Edin (S), Niklas Nygren (S), Ulla Westerberg (MP), Bjarni Arnason (C), Kjell Helling (L), Stefan Pettersson (V), Måns Montell (M), Mikael Brodin (M)

Nej-röster: Anders Hemlin (SD), Thomas Lindberg (SD)

#### **Samhällsbyggnadsnämnden**

Sammanträdesdatum 2021-03-24

#### **Justerare Uppdragsbestyrkande**

Rosmari Holmgren (KD) deltar inte i voteringen.

#### **Reservationer**

Anders Hemlin (SD) och Thomas Lindberg (SD)

#### **Beslutsunderlag**

☐

## **Remissvar på Klimatfärdplanen: Åtgärder för klimatneutralt Gävle 2035**

Naturskyddsföreningen i Gävle är en av kommunens största folkrörelser med ca 2000 medlemmar. Vi har ordnat en hearing om klimatfärdplanen och även diskuterat den i en arbetsgrupp. Här är våra synpunkter:

Det är bra att färdplanen bygger på klimatforskningen och Parisavtalet och tydligt påvisar hur stor omställning som faktiskt krävs även i Gävle. Det faktum att vi behöver minska utsläppen med i storleksordningen 15 % per år manar till eftertanke och samling för att göra detta på bästa sätt. Planförfattarna erkänner tydligt att denna plan är otillräcklig för att klara målen om ett klimatneutralt Gävle. Det behövs fler åtgärder internationellt, nationellt och attitydförändringar bland befolkningen. Men detta får aldrig bli en ursäkt för kommunen att inte göra allt den(vi) kan. Vi förutsätter att alla förslag som innebär verkligt minskade utsläpp genomförs med stor skyndsamhet.

### **Minska utsläppen hemma- undvik utsläppshandel.**

Vi vill framhålla att begreppet klimatneutral är problematiskt. Det innebär att en del utsläppsminskningar kan göras genom att köpa sig fri, alltså att betala för minskningar i andra delar av världen. Många sådana klimatkompensationsåtgärder har kritiserats för att de inte går att kontrollera. För en rättvis implementering av Parisavtalet behöver vi i Sverige och Gävle minska våra egna utsläpp till noll. För att det ska vara möjligt behövs en kombination av tekniska lösningar och en förändrad livsstil.

### **Biltrafiken är vår stora utmaning**

Det är bra att rapporten belyser hur utsläppen ser ut i Gävle och Gävleborg. Det som är talande är det stora bilberoendet och höga bilanvändningen, även för korta resor. I rapporten kan vi läsa att utsläppen från personbilar per invånare och år är 1, 15 ton medan motsvarande siffra för Uppsala är 0,73, för Malmö 0,56 och för Stockholm 0, 18 ton. Det kan vara lättare att skapa bra kollektivtrafik i större städer, men samtidigt är avstånden mindre i en stad som Gävle. Här har vi svart på vitt om ett klimaddåligt beteende, men samtidigt en enorm potential till förbättring för vår kommun. Vi behöver alla fundera över vår bilkörning. Men det är viktigt att inte allt fokus hamnar på individen och att skuldbelägga redan utsatta grupper. Exempelvis kan det vara svårare att använda cykel/kollektivtrafik i alla lägen för en ensamstående som behöver skjutsa sina barn till aktiviteter och samtidigt hinna med att ta sig hem från arbetet och handla matvaror. Oftast bor de med högst inkomst mer centralt eller i områden med nära till aktiviteter/butiker/naturområden. Det är viktigt att kommunen minskar behovet av bilresor genom planering av service, skolor, fritidsaktiviteter. Decentralisera verksamheterna i stället för att centralisera. Här är några förslag som vi speciellt gillar i klimatfärdplanen:

### **Bra åtgärder för minskad vägtrafik**

Piskor och morötter i parkeringspolitiken. Det måste bli slut på gratisparkeringar vid arbetsplatser i centrala Gävle, då de uppmuntrar till slentrianmässig användning av privatbilar.

Samordningscentral för varudistribution. Det är ett utmärkt förslag och det är intressant att detta har provats med bra resultat i andra kommuner.

Förslagen om klimatanpassade tjänsteresor i kommunen är bra. Pandemin har visat att vi kan göra många fler möten digitalt. Idén om klimatväxling är spännande och bör utvecklas vidare.

### **Använd den kommunala upphandlingen**

Det är positivt att färdplanen föreslår tydliga klimat- och miljökrav i all kommunal upphandling. En stor del av vår konsumtion sker via skattsedeln: skolor, äldreomsorg och övrig verksamhet. Det offentliga har enorm konsumentmakt. Om Gävle kan använda den fullt ut kan vi bli en stor förebild för andra kommuner i Sverige.

Det är bra med förslag om mer vegetarisk och vegansk mat i skolorna. Men det ska ske genom bra lokalt producerad välsmakande mat, annars riskerar vi en backlash. Den senaste upphandlingen av mat som fraktas från Stockholm är illavarslande.

### **Ställ krav på Microsoft**

Utredningen föreslår att vi kan använda spillvärme från serverhallarna som Microsoft bygger. De slukar el som skulle kunna ersätta fossila bränslen. Microsoft bygger även många fossildrivna

reservaggregat. Om utbyggnaden av serverhallar fortsätter måste kommunen kräva energieffektiva lösningar och ta tillvara spillvärmen. Kommunen måste sätta press på Microsoft.

#### **Satsa på kommunal vindenergi**

Gävlebukten är strategisk för vind till havs, och Gävle kan även ha en del vindkraft på land. Allt detta skall ske i samklang med biologisk mångfald och naturhänsyn. En kommunal vindpark i samverkan med lokalsamhällen kan ge ökad möjlighet att styra investeringarna rätt och ge ökad legitimitet för vindkraften.

#### **Problematiskt med bioenergi, CCS och klimatkompensation**

Det som är problematiskt med klimatfärdplanen är att den även räknar med mycket bioenergi och insamling av koldioxid CCS. Satsningar på bioenergi kommer ofta i konflikt med biologisk mångfald. Lagring av insamlad koldioxid är en osäker och extremt dyr teknik. Att köpa sig fri från minskade utsläpp genom utsläppshandel med fattiga länder är inte heller acceptabelt. Dessa lösningar är precis som planförfattarna skriver osäkra och ifrågasatta. Den drabbar ofta fattiga människor som tvingas bort från sina marker för trädplantager som kan komma att huggas ner eller brinna upp om några år. Dessa lösningar får inte bli en ursäkt för en lägre ambitionsnivå när det gäller minskade utsläpp här hemma.

#### **Avveckla bilberoende köpcentra**

Vägtrafiken är den stora utmaningen i länet och kommunen. Det är pinsamt att trafikplaneringen även idag baseras på någon form av grabbig (gubbig) bilkultur från 50-talet med stora bilar (Cheva då- SUV idag). Planeringen med externa köpcentra har förstärkt detta. Nu är det dags att Gävle som en modern och växande stad kliver in i 2020 talet. Med bättre kollektivtrafik, cykling, bilpooler, plats

för människor och kultur i gaturummet. Ett förslag är att kommunen verkar för parkeringsavgifter vid alla köpcentra och gynnar lokal service i centrum och i alla bostadsområden. Bilberoende externa köpcentra bör avvecklas.

### **Elbilar är inte universallösningen**

Det är bra med fler elbilar och satsningar på detta, men det får inte bli en ursäkt att inte minska det totala trafikarbetet med bil. Elbilar är dyra och en klimatfärdplan baserad på dessa kan upplevas orättvis då välbetalda människor kan köra i staden medan alla med låga inkomster och gamla bilar känner sig motarbetade. Lika viktigt är att få en bättre kollektivtrafik och satsning på närservice. Att ändra en "bilsynt" kultur kan inte ske bara med piskor som höjda avgifter utan det behövs även morötter och opinionsbildning. Det är viktigt att förändringar sker i samverkan med många aktörer till exempel i miljörelsen. Hälsoaspekten är viktig, t. ex det faktum att många gator i Gävle har för höga avgashalter.

### **Satsa på folkbildning och dialogmöten**

Vi i Naturskyddsföreningen är beredda att delta i folkbildningsinsatser och dialogmöten för att motivera klimatomställningen. Vi föreslår att klimatfärdplanen förverkligas genom breda möten i varje stadsdel och med olika aktörer på temat hur minskar vi utsläppen i Gävle. Det är viktigt att det inte blir möten där företag och politiker skönmålar (grönmålar) utvecklingen eller föreslår att någon annan ska göra jobbet. Istället bör det vara möten dit alla förväntas komma och säga hur de ska bidra till reell utsläppsminskning, alltså där vi kan sporra varandra. Arbetsplatser, hyresvärdar och föreningar (idrott, kyrkor osv) kan utmana varandra i att bygga solenergi, främja bilpooler, minska sitt slit och släng osv i en positiv spiral. Naturskyddsföreningen bidrar gärna i ett sådant arbete.

För Naturskyddsföreningen

Ann Marie Hedenskog, ordförande

## **Synpunkter på Färdplan klimatneutralt Gävle 2035**

Svea Vind Offshore har tagit del av rubricerat dokument och vill med anledning av detta ge några synpunkter och reflektioner på det utförda arbetet. Inledningsvis konstaterar vi att det är ett gediget arbete som har utförts, med både ambitiösa och realistiska mål.

Svea Vind Offshore välkomnar att kommunen framhåller Gävles goda förutsättningar för havsbaserad vindkraft och betonar dess centrala betydelse för klimatarbetet. Fossilfri elektrifiering är i dag en förutsättning för såväl klimatomställningen som för bibehållen industriell konkurrenskraft. Regionens befintliga basindustri står inför ett kraftigt ökat elbehov och har uppmanat kommunerna att se till att nya etableringar av förnybar elproduktion möjliggörs på lämpliga platser. Se exempelvis: <https://www.helahalingland.se/artikel/insandare-vi-behover-sakra-en-fortsatt-saker-och-tillforlitlig-tillgang-pa-fossilfri-el-i-gavleborg>

Omställningen av industrin möjliggör för regionens industriaktörer och näringsliv att utveckla sin långsiktiga konkurrenskraft, skapa fler arbetstillfällen, pressa tillbaka arbetslösheten och påskynda regionens återhämtning efter Coronapandemin.

Utöver långsiktigt hållbara arbetstillfällen i regionens industri och näringsliv kommer havsbaserad vindkraft även bidra till viktig sysselsättning inom byggnation, drift och underhåll av själva vindkraftsparkerna. Varje skapat arbetstillfälle kommer att bidra till återstarten efter pandemin och en fortsatt hållbar regional utveckling.

Grön vätgas – framställd av förnybar el – är avgörande för möjligheterna till kostnadseffektiv fossilfri stålproduktion. Vätgasen kan även ersätta fossila bränslen i fordonsflottan och fungera som effektreserv i elsystemet. Vätgasintresset är stort i Gävleborg och kommunen bör stötta utvecklingen genom att möjliggöra den kostnadseffektiva, gröna elproduktion som är en förutsättning för konkurrenskraftig vätgasproduktion liknande den som nu planeras på andra håll, exempelvis i Norrbotten.

Svea Vind Offshore välkomnar kommunens planerade insatser för att öka acceptansen för vindkraften. Detta kommer att vara mycket viktigt för att få till stånd framtida vindkraftsetableringar.

Avslutningsvis vill Svea Vind Offshore understryka att åtgärder i form av etablering av havsbaserad vindkraft har mycket hög positiv klimateffekt till en låg kostnad för kommunen, vilket bör tas i beaktande vid kommunens framtida prioriteringar.

Gävle 2021-03-31 Ann-Helen Persson Svea Vind Offshore Ansvarig för samhällskontakter +46 73 200 66 35 Racing for

## **Remiss färdplanen 2021-03-31**

Kommunens färdplan konstaterar att "det är svårt att veta hur mycket åtgärderna kommer minska våra utsläpp och att vi till viss del är beroende av omvärlden för att klara våra mål". Målen i färdplanen är högt satta och det innebär ofta höga risker för någon. I det här fallet är vi rädda att det är våra lokala företagen i stadskärnan som får stå för insatserna och det är en för stor chansning. Varför inte invänta fungerande lösningar och titta på andra städer och länder som kommit längre i klimatarbetet istället för att låta näringslivet i Gävle delta i detta experiment. Förklara gärna varför en kommun som har hälften av de territoriella utsläppen per invånare jämfört med riksnittet behöver ha dessa ambitioner när det dessutom är osäkert om målbilden kommer nås.

I sin nuvarande utformning känns resonemanget i färdplanen förenklat och missar en viktig poäng. Nämligen betydelsen av ett fungerande flöde av kunder till företagen. Med tanke på osäkerhetsfaktorn i utfallet för utsläppsnivåerna känns det som fel läge att föreslå åtgärder som i vår bedömning troligast försämrar förutsättningar för en levande stadskärna i tider när så många företag befinner sig på en skör tråd som det är. Lägg därtill en kommande omfattande ombyggnation av KBC som förväntas få en stor påverkan på kundflödena till city.

I ingressen till kapitlet om prioriterade åtgärder står det att ett av de prioriterade huvudspåren är "vi måste börja planera och bygga en klimatneutral stad... gör vi inte det så får vi ännu fler utsläpp att hantera i framtiden". Diagrammen i Färdplanen visar att det skett en minskning i växthusgaser i Sverige och Gävle kommun under år när invånarantalet ökat och kommunen tar vad vi förstår hela tiden ställningstagande för miljön i nya satsningar och bygger klimatsmarta stadsdelar. Färdplanen får det att låta som man börjar från noll och att utvecklingen med dagens kurs leder till ökade utsläpp medan diagrammen visar något annat. Vi vill inte heller att utsläppen ökar i kommunen och stöttar allt arbete med smarta miljölösningar som är förenligt med goda förutsättningar för näringslivet. Vi är mån om tillgänglighet och tryggheten då dessa är några av nycklarna till en levande och säker stadskärna. Människor tycker det är skönt att ta sig från a-ö med så lite motstånd som möjligt. Det ska vara lätt att ta sig fram, hitta parkering, smidigt att betala parkeringsplatsen, roligt att åka kollektivt och finnas bra ställen att ladda bilen! Men bilen är en del av vårt liv och vårt samhälle, det går inte att stänga ute bilen från city och tro att vi får en mer levande stadskärna.

Den här typen av förändring behöver ledas av statliga initiativ för betydande effekt där beteenden som på sikt leder till förändring och uppfyller målbilden premieras. Detta kan handla om allt från varutransporter till källsortering där näringslivet också får förutsättningar till denna omställning. Eller innovativa lösningar som underlättar för gemene bilist att välja miljön som Googles nya funktion där föraren erbjuds den mest miljövänliga ruten som standard i stället för den närmaste. Där ges även information om restid och beräknat koldioxidutsläpp.

Mycket av kundunderlaget kommer utifrån och bor inte inom promenadavstånd från stadskärnan. Framtiden och klimatet är centralt men målsättningen måste väl vara att nå dit och samtidigt skapa förutsättningar för en levande stadskärna. Vi ser en fara att den bild som målas upp snarare leder till det motsatta där bilburna kunderna åker till andra handelsplatser som i relation till stadskärnan upplevs mer tillgängliga. Ett ökat antal bilresor till externa handelsplatser bidrar som vi påtalat i andra skrivelser snarare till längre shoppingresor, mer utsläpp och gynnar inte våra lokala företag. Kommunen har lite i sitt "track record" att genomföra trafiklösningar som inte alltid är genomtänkta utan i stället skapar sidoeffekter som man från kommunens håll inte förutsåg eller trodde på. Däri ligger också en viss oro när vi från näringsens sida får ta del av innehållet i denna färdplan.

En del i färdplanen som kommunen inte berör är e-handels klimatpåverkan. De stora e-handelsplattformarna, både nationellt men kanske framför allt internationellt, bidrar till en ny stor klimatpåverkan genom att 30% eller mer av alla varor går på retur. Dessa onödiga transporter ökar med den kraftiga tillväxt som e-handeln går igenom och därmed också utsläppen. Hur kan kommunen verka för att skapa förståelse för denna problematik på ett lokalt plan för det i sig skulle på samma gång stötta näringslivet i kommunen.

Varutransporter verkar vara det transportsätt där detta slår hårdast vilket beskrivs i handlingen. Vi hoppas man tar höjd för KBC-byggnationen under kommande mätningar. För den kommer påverka utsläppen mer än normalåret då många tunga transporter kommer tillkomma i stadskärna under en begränsad men lång period när man mäter utsläppsvärden.

Mycket arbete pågår redan, har effekterna av dessa kunnat mätas och utvärderas innan man nu vidtar ytterligare ambitioner. Lite som att segla, det kan vara en god idé att vänta och se hur mycket en redan tagen kursändring slår innan man börjar ratta ännu kraftigare.

#### KOMMENTARER KRING SPECIFIKA DELAR OCH ÅTFGÄRDER

- Det är oroväckande att man inte ser att vissa åtgärder som syftar till att minska trafiken snarare kommer att leda till ökade koldioxidutsläpp. För så länge behoven kvarstår (att uträtta ärenden och shoppa) så styr man bara om samma mängd trafikmängd fast nu med längre färdsträckor vilket i slutändan missgynnar stadskärnan.

- Vi ställer oss även tveksamma till en rad beskrivningar som görs i rapporten i försök att berättiga åtgärderna, som "När bilberoendet minskar kan tillgängligheten till stadens service, arbetsmarknad och så vidare bli mer ekonomiskt överkomlig för fler inkomstgrupper i samhället" (sid 15).

Resonemang och utfall hänger inte ihop och det skulle vara intressant att höra hur denna kedja ser ut. För de målgrupper man beskriver har väl samma möjligheter i dagens Gävle oberoende av hur många som åker bil eller inte.

- Det är beteende som behöver premieras inte trafikslag om vi ska klara utmaningen med att hålla stadskärnan levande framåt. Som vi klargjorde i skrivelsen kring Centrumplanen så kan man inte per automatik hävda att teorin om att minskad biltrafik leder till en attraktiv stadskärna. Detta beror till stor del på stadens densitet och uppbyggnad och hur rummen mellan fasaderna fylls och utnyttjas. Att göra stadskärnan redo för den typ av vision som Färdplanen ser inom 10 år tror vi skulle kräva stor infrastrukturella åtgärder och stadsomvandling för flera hundra miljoner. En stad måste få växa långsamt om de inte också kan backas upp av finansiella muskler. Det vill säga, åtgärder behöver matchas med förutsättningar och fungerande alternativ för de som vill nyttja staden så man inte bara skruvar "på ena sidan av instrumentpanelen" och hoppas att det faller väl ut.

- Kopplat till effektiviseringen ser vi att man i första hand utvecklar kollektivtrafiken, delningstjänster och gång och cykel och skapar attraktiva tjänster och lösningar för fler. För att sen när det finns fungerande infrastruktur trappa ner på bilåkandet... för vid det skedet om alla de fördelar som Färdplanen beskriver är sanna så kommer Gävlebor att själva ändra och omfördela mellan de transportsätt som finns till fördel för miljön med skillnaden att det då sker i form av en anpassning snarare än ett framtvingat beteende.

- Det skulle vara intressant att ta del av den förstudie som nämns i samband med utsläpp koppla till bygget av nytt sjukhus. Kanske kan det ge liten fingervisning i vad vi kan förvänta oss gällande ombyggnationen av KBC.

- Varutransporter till och i stadskärnan är en viktig fråga som i slutändan måste bygga på en ekonomisk vinning för berörda aktörer för att det ska hålla över sikt. Här är det intressant att studera andra städers lösningar även om man i Gävle inte har kapacitet att bygga varutunnlar under staden som Västerås så är rätt lösningar på dessa frågor något som kan gynna många.



- Det är positivt att se att växthusutsläppen minskat i riket sett till konsumtion per invånare fördelat över tid. Vi märker också att kunder bli mer miljösmarta och ställer samma kvar på företagen sett till konsumtionen över lag, särskilt hos de nya yngre kundgrupperna.
- Åtgärderna i den utformning som de beskrivs är svåra att ha synpunkter på då den egentligen inte beskriver områdets insats eller vad det konkret skulle innebära. Ta exemplet transporter (sid 33) "Parkeringsavgifter och tillgång till parkering används som styrmedel för att minska transportsektorns utsläpp". Färdplanen säger inget om nivån på åtgärden medan vi samtidigt kunde läsa i Gefle Dagblad att den åtgärden innebar en fördubblad avgift för besökande parkeringar... det vill säga för bilburna kunders som vill utträta ärenden hos företagen i stadskärnan. Här är det viktigt att Gävle kommun är uppriktig. Detta är något som också skulle få direkt påföljder på lokala företag och därmed en levande stadskärna. Minskat antal p-platser medför samtidigt en ökad söktrafik varför denna åtgärd är tveksam.
- Flera av de enskilda åtgärderna låter annars sunda och vettiga för en kommun att genomföra även om mycket handlar om skapande av fler åtgärdsplaner, mallar och koncept och där blir det lite svårt att förstå effektpåverkan.
- Det är när vi läser åtgärder som "införa miljözoner i centrum (bilfria områden)..." (sid 36) som vi återkommer till den grundoro som finns bland företagen. Den typen av åtgärder leder inte per automatik till en levande stadskärna utan kan få den motsatta effekten. Detta behöver kommunen förstå. Insatserna kopplat till dessa fem åtgärder må kosta 10 miljoner men påverkan på företagen kan bli betydligt större i negativ kostnad om effekten blir stängda verksamheter. Tappar vi en mindre butik som normalt har en årsomsättning på 2-5 miljoner slår det på skatteintäkterna till kommunen. Vår bedömning är att det utöver begränsande åtgärder för trafiken behöver tillskapas stadsförnyelseprojekt som skapar besöksanledningar. För alla platser förvandlas inte till myllrande ytor bara för att man plockar bort bilen. Sen får vi inte glömma att den största kommersiella platsen i stadskärnan, Stortorget, är bilfri.

Citysamverkans ambitioner är och kommer fortsätta vara att förmedla betydelsen av en god tillgänglighet med alla färd sätt till stadskärnan för däri ligger vinningen för våra företag. Alla kundströmmar är av största betydelse när marginalerna är små. Företagen mår inte bra när visa trafiksätt prioriteras på bekostnad av andra. Skapa lösningar där färd sätten kan fungera i symbios. Färdplanen skriver att personbilstrafiken tar mycket utrymme. Vi instämmer i det positiva följderna om genomfartsbilisten väljer andra vägar. Men det är också viktigt att ha med sig vem som är genomfartsbilist och inte. Söder är en del av city som har många bilburna kunder som sedan rör sig vidare över Centrumhållplatsen, dessa är inte genomfartstrafik. Samtidigt som den som vill ta sig till city och stanna där måste ha fortsatt minst lika bra tillgänglighet.

Innan man gör förändringar som kan påverka city och handeln behövs ordentliga utredningar och underlag. Viljan kan vara god men när "lösningar" ska gynna ett färd sätt leder till tomgångskörning och köer för ett annat färd sätt så har inte något reell vinst gjort.

Citysamverkan bidrar gärna med att nå ut till Gävlebor i den mån vi kan där det handlar om att visa på goda exempel där en miljösmart utveckling går hand i hand med en levande stadskärna.

*Daniel Swärd, Cityledare Jennie Järverud*

*Gävle Citysamverkan Ordförande, Gävle Citysamverkan*

*Kommunens representanter i styrelsen står utanför denna skrivelse. Eva Jackson och Mattias Durnik deltar inte i remissvaret.*

## **Remissvar på Färdplan klimatneutralt Gävle 2035 från Moderaterna Generella kommentarer**

Moderaterna presenterade ett eget förslag till miljöstrategiskt program. I och med att förslaget på *Färdplan klimatneutralt Gävle 2035* är anpassat efter majoritetens miljöstrategiska program är det naturligt att vi är motståndare till delar av förslaget.

Den största politiska motsättning vi ser i såväl det miljöstrategiska programmet samt detta förslag är att bilen bekämpas i stället för utsläppen i första hand.

Det saknas källhänvisning till flera av de påståenden som lyfts fram löpande i texten. Det behövs för att kunna validera påståendena.

### **Några kommentarer till Förslag på prioriterade åtgärder s. 33-36**

*Hållbar stadsplanering, s. 33: "Ta fram en kravställning för att samtliga exploateringsprojekt ska ha minskad klimatpåverkan med minst 75% till 2035. Resten ska kompenseras."*

*Konsumtion, s. 33: "Förutsättningar skapas för att ställa och följa upp klimatkrav i alla upphandlingar"*

*Näringsliv, s. 33: "Kommunens tillsynsverksamhet används för att ställa krav på energieffektivisering hos företag"*

*Transporter, s. 33: "Ett byggvarulogistikcenter upprättas och användas av alla större exploateringsprojekt"*

*Transporter, s. 34: "Samordnad varudistribution införs och krav på fossilfria sluttransporter"*

*Bygg, s. 34: "Införa krav på minskning av klimatpåverkan i anläggningsarbete"*

Gällande de åtgärder som påverkar näringslivet är det viktigt att beakta vilka merkostnader det medför och att en ordentlig näringskonsekvensanalys genomförs. Till exempel är allt för hårda krav kan försvåra för mindre, lokala företag att delta i upphandlingar. Det är viktigt att Gävle kommun inte stressar fram kraven utan är en partner till även de mindre, lokala företagen i omställningen. Konsekvenser av dessa åtgärder behöver utredas och tydliggöras innan det införs.

*Transporter, s. 33: "Parkeringsavgifter och tillgången till parkering används som styrmedel för att minska transportsektorns utsläpp"*

*Transporter, s. 34: "Ta fram en ny trafikstrategi som styr mot klimatneutralitet"*

*Transporter, s. 36: "Införa miljözoner i centrum (bilfria områden, sänkt hastighet, utsläppskrav för olika zoner)"*

Åtgärderna ovan är ej tydligt beskrivna men att höja kostnaderna för att äga bil och införa ett bilfritt centrum är steg mot att straffa ut bilen i stället för att fokusera på omställningen av fordonsflottan och utsläppsminskningar.

2021-03-31

Remiss Klimatfärdplan, diarienummer 20KS85

*Energisystem, s. 33: "Planmässiga förutsättningar skapas för etablering av (havsbaserad) vindkraft i kommunen"*

Gävle kommun behöver beakta närmiljön längst vår kust och bör därefter ej bereda väg för kustnära vindkraft. Det är även viktigt att närmiljön, bland flera faktorer, tas i beaktande vid eventuella planer på vindkraftverk på land.

*Energisystem, s. 36: "Effekttaxa införs för att minska effekttoppar"*

Konsekvenserna av denna åtgärd, för såväl privatpersoner som företag, behöver utredas och tydliggöras innan det införs.

Förslag till remissvar - Färdplan klimatneutralt Gävle 2035, KS dnr. 20KS85

Bakgrund

Kommunstyrelsens Samhällsbyggnadsutskott har skickat ut rubricerat förslag på remiss. Avsikten med färdplanen är att identifiera vilka åtgärder som krävs för att Gävle Kommun ska vara klimatneutrala år 2035. Klimatfärdplanen är en del i genomförandet av kommunens miljöstrategiska program.

I missivet listas fem frågor som samhällsbyggnadsutskottet önskar svar på. Gävle Energi utgår från dessa i yttrandet, men har även lagt till en del övriga kommentarer.

1. Vad krävs för att vi ska kunna bli klimatneutrala till 2035?

- Prioriteringar och medvetenhet kring kostnader och investeringar.

- En viktig del är att utveckla och förstå systemperspektivet för framtidens energiproduktion, distribution och konsumtion.
- En annan viktig aspekt som inte får förringas i ambitionen att bli klimatneutral är säkerheten och robustheten som krävs i systemen.

2. Hur kan din organisation delta i ett samarbete (klimatnätverk /klimatprotokoll etc.) för att vi ska kunna samarbeta för klimatneutralitet?

GEAB kan fortsätta i befintliga samarbeten och utveckla dem. I framtidens energisystem kommer vikten av drift, styrning och uppföljning att bli allt viktigare där har GEAB särskild kompetens.

3. Vilka åtgärder bedömer ni är de viktigaste och mest kraftfulla?

Klimatfärdplanen lyfter två områden som särskilt behöver prioriteras. Det är transport-sektorns utsläpp samt planering och byggande av en klimatneutral stad.

Det framgår tydligt av planen att det är där framför allt åtgärder behöver vidtas, vilket känns rätt utifrån de förutsättningar kommunen har.

Trafik

På s. 4 fokuseras det helt på en snabb övergång till elektrifierade fordon. Andra bränslen beaktas inte överhuvudtaget. Det måste vara en styrka att det finns även andra förnybara fordonsbränslen. Varför betraktas biogasen bara som ett övergångsbränsle? Vad ska gasen användas till sedan?

När det gäller elbilar och laddning är det viktigt att skapa smarta system (bilar och elnät), som till exempel möjligheten att bygga ett laddsystem som medger effektstyrning.

Viktigt att uppdrag ges så att en strategi utifrån kommunperspektivet tas fram gällande fordonsladdfrågan. Byggande av klimatneutral stad

På s 4 sägs att vi måste *börja* planera och bygga en klimatneutral stad. *Börja* bör ersättas med ordet *fortsätta*. En viktig förutsättning i arbetet med klimatneutralitet är energi-frågorna. Gävle Energi har under många år haft sitt fokus på att kunna erbjuda boende och verksamhetsutövare i kommunen förnybar energi utan fossila inslag. I dag har vi ett av Sveriges bästa fjärrvärmesystem som är både fossilfritt och resurseffektivt - det har skapat goda förutsättningar för planeringen av staden. Inom kommunen finns dessutom en andel förnybar elproduktion och all el som säljs av Gävle Energis elhandelsbolag är förnybar.

När det gäller Gävle Energis frågor så handlar det om att vara med och skapa förutsättningar för ny förnybar energi såväl i produktion som i nätet. Effektiviseringar samt kort- och lång-siktiga planeringar kommer att bli allt viktigare.

4. Vilken styrning ser ni behövs för att vi ska kunna uppnå målet?

Det behövs inga fler styrdokument, däremot en tydlighet vad gäller resurser och prioriteringar. Vissa åtgärder kräver relativt stora investeringar, är man beredd att göra dessa?

5. Vad är viktigt för kommunstyrelsen att tänka på i styrningen för att vi ska kunna nå målen?

Se ovan

En framgångsfaktor för att nå resultat av en sådan här färdplan är att man är beredd på att planera långsiktigt, prioritera hårt och tillsätta resurser. En annan viktig del handlar om kunskap, pedagogik samt förmågan att förklara och skapa förståelse.

Viktigt att Gävle Kommuns planering utgår från Gävle Kommuns förutsättningar och ambitioner.

Övriga kommentarer

- Kommunen har tagit fram en ytterligare ambitiös och omfattande plan. Komplexiteten i alla planer och program gör det svårt att greppa helhet och prioritering för oss som arbetar inom kommunen, och frågan är hur det är tänkt att skapa tydlighet och förståelse för de som bor och driver verksamheter i kommunen.

- Klimatneutralitet definieras på olika sätt. På ett ställe står det att målet bara omfattar utsläppen som sker inom Gävle kommuns gränser, men det står också att målet omfattar territoriella och konsumtionsbaserade utsläpp. Vad gäller? Det är svårt att förstå vad som avses. Kan territoriella utsläpp räknas samtidigt som konsumtionsbaserade? Behöver förtydligas.

- Referenser och källhänvisningar saknas helt i dokumentet.
- Bilden på sidan 14, hur skapas rätt nivå för administration? Om det blir för krångligt kommer få saker att bli gjorda.
- För att få ett genomslag och förståelse för åtgärder är det viktigt att de anpassas till de lokala förutsättningarna. Det är bra med en hög ambition när det gäller kollektivtrafiken, men Gävle kommer aldrig (eller på mycket länge) att nå upp till de nivåer som kan erbjudas storstäderna. Hur skapas balans när det gäller boende i staden och i närområdena?
- Under energistycket på sidan 21 nämns inte att Gävle Energi, som skapat goda förutsättningar för boende och verksamheter att göra bra energival i form av förnybar fjärrvärme och el, samarbetar med fastighetsbolagen för att utveckla och effektivisera systemen.
- Sidan 21, är siffran rätt för omvandlingen av el till vätgas?
- Bilden på sidan 21 saknar återanvändning under boxen avfall.
- Sidan 22 tillräcklig effekt i elnäten. Problembeskrivningen är otydlig och ger ingen bild av omfattning och åtgärder. Branschen har gjort ett färdplansarbete som även omfattar Gävle Energis elnätsarbete. Delar av det borde ingå i den här planen så som att Gävle Energi ska

- möta samhällets ökande efterfrågan på fossilfri el, när och där den efterfrågas
- samarbeta lokalt och regionalt kring elnät och elnätskapacitet
- kontinuerligt upprusta och utveckla elnäten.
- utveckla produkter och tjänster som gör det mer attraktivt för kunderna att bidra till systemnyttan.

Detta uppnås genom en:

- delaktighet och acceptans för att den tekniska infrastrukturen måste få ta plats och har en betydelse för samhället.
- delaktighet och interaktion mellan elnät, kunder och aktörer för ett effektivt och tillförlitligt ledningsnät (systemdrift kanske?).

- Sidan 22. Ordet variabla på 4:e raden bör bytas ut till intermittenta.
- Sida 23 gällande ledning till Sandviken måste skrivas om, förslagsvis enligt följande "Just nu projekteras fjärrvärmeledning till Sandviken, vilken när den är byggd kommer att ge Sandviken Energi en ökad tillgång till restvärme och förnybar energi."
- Sidan 23, texten om solceller, förslagsvis kan stycke 2 kan skrivas om enligt nedan

"Gävle kommun har en relativt låg installerad solcellseffekt om man jämför med andra liknande kommuner. Kommunen har ett mål om att 10 % av kommunkoncernens elanvändning ska produceras av solceller år 2035. Solcellstekniken har den stora fördelen att den kan producera el lokalt på en fastighet och minska mängden köpt el till fastigheten. Ur ekonomisk synvinkel är det positivt för fastighetsägaren då köpt el innehåller överföringskostnader, andra avgifter och energiskatt. Därför ska en hög egenanvändning av producerad el eftersträvas och fastigheter för solcellsinstallationer bör idag prioriteras både ur lämplighet för placering av solcellssystem, men också utifrån en lämplig elanvändning i fastigheten

Batterilager för att lagra producerad solcellsel och öka andelen egenanvänd el finns idag på marknaden, men tekniken är fortfarande för dyr för ett kommersiellt genomslag. En annan teknik är att använda batterier i elfordon för att agera som ett fastighetslager, men även här behöver tekniken utvecklas och kostnaderna gå ner innan tekniken är ekonomiskt kommersiell. Solceller kommer att vara en del av det framtida energi-systemet, men idag bör tekniken installeras på lämpliga fastigheter. Ny teknik med batterilager (både stationära och elfordon) behöver introduceras när tekniken är mogen, men också kostnadsutvecklingen för solcellsparker bör bevakas. Teknik- och kostnads-utvecklingen för solcells- och batteritekniken kommer medföra nya möjligheter för bra solcellsanläggningar, men basen i solcellsutvecklingen bör vara på fastigheter med hög egenanvändning av solcellsproducerad el.”

- Spillvärme bör benämnas restvärme.
- Fjärrkylan omnämns inte i planen. En viktig del i energisystemet.
- Skilj på solpaneler och solceller. I solceller produceras el och i solpaneler produceras värme.
- Cirkulär ekonomi, visa biogasen som ett bra exempel.
- Listan med prioriterade åtgärder är svår att tolka och innehåller tveksamma bedömningar. Några exempel:

- Vad är det för kostnader som tabellen visar? Investeringskostnader, engångskostnader eller årskostnader och gäller de hela samhället eller bara kommunkoncernens?

- ”Utveckling av fjärrvärmesystemet” bedöms ha stor effekt, dvs över 10 000 ton CO<sub>2</sub>e. Vad menas med utveckling av fjärrvärmesystemet? De totala utsläppen från Gävles fjärrvärme är i dag ca 2 200 ton och kommer från transporter av bränsle.

- ”Ta fram strategi för koldioxidlagring och compensation”, bedöms även den att ha stor effekt. Kan strategin minska utsläppen av CO<sub>2</sub>e? För att få faktisk effekt krävs investeringar.

- ”Effekttaxa införs för att minska effekttoppar” När det gäller fjärrvärme har vi redan i dag en taxa som ger kunderna incitament att minska sina effekttuttag när belastningen är som störst. Dessutom har vi ett arbete inom kommunen med styrning av fastigheter.

## Remissvar på klimatfärdplan för Gävle kommun från Miljöpartiet de gröna Gävle

Klimatkrisen är akut och berör oss alla. De risker och konsekvenser som klimatförändringarna skapar påverkar såväl oss i Gävle kommun, som hela världen och dess medborgare. Konsekvenserna av ett förändrat klimat kommer att vara som störst i de länder där det är svårast att möta konsekvenserna ur såväl sociala som ekonomiska perspektiv - men även vi här påverkas och det redan nu. Konsekvenser som svårigheter att odla såväl mat som skog, höjda havsnivåer, ökade risker för torka, skyfall och stormar ser vi redan nu. Klimatfärdplanen för vår kommun är ett viktigt verktyg för att minska våra utsläpp inom det geografiska område som vi har rådighet och påverkan på.

Gävle kommun har som en stor upphandlare, stor arbetsgivare, ansvarig kommun, ansvarig för mark och exploatering en viktig uppgift att själv klimatanpassa sin verksamhet, påverka andra i rätt riktning men också göra det lättare för såväl företag, medborgare och andra att göra de bästa miljö- och klimatvalen. Hur kommunen agerar har stor betydelse - både för varje utsläpp som minskas - men också för att visa ett exempel som är möjlig.

Miljöpartiet hade gärna sett att Gävle kommun siktade på att vara klimatneutral senast år

2030. Även med ett sådant mål hade det varit svårt att klarar Parisavtalets intentioner, men vi hade åtminstone haft en större chans. År 2035 är dock ett mållår bland de skarpaste i Europa, vilket vi gläds åt.

Vi ser många positiva åtgärder i klimatfärdplanen. Flera som Gävle jobbat med under många år men inte nått hela vägen med, andra som behöver komma igång så snabbt som möjligt. Kring de största utmaningarna - bilen, biffen, bostaden - behöver vi göra mycket mer. Här lägger man ofta nu också till två stora ytterligare utmanande områden: börsen och butiken.

### **Bilen - trafik och transporter i Gävle**

Vi måste öka takten i utbyggnaden av förnybara bränslen och tankstationer för dessa, mycket är på gång men en samordning och ökning av takten är nödvändig för att nå ett fossilfritt Gävle 2030 - ett mållår som Miljöpartiet vill flytta till år 2025 och som vore fullt möjligt om vi ökade takten i utbyggnaden av förnybara bränslen.

Cyklingen ökar försiktigt under pandemin i Gävle, och efter många viktiga cykelsatsningar, det är viktigt och bra. För att cykeln ska få en betydligt mer framskjuten roll för de riktigt korta resorna så måste cyklingens villkor jämföras och i de centrala delarna helt prioriteras. Det är fortfarande biltrafikens vägar, kopplingar och framkomlighet som är normen även i den täta staden - det gör att cyklingen inte upplevs som det snabbaste, säkraste och bästa alternativet.

Det är kartlagt i forskning att ökad cykling i centrum bidrar till ökad handel - cyklisterna handlar mer centralt än bilister. Trafik som enbart använder staden som genomfart bidrar inte till ökad handel, trivsel och en attraktiv stad utan enbart till ökade utsläpp, partikelspridning och buller. Därför bör inte genomfartstrafik genom Gävle tillåtas för motorburen trafik. I den täta innerstaden bör kollektivtrafik, gående och cykling prioriteras. Genomfartstrafiken tar dessutom utrymme från dem som måste ta bilen in till stan - den som till exempel inte har fullgod kollektivtrafik, reser långt eller behöver ta bilen på grund av en funktionsvariation. För att möjliggöra detta behöver vi först:

- Etablera pendlarparkeringar i kollektivtrafiknära lägen även i staden så att den som reser från den tätortsnära landsbygden eller de större stadsdelarna kan parkera sin bil nära staden för en promenad den sista biten, eller byta till kollektivtrafik.
- Låt Kungsgatan bli en sommargata på sommaren, där uteserveringar kan ges betydligt större utrymme, pop-up parker och lekparken får plats och där cykel och gång är lätta sätt att ta sig fram på.
- Förbättra skyltning och information till våra p-hus för att den som behöver ta bilen till centrum enkelt ska kunna göra det.
- Öka samverkan med det privata näringslivet för att analysera vilka åtgärder som ökar deras medarbetares möjligheter att cykla, gå och resa kollektivt.
- Utred hur ett nytt stamlinjenät för kollektivtrafiken kan se ut i en stad som växer och som behöver kraftigt effektiviserade trafikflöden.
- Kraftigt utöka tillgången till säkra cykelparkeringar, laddplatser för elbilar och serviceställen för större, snabbare och modernare cyklar som ökar i omfattning.
- Inrätta varudistributionscentral, bygglogistikcenter, fler tankställen för förnybara drivmedel och öka samverkan med de privata initiativ som finns på området.
- Utred möjligheterna att införa en shuttlebus för de populäraste sträckorna i innerstaden, med koppling till de stadsnära pendlarparkeringarna.
- Inför cykelgator på alla gator i innerstaden och i stadsdelar där befintliga cykelvägar inte finns eller kan möjliggöras, för att cyklisterna ska få bättre och säkrare villkor.

### **Biffen**

Gävle kommun har under mandatperioden höjt ambitionerna för ekologiskt, svenskt och närproducerat. Det är bra, men räcker inte. Vår självförsörjningsgrad fortsätter vara bland de lägsta i världen och många jordbruk lägger ned.

Vi behöver aktivt bidra till att öka livsmedelsproduktionen lokalt och regionalt, men även driva vår upphandling mot högre grader av ekologiskt. Vi behöver också ställa om hur vi äter, prioritera mer vegetabilier framför kött och uppmuntra elever, äldre och andra som äter den mat som kommunen ansvarar för att våga prova nytt.

Vi vill därför se att kommunen bedriver ett aktivt arbete för att successivt minska andelen animalier i den mat som serveras i kommunens verksamheter. Med en högre andel

vegetabilisk kost får vi också möjlighet att se till att det kött som serveras är närproducerat och ekologiskt.

### **Bostaden**

Klimatkrav måste komma in tidigt i processen påpekas i färdplanen. Flera politiker uppfattar det dock som oklart när kraven ska komma, de uppfattas ofta komma för sent även när ett ärende är i sin linda. Om lagstiftningen är ett hinder för att ställa krav om material, energieffektivitet eller annat så bör vi utveckla vår dialog med företagen - vår bild är att många företag vill och har högre ambitioner än vad kommunen uppfattar. Här är också de sociala perspektiven viktiga, liksom byggnadens livslängd. Miljöpartiet har länge drivit på för en "hållbarhetschecklista", till stor del beroende på att vi inte uppfattar att det finns en enhetlig syn i hela organisationen om hur vi ska integrera hållbarhetsperspektiven fullt ut i hela byggprocessen. Detta måste prioriteras.

En fråga som saknas i klimatfärdplanen är frågan om hur återanvändning och ombyggnation av befintliga bostäder och byggnader kan främjas framför rivning och nybyggnation.

Nybyggnad medför alltid en stor klimatbelastning.

När det gäller kulturhistoriskt värdefulla hus finns lagar som tvingar till bevarande och återanvändning. Det kulturhistoriska värdet väger tungt mot användarnyttan. Någon motsvarande reglering saknas dock när det gäller möjligheten att begränsa rivningen av välfungerande byggnader med utgångspunkt i att det medför omfattande utsläpp att riva och bygga nytt. Inte ens för fullt fungerande byggnader som ägaren inte vill använda så finns något sådant skydd mot rivning och nybyggnation.

Ett aktuellt exempel är Gavlegårdarnas gamla huvudkontor som nu ska rivas för att ge plats åt bostäder. Att bygga om och återanvända när så är möjligt innebär nästan alltid en mycket mindre klimatbelastning än att bygga nytt, och är generellt ett bättre sätt att hushålla både med naturens och kommunens resurser.

I enlighet med klimatfärdplanen måste vi nu låta klimatkostnaderna väga tyngre i jämförelsen mellan återanvändning och nybyggnad. Åtminstone när det gäller planer/byggnader där kommunen har rådighet bör frågan om nybyggnad eller återanvändning utredas med avseende på klimatbelastning. Ett krav på redovisning av användarnyttan i relation till klimatbelastning (inklusive kostnader i pengar) med olika alternativ bör införas som en typ av miljökonsekvensbeskrivning vid sådana beslut.

Vid exploatering för handel eller industri måste planeringen för ett hållbart resande skärpas. Nya motorleder och stora ytor förbi köplador eller enorma industriområden driver trafik - den som jobbar där behöver också ta sig dit, kanske från andra sidan staden. Planering för cykel, gång och kollektivtrafik måste vara prio ett från början och möjliggöras den kortaste vägen.

### **Börsen**

Gävle kommun har höjt ambitionerna i vår finanspolicy för att placera "klimatvänligt", men vi skulle gärna se att vi även här vässar ambitionerna. Kommunen borde utreda om man kan vara en garant för miljö- och klimatprojekt som utvecklas lokalt, för att gynna såväl arbetsmarknadssyften som miljö- och klimatnyttor. Vi ser gärna också att vi ser över finanspolicyn ytterligare för att säkerställa att de allmänna klimatambitioner som Kommuninvest lutar sig på är tillräckligt vassa för att klara våra klimatmål.

### **Butiken**

En stor del av kommunens och Gävlebornas klimatutsläpp sker på helt andra platser än i Gävle. Oavsett om det handlar om medarbetares IT-utrustning eller Gävlebornas klädinköp så sker klimatutsläppen och den lokala miljöpåverkan i andra länder. Gävle måste vässa sina rutiner för inköp och upphandling, ställa tydligare krav på uppföljning av klimatutsläpp i hela processen, kräva förnybart för hela transportkedjan, ställa tuffare krav om kemikalier, i större utsträckning avbryta inköp av engångsartiklar som inte är skyddsutrustning samt förbättra inköps- och upphandlingsprocessen för att i större utsträckning möjliggöra för lokala företag att delta. Innovationsupphandling och exempelvis bonus för företag som kommer med nya innovativa lösningar bör premieras. Uppföljningen av nya krav behöver prioriteras för att de ska tas på allvar.

Vi behöver också förbättra möjligheterna för Gävleborna att handla second hand genom nya återbruksmöjligheter, stödja det lokala näringslivet till cirkulära processer i större

omfattning och uppmuntra till upplevelser och kultur som konsumtion framför slit-ochsläng.

### **Allmänt**

Klimatkompensation kommer att krävas - men det viktigaste är våra egna utsläpp.

Klimatkompensation i andra länder måste följa mycket tydliga rutiner och uppföljningar för att inte riskera att skada mer än de ska bidra till.

Ansvariga nämnder och bolag behöver pekats ut i färdplanen, precis som i MSP.

### **Avslutande kommentarer**

Miljöpartiet och våra medlemmar tar de pågående klimatförändringarna på största allvar.

Det finns hos våra medlemmar och i vårt parti en stor och välgrundad oro för att samhället i stort är försent ute i den klimatomställning som vi sedan länge vetat är både nödvändig och oundviklig. Samma insikt ser vi även i en växande del av civilsamhället som i allt högre grad har organiserat sig för att driva på för en så snabb omställning som möjligt.

Men vi är också stolta över att vår kommun tar klimatkrisen på allvar och försöker göra allt som går för att bidra med såväl utsläppsminskningar som nya lösningar. Vi tror att vi behöver sprida stoltheten. Unga, äldre, företag, organisationer, politiker - vi behöver sprida budskapet om att vi är en kommun som tar klimatet på allvar och tänker bidra - så tror vi att vi både får fler att vilja vara med på den här resan - men också sänder hopp till våra unga. I omställningen finns också fantastiska möjligheter - såväl nya arbetstillfällen, en tryggare och lugnare stad och en mer hållbar ekonomi. Därför är också kommunikationsinsatser och insatser för att stärka dialogen med Gävleborna om klimatomställningen viktig för att lyckas.

Miljöpartiet de gröna i Gävle

Styrelsen

Kontakt

Emanuel Hort, ordförande

E-post: [emanuel.hellstrand\\_hort@politiker.gavle.se](mailto:emanuel.hellstrand_hort@politiker.gavle.se)

## **Tjänsteskrivelse - förslag till Klimatfärdplan remissvar Livsmiljö Gävle**

### **Förslag till beslut**

Kultur- och fritidsnämnden antar remissvaret som sitt eget.

### **Ärendet i korthet**

Kultur- och fritidsnämnden har givits tillfälle att svara på en internremiss från Styrning och Stöd gällande förslag till Klimatfärdplan.

Gävle kommun har beslutat att vara klimatneutrala till år 2035.

Styrning och stöd arbetar med att ta fram en färdplan för att identifiera vilka åtgärder som krävs för att lyckas med det. Klimatfärdplanen är en del i genomförandet av kommunens Miljöstrategiska program 2.0.

Kommunstyrelsens Samhällsbyggnadsutskott har beslutat att skicka förslaget till färdplan på remiss. Remissen går till nämnder, bolagsstyrelser, politiska partierna, mellansvenska handelskammaren, svenskt näringsliv, Gävles företagareföreningar, Biodriv Mitt samt lokala naturskyddsorganisationer.

Livsmiljö Gävle ser positivt på arbetet med genomförande av det miljöstrategiska programmet. Det är en ambitiös ansats som tagits fram om att uppnå ett klimatneutralt Gävle till år 2035.

För att dokumentet ska kunna fungera som ett tydligt stöd i det fortsatta arbetet med genomförandet har sektorn för Livsmiljö följande övergripande synpunkter:

Klimatfärdplanen bör placeras i ett sammanhang och hur den förhåller sig till redan antagna strategier och handlingsplaner. Det finns uppenbara fördelar i form av transparens, informationsspridning och möjligheter till uppföljning om klimatfärdplanen vidare skulle redovisa en övergripande dokumentstruktur för att kunna redogöra vilket/vilka dokument (strategier/handlingsplaner) som agerar stöd på vilken nivå.

Om klimatfärdplanen ska fungera som en åtgärdsplan:

- Hinner effekterna uppnås innan satt mållår? Tidpunkt för effekthemtagningen skulle behöva vara med som en prioriteringsgrund, dvs att åtgärder med snabb effekt prioriteras före effekt på längre tidshorisont om målet om klimatneutralitet till 2035 ska uppnås.



- Saknade åtgärder och handlingsplaner – är de bortprioriterade eller ska de fångas upp via denna remiss? Detta skulle behöva tydliggöras. Vilka

Förslaget till Färdplan har varit ute på remiss inom samtliga verksamheter inom sektorn Livsmiljö. De detaljerade synpunkterna på förslaget redovisas i separat sammanställning och kommer att hanteras vidare även i programgruppen inom Livsmiljö för kommunens Miljöstrategiska program.

## Yttrande över förslag till Klimatfärdplan

Gavlefastigheter har fått förslag till Klimatfärdplan för Gävle kommun för granskning. I detta yttrande beskrivs Gavlefastigheters synpunkter på förslaget. I missivet listar Styrning och stöd fem frågor som de önskar svar på. Gavlefastigheters svar på frågorna kommer först i yttrandet.

### Detta krävs för att vi ska kunna bli klimatneutrala till 2035

Målet om att Gävle kommun ska bli klimatneutral 2035 är svårt att uppnå enbart genom de satsningar som görs inom kommunkoncernen. Vi är beroende av teknikutveckling och beslut som tas på statlig nivå.

Gavlefastigheter bedömer just nu att det är svårt att nå noll utsläpp till 2035 sett till ett livscykelperspektiv när vi bygger och därmed blir klimatkompensation ett måste för att nå målet. Gavlefastigheter kan inte ansvara för klimatkompensationen, utan den bör planeras och samordnas centralt. Det behöver förtydligas vad som ingår i vårt ansvarsområde i arbetet mot klimatneutralitet såväl som i vilken takt utsläppen behöver minska inom varje verksamhet och ner till vilken nivå 2035. Vidare behöver det tydliggöras hur målkonflikter ska hanteras om sådana uppstår.

### Så kan Gavlefastigheter bidra till att vi ska bli klimatneutrala som kommun år 2035

Gavlefastigheters fokusområden i klimatarbetet är energi, material och avfall samt transporter, det är där vi har identifierat att bolaget gör störst nytta och detta finns också beskrivet i vår affärsplan. Klimatfrågan finns även med i vår verksamhetsplan och i våra verksamhetsmål. Gavlia-koncernen har ett miljöråd med en person från varje avdelning som har en viktig roll i arbetet.

Gavlefastigheter kan bidra genom att minska vår egen verksamhets klimatpåverkan, exempelvis från energianvändning och transporter. Om vi bygger mer ur ett funktionsperspektiv och inte utifrån önskemål om specifika lösningar kan vi hitta yteffektiva lösningar på verksamheternas behov. Vi kan även bygga på ett sätt som inte kräver lika mycket justeringar över tid. Vi kan öka samnyttjande av ytor både internt inom en verksamhet

och mellan verksamheter, för att minimera ytor och på så vis minska klimatpåverkan.

Vi kan också minska våra utsläpp från hela värdekedjan. Det är utsläpp som våra leverantörer, entreprenörer och hyresgäster har ansvar för men där vi på olika sätt kan påverka utsläppen. Några exempel är byggnadsmaterial som används och klimatpåverkan från de tjänster som köps. Det kan även handla om mobilitet, hur de som vistas i våra lokaler kan resa och transportera sig till och från våra lokaler. Det är åtgärdsområden som bolaget redan arbetar med på olika sätt men som kommer att behöva fortsätta utvecklas framgent. Inledningsvis behövs mer kunskap inom områden som återbruk, materialval och beräkningsmodeller för koldioxid. Vi planerar exempelvis fallstudier om återbruk och genomför klimatberäkningar av byggnader och kommer att successivt införa erfarenheter från dem till våra kommande projekt.

Gavlefastigheter planerar att börja beräkna växthusgasutsläppen från våra verksamheter för att se hur långt vi har kommit i arbetet mot klimatneutralitet. Det hjälper oss att se var vi gör störst klimatnytta och möjliggör uppföljning av effekten av våra åtgärder. Utsläppen kommer inledningsvis beräknas enligt scope 1 och 2 i GHG-protokollet.

Gavlefastigheter kan bidra genom flertalet student- och forskarsamarbeten. Future Proof

Cities är en pågående företagsforskarskola med fokus på hållbar stadsutveckling där Gavlefastigheter deltar tillsammans med bland annat Styrning och stöd, Gästrike Vatten och Gävle Parkeringsservice.

### **Så tycker Gavlefastigheter om förslaget att delta i ett klimatnätverk eller klimatprotokoll**

Gavlefastigheter ställer sig positiv till samverkan inom de åtgärder där bolaget gör störst nytta. Det är svårt att i detta skede ta ställning till deltagande i nätverket eftersom det saknas information om vad det innebär och vad som ska uppnås med nätverket samt vilka områden som nätverket ska fokusera på.

### **Dessa åtgärder bedömer vi som viktigast och mest kraftfulla**

Gavlefastigheter ser inte att det är möjligt att bara lyfta ett par åtgärder som är de mest kraftfulla. För att nå målen är det viktigaste att vi på ett gediget sätt tar oss an utmaningen och arbetar långsiktigt och hållbart över tid med klimatfrågan som en naturlig del och en prioriterad fråga i verksamheten. I ett inledande skede är det viktigt att få kompetenshöjning om vad som är de största utsläppskällorna när vi bygger, vad som är stort och smått, och därefter testa åtgärder och föra in det i vårt linjearbete.

### **Denna styrning behövs för att kunna uppnå målet**

Kommunfullmäktige har beslutat om Miljöstrategiska programmet 2.0 och detta, tillsammans med målen i kommunplanen och de planer som knutits till Miljöstrategiska programmet, innebär styrningen av klimatarbetet. Någon mer styrning upplever vi inte att det behövs då fler styrdokument inte kommer att bidra till ökad måluppfyllelse. Revidering och framtagande av nya styrdokument tar mycket resurser, både under framtagande och under granskning, vilket är resurser som istället skulle kunna läggas på att göra åtgärder och miljö- och klimatnytta. Fokus nu behöver ligga på genomförande av våra befintliga styrdokument.

### *Verksamheterna måste få välja åtgärder*

Gavlefastigheter anser att det är viktigt att verksamheterna själva får lägga in sina aktiviteter i Panorama. Verksamheterna behöver även på ett enkelt sätt få justera de aktiviteter som berör dem. Aktiviteter i Panorama måste vara sådana där bolaget gör störst nytta och som också tar hänsyn till bolagets andra mål och uppdrag. Den samlade kunskapen om detta finns i den egna verksamheten.

Bolaget anser att man från centralt håll bör stödja verksamheternas utvecklingsarbete och att tid och förtroende ska ges att inom varje verksamhet identifiera områden och åtgärder där respektive verksamhet gör störst nytta utifrån de mål som är beslutade. Då skapas engagemang och bättre förankring och koppling till linjeverksamheterna, vilket är en förutsättning för att nå målen.

Gavlefastigheter planerar att framöver följa upp effekten av de insatser som bolaget gör i klimatområdet genom uppföljning enligt GHG-protokollet. Det är ett sätt att få en överblick över den klimatpåverkan som vår egen verksamhet har och också för att kunna följa upp vilka effekter våra åtgärder har på utsläppen. Resultatet av uppföljningen delar vi gärna med oss av när arbetet har kommit så långt.

### *Samverkan och resurser till projektledning*

Gavlefastigheter ser fördelar med att Styrning och stöd leder kommunkoncerngemensamma projekt och initierar samverkan i åtgärder där det skulle göra stor nytta ur ett koncernperspektiv. Ofta är tid för att axla projektledarrollen ett hinder i gemensamma projekt, eftersom det är svårt att hitta en sådan personell resurs i verksamheterna.

Målet om klimatneutralt är en stor utmaning och vi behöver vara kloka med vår tid för att nå målet och fokusera på att genomföra åtgärder. Vi behöver i kommungemensamma frågor i större utsträckning komma ner från övergripande diskussioner ner till konkreta åtgärder, och samverkan i just åtgärder.

### **Viktigt för kommunstyrelsen att tänka på i styrningen för att vi ska kunna uppnå målet**

Se frågan ovan, om vilken styrning som behövs.

### **Synpunkter på inledande delar**

#### *Definition klimatneutralt*

I förslaget beskrivs definitionen för klimatneutral på olika sätt. På ett ställe står det att målet bara omfattar utsläppen som sker inom Gävle kommuns gränser, och ovanför står det att

målet omfattar både territoriella och konsumtionsbaserade utsläpp. Efter kontakt med Styrning och stöd framgår att det är det sistnämnda som gäller. Texterna om klimatneutralt bör ses över och uppdateras så att det inte står olika.

#### *Koldioxidbudget*

I de inledande avsnitten står att en koldioxidbudget har tagits fram för att få en uppfattning om hur mycket vi måste minska våra utsläpp för att leva upp till Parisavtalet. Därefter nämns att Gävles territoriella utsläpp ska minska med 16,4 % per år mellan 2020 och 2040. Om koldioxidbudgeten endast är för territoriella utsläpp, hur mycket bör vi då minska om vi även ser till konsumtionsutsläppen? Målet om klimatneutral omfattar båda typerna av utsläpp.

#### **Synpunkter på Hållbar stadsplanering**

##### *Dynamisk och flexibel planeringsprocess*

Gavlefastigheter instämmer i att planeringsprocessen kan behöva bli mer dynamisk och flexibel där vi hittar nya sätt att samarbeta för att kunna nå kommunens mål om klimatneutralitet. Berörda verksamheter behöver träffas och diskutera denna åtgärd och Gavlefastigheter önskar att bli inbjuden i arbetet.

Ett exempel på svårighet som vi ställs inför är vid de flertal ombyggnationsprojekt som vi gör och där detaljplanerna gör att vi inte har möjlighet att vidta de åtgärder vi skulle vilja och behöver göra ur klimatsynpunkt. Vad händer när en detaljplan reglerar materialval i byggnader mot sämre alternativ ur klimatsynpunkt? Hur bygger vi mer i trä där det förordas annat i detaljplanen? Gavlefastigheter anser att detaljplaner behöver formuleras med mer

övergripande krav och ge möjligheter till innovationer och utveckling för att klimatmålen ska kunna nås.

##### *Samordnad bygglogistik*

Gavlefastigheter önskar att vi bjuds in till att delta i arbetet med samordnad bygglogistik i ett tidigt skede. Det behöver även förtydligas vad samordnad bygglogistik innebär, och även hur det kan påverka våra upphandlingar. Gavlefastigheter upplever att samordning kring omfördelning av schaktmassor i nuläget är ett större behov än samordning av byggvaror.

#### **Synpunkter på Transporter**

##### *Biogas*

Ett av de större problemen kring biogas är att det finns för få tankställen i Gävle.

Gavlefastigheter önskar att denna problematik tydliggörs i första stycket i avsnittet om "Byte av bränsle".

##### *Laddinfrastruktur*

När det gäller laddningsinfrastruktur är en utmaning att installera laddbox/laddstolpar i äldre hus. Belastningen kan bli för hög för att klara av laddning av elbilar i befintliga ledningar och detta problem bör tas upp i texten.

En utmaning vi nu ställs inför är om vi ska bygga för ett möjligt framtida kapacitetsbehov i våra fastigheter eller det behov av kapacitet vi ser just nu. I klimatfärdplanen står att behovet av snabbladdning är betydligt mindre jämfört med traditionell tankinfrastruktur då elbilar till ca 90 % laddas vid hemmet. Därmed blir kommunens viktigaste uppgift att se till att det är möjligt att sätta upp laddboxar där folk bor och vid verksamheter och företag som har egna verksamhetsbilar/fordon. Innebär det för Gavlefastigheter att vi inte bör förse parkeringsytor med laddstolpar för besökare i någon större utsträckning än lagkravet?

Gavlefastigheter ställer sig positiv till mer samordning av arbetet kring laddinfrastruktur.

Mycket nytt kommer att behöva byggas för att klara av kommande behov och vi behöver hantera frågor om betalsystem m.m. och då är det bra om kommunen är samordnad i detta för att nå störst nytta och kostnadseffektivitet.

#### **Synpunkter på Bygg- och fastighetssektor**

Gavlefastigheter önskar att de utmaningar som bygg- och fastighetssektorn står inför blir tydligare i klimatfärdplanen. All ny- och ombyggnation kräver material, transporter osv. som innebär klimatpåverkan.

Några utmaningar som vi identifierat i arbetet med att ställa klimatkrav och som vi behöver hitta sätt att hantera är:

- Ofta är det mer lönsamt och enklare (hålla tidplan, säkerställa kvalitet, ha kontroll på

ekonomi) att bygga nytt, använda nyproducerat material och undvika lagerhållning.

- Hur gäller garantierna om vi återbrukar material eller teknisk utrustning? Hur klarar vi lagkraven på CE-märkning?

- Det saknas fungerande system och logistik för återbruk av byggmaterial.

- Ofta går pressade tidplaner och tid/ekonomi före klimatpåverkan och det blir därför en målkonflikt. Denna målkonflikt behöver belysas och strategier behöver tas fram.

- En byggnad har lång livslängd och det är därför viktigt att använda sig av beprövade metoder där eventuella negativa effekter med metoden har upptäckts och justerats innan användning.

SHA512: 5fd9517356cb3315fe84ac25863c6b41aa4cbe0be4f2060d9b21e7d3583ae2b54651f3fc7d12e847e8ccdad4a97a8797424b2d17988aa790059d929bd66a9db5

### **Avfall**

I texten nämns arbete med att möjliggöra demontering men för oss har i nuläget andra åtgärder högre prioritet. Gavlefastigheter kan i större utsträckning bygga utifrån standardmått för att minska spill och kostnader. Vi undersöker även hur vi kan öka återbruk av material i våra byggprojekt.

### **Synpunkter på Energisystem**

#### *Solel*

Gavlefastigheter önskar att det i texten står att lokalproducerad solel på kommunkoncernens fastigheter skall dimensioneras så att överproduktion minimeras. Det behöver även nämnas att strategin är att utöka solcellsinstallationerna på våra tak tillsammans med Gävle Energi. Solel kommer att vara ett komplement och en del i det helt nya energisystem som kommer att krävas i framtiden, men det kan inte lösa problemen med effektoppar vintertid utan en vettig energilagring.

### **Synpunkter på Konsumtion**

#### *Önskemål om tillägg i texten om upphandling*

Gavlefastigheter önskar att avsnittet om upphandling kompletteras med texter kring följande utmaningar och utvecklingsområden:

För att lyckas med arbetet med upphandling är det viktigt att ha ett kommunövergripande samverkansforum för att bland annat diskutera hur vi strategiskt skruvar på upphandlingskraven, så att det bidrar till en successiv styrning mot upphandlingar som bidrar till klimatmålen. Vissa entreprenörer har kommit långt inom vissa områden och vi behöver aktivt vara lyhörda för att fånga upp deras goda erfarenheter och idéer. Det är viktigt att arbeta med upphandling på ett genomtänkt sätt för att undvika målkonflikter och överprövningar. En utmaning är att vi har korta avtalstider. Om vi exempelvis vill att transportörer och entreprenörer enbart ska använda förnybara drivmedel så kan det krävas att avtalstiden är längre än 3 år så de har möjlighet och ekonomi att ställa om sin fordonsflotta.

Det är viktigt att hitta sätt att följa upp de krav som ställts under avtalstiden. Det är först under uppföljningen vi ser att vi verkligen får den miljönytta som vi har avtalat. Det kan också innebära en dialog och uppmuntran till företaget att fortsätta utveckla sitt klimatarbete och att vi också får återkoppling från dem kring vad vi kan utveckla.

Fokus kan inledningsvis vara på transporter utifrån målet att alla upphandlingar innehållande fordon ska vara fossilfria till år 2025.

#### *Möbelpoolen*

I avsnittet om cirkulära affärsmodeller beskrivs arbetet med Möbelpoolen, vilket är positivt. I texten står det att det är Gävle kommuns möbelpool. Ett mer korrekt sätt att beskriva Möbelpoolen är att Möbelpoolen är ett samarbete mellan Gavle Drift & Service och Enheten för daglig verksamhet (EDV). Gavlefastigheter önskar att detta ändras i texten.

### **Synpunkter på Förslag på prioriterade åtgärder**

Vi tycker att det är svårt att förstå hur förslag på prioriterade åtgärder ska användas, om det är en lista med åtgärder som vi kan välja från eller om de blir beslutade? Vår ståndpunkt är att vi själva måste få rådighet att kunna formulera de åtgärder bolaget ska arbeta med, med underlag från Klimatfärdplanen.

Om flera aktörer berörs av en åtgärd är det viktigt med dialog med berörda verksamheter i arbetet med att formulera åtgärden. Dialog bör föras med verksamheterna innan arbetet startas upp och innan en åtgärd skrivs in i Panorama.

#### *Kostnadsbedömningar av prioriterade åtgärder*

De kostnadsbedömningar som redovisas bör tas bort. Det är många åtgärder som är lågt räknade och grovt uppskattade. Det blir missvisande att redovisa kostnadsbedömningarna på detta sätt när åtgärderna är så övergripande formulerade.

*Ta fram en kravställning för att samtliga exploateringsprojekt ska ha minskad klimatpåverkan med minst 75% till 2035. Resten ska kompenseras.*

Åtgärden bör tas bort från prioriterade åtgärder. Åtgärden är för specifik utifrån den kunskap som finns i dagsläget. Vi har inget basår och nuläge och kan därför inte förhålla oss till målnivån. Som ett första steg måste kommunkoncernen skaffa mer kunskap om vilka normalnivåer av koldioxidutsläpp som nybyggnationer innebär, dvs ta fram ett nuläge. Därefter bör projektspecifika mål arbetas fram och utvärderas och sedan kan vi ta fram strategier och arbetssätt att arbeta med frågan i alla projekt. Det är viktigt att detta arbete går i takt med lagkravet på klimatdeklarationer och anpassas till de verktyg som tas fram som en del av detta lagkrav så att vi inte tar fram något eget.

*Implementera att en klimatberäkningsmodell används på alla exploateringsprojekt som kommunen driver*

Det är viktigt att detta arbete går i takt med lagkravet på klimatdeklarationer och anpassas till de verktyg som tas fram som en del av detta lagkrav så att vi inte tar fram något eget.

Åtgärden kan tas bort och ersättas av nedanstående åtgärd om beräkning av klimatpåverkan.

*Beräkna klimatpåverkan i alla nybyggnadsprojekt och sträva mot klimatneutrala byggnader 2035*

Åtgärden behöver ske i samverkan och dialog. Mallar och verktyg behöver tas fram tillsammans med en stegvis strategi för vilka krav som kan ställas. Arbetet behöver gå i takt med lagkravet på klimatdeklarationer.

*Ett byggvarulogistikcenter upprättas och användas av alla större exploateringsprojekt*

Vi delar inte bedömningen att åtgärden är låg, vi uppskattar den till hög. Vi är tveksamma till att dessa grova kostnadsuppskattningar tas med i Klimatfärdplanen eftersom de blir så missvisande.

*Förutsättningar skapas för att ställa och följa upp klimatkrav i alla upphandlingar*

Gavlefastigheter är positiv till att samarbeta mer med entreprenörerna för att nå klimatmålen. För att lyckas med arbetet med upphandling är det viktigt att ha kommunövergripande forum, dialog med entreprenörer och möjliggöra längre avtalstider – vilket finns beskrivet ovan i avsnittet Konsumtion.

Det är även viktigt att vara medveten om att ju fler krav som ställs i en upphandling desto högre kostnad blir det oftast. Ju fler krav som ställs desto mer resurser krävs också för uppföljning. Kostnaden för åtgärden är därmed inte kostnadsneutral.

SHA512: 5fd9517356cb3315fe84ac25863c6b41aa4cbe0be4f2060d9b21e7d3583ae2b54651f3fc7d12e847e8ccdad4a97a8797424b2d17988aa790059d929bd66a9db5

*Öka återbruk av byggmaterial och planera för framtida demontering och återanvändning*

Gavlefastigheter önskar att åtgärden i detta skede istället formuleras: Strategier och arbetssätt tas fram för att möjliggöra ett ökat återbruk av byggmaterial.

*Åtgärder och uppföljning för fossilfri tankning av kommunens fordon införs*

Detta görs i viss mån redan idag och det är en viktig fråga att säkerställa rätt tankning. Gavle Drift & Service planerar tätare uppföljning och återkoppling till avdelningarna inom Gavlefastigheter och Gavle Drift & Service för att säkerställa rätt tankning. En viktig åtgärd i detta sammanhang är att se över drivmedelsavtalen inom kommunkoncernen så att dessa underlättar uppföljningen och arbetet för fossilfri tankning.

*Utveckla ett systemperspektiv för framtidens energiproduktion, distribution och konsumtion*

Åtgärden är omfattande och vag, och det gör det svårt att utläsa vad den faktiskt innebär.

#### **Övriga synpunkter**

*Klimatkompensation*

Det är bra om det skrivs ut hur mycket mark, skog och våtmarker kommunen har för att ge

en bättre bild över hur mycket kommunen kan påverka och har rådighet över när det kommer till kompensationsåtgärder i kommunens mark. Har kommunens skog utdikats någon gång? Allt detta påverkar möjligheten för skog och våtmarker att lagra koldioxid. Görs klimatkompensation utomlands är social hållbarhet en viktig aspekt att kontrollera och följa upp.

#### *Kommunikation*

I förslaget till klimatfärdplan står det att det är svårt att påverka privatkonsumtionen från kommunal sida men att kommunkoncernen kan skapa förutsättningar och underlätta för medborgare att leva mer hållbart. Gavlefastigheter önskar ett tillägg där det står att det är viktigt att kommunkoncernen synliggör och kommunicerar det vi gör på klimatområdet. Det kan öka kunskapen och motivationen hos invånarna att leva mer hållbart.

# Remissyttrande förslag till Färdplan klimatneutralt Gävle 2035

**Vi har tagit del av materialet avseende förslaget till ny Färdplan klimatneutralt Gävle 2035 och ger nedanstående remissyttrande. Vårt remissyttrande är ett tjänstemannayttrande som beslutades i Gavlegårdarnas styrelse 2021-03-12.**

#### **Bakgrund**

Kommunstyrelsens Samhällsbyggnadsutskott har begärt yttrande i rubricerat ärende som är ute på remiss t.o.m. 2021-03-31.

#### **AB Gavlegårdarnas yttrande**

AB Gavlegårdarna har med intresse följt och deltagit i utformningen av både MSP 1.0 (2009-2020) och MSP2.0 (2020-2035) och har även deltagit i frågeställningar relaterade till *Färdplan klimatneutralt Gävle 2035*. Möjligheter till att tillsammans med övriga intressenter i frågan, ge vår syn på och påverka färdplanens utformning och innehåll har givits i en tillfredsställande omfattning. AB Gavlegårdarna ser vidare det som positivt att en färdplan för ett klimatneutralt Gävle 2035 tagits fram som ger en relevant kunskapsgrund kring begreppet klimatneutralitet och som i allt väsentligt också ger en relevant bild av hur mycket som återstår att göra för att nå detta mål. **Gavlegårdarnas svar på frågor ställda i remissmissiv**

- **Vad krävs för att vi ska kunna bli klimatneutrala till 2035?**

#### *AB Gavlegårdarnas svar:*

AB Gavlegårdarna delar färdplanens slutsatser kring vilka insatser som behöver planeras och genomföras för att nå målet. AB Gavlegårdarna har sedan länge, i bolagets stora befintliga fastighetsbestånd, jobbat målmedvetet för att minska sin klimatpåverkan när det gäller energi, avfallshantering och transporter och hittills varit framgångsrikt avseende detta. Bolagets processer och arbetssätt avseende nybyggnation har också uppdaterats med hänsyn taget till både materialval och utformning för att möjliggöra ett hållbart boende. AB Gavlegårdarna ser fortsatt utveckling inom dessa områden som bolagets högsta prioriteringar för att bidra till måluppfyllelsen och kommer med stort intresse att följa utvecklingen inom stadsplanering och planering av den klimatneutrala staden.

- **Hur kan din organisation bidra till att vi ska bli klimatneutrala som kommun år 2035?**

#### *AB Gavlegårdarnas svar:*

AB Gavlegårdarna har implementerat MSP 2.0 i tillämpliga delar och ser det målmedvetna arbete som utförs för måluppfyllelse inom ramarna för MSP 2.0 som sitt bidrag till att Gävle blir en klimatneutral kommun. Tyngdpunkten för bolagets insatser har hittills legat inom energiområdet och inom området avfallshantering och ytterligare insatser ligger i bolagets plan. Inom området

nybyggnation uppdateras processer och arbetssätt kontinuerligt för att möjliggöra ett hållbart boende vilket inkluderar justeringar i bolagets inköpsprocesser avseende hållbarhetskrav på entreprenörer och leverantörer.

• **Hur skulle din organisation ställa sig till att delta i ett samarbete (klimatnätverk/klimatprotokoll etc.) för att vi ska kunna samarbeta för klimatneutralitet?**

*AB Gavlegårdarnas svar:*

AB Gavlegårdarna ställer sig positiva till att delta i samarbeten för klimatneutralitet.

- **Vilka åtgärder bedömer ni är de viktigaste och mest kraftfulla?**
  - Hållbar stadsplanering med kravställning för klimatneutralitet
  - Upprättande av byggvarulogistikcenter
  - Genomförande av Mobilitetsutredningar
  - Formulering och uppföljning av klimatkrav i upphandlingar
  - Fortsatt utveckling av fjärrvärmesystemet

*AB Gavlegårdarnas svar:*

AB Gavlegårdarna bedömer nedanstående åtgärder som de viktigaste och mest kraftfulla åtgärderna bland de ca. 60 åtgärderna i förslaget till klimatfärdplan och som har beröringspunkter med bolagets verksamhet. Sid 3 (av 3)



- • Vilken styrning ser ni behövs för att vi ska kunna uppnå målet?

*AB Gavlegårdarnas svar:*

Utgående från de övergripande målen i MSP2.0, där ett klimatneutralt Gävle 2035 ingår som en målsättning, har AB Gavlegårdarna utformat ett miljöprogram som i sin tur styr verksamhetens olika delar mot måluppfyllelse i både de kortsiktiga och långsiktiga mål som bolaget behöver uppnå för att bidra till måluppfyllelse i MSP 2.0 och därmed också målet i klimatfärdplanen. Någon ytterligare styrning i sammanhanget behövs inte.

- • **Vad är viktigt för kommunstyrelsen att tänka på i styrningen för att vi ska kunna uppnå målet?**

*AB Gavlegårdarnas svar:*

AB Gavlegårdarna ser det som viktigt att i samband med årsredovisningar och tertialrapporter få möjlighet att följa övriga aktörers insatser för ett klimatneutralt Gävle 2035 och resultatet av dessa insatser.

#### **Specifika kommentarer till Färdplanens innehåll**

AB Gavlegårdarna anser att i avsnittet om *Hållbar stadsplanering*, så förtydligas Gävle Kommuns övergripande ansvar för att skapa förutsättningar för klimatneutralitet på ett relevant sätt. Det är i form av förbättringar i de infrastrukturerna som behövs som förutsättningarna skapas för övriga aktörer att optimera sina bidrag till måluppfyllelse. Detta framgår till exempel i förslagets formuleringar kring *Innovativa och hållbara mobilitetslösningar*, *Hållbar trafikutveckling* och *Byte av bränsle* där beroendet av lämplig laddinfrastruktur nämns.

Med vänlig hälsning

**Peter Levin**

*Chef Verksamhetsstöd*

AB Gavlegårdarna

Tel 026-17 26 00

Mobil: 076-518 96 08

[peter.levin@gavlegardarna.se](mailto:peter.levin@gavlegardarna.se) SHA512: