

Rapport

INTRESSENTDIALOG KLIMAT- OCH ENERGIPLAN SUNDSVALLS KOMMUN



RAPPORT
2022-01-11

SAMMANFATTNING

Sundsvalls kommun har som mål i sitt miljöstrategiska program att bli klimatneutral till år 2030. Detta är ett modigt och ambitiöst mål och för att lyckas är allas insatser viktiga. Kommunen, kommunmedborgare och företagen i Sundsvall behöver involveras i arbetet med åtgärder. Tyréns har fått i uppdrag att genomföra flertalet utredningar exempelvis Nulägesbeskrivning klimatpåverkan, Vad krävs för att kommunen ska lyckas bli klimatneutral till 2030 och en Framtidsspaning. Arbetet ska resultera i en klimat- och energiplan för kommunen. Som en del i uppdraget fick också Tyréns i uppdrag att genomföra en dialog för att samla in kunskap, insikter och idéer från olika aktörer inom kommunens geografiska gränser kring vad de anser i är viktigt i arbetet med klimatomställningen. Detta skedde bland annat genom ett antal dialogmöten med olika intressenter, med syfte att Sundsvalls kommun på bästa sätt ska kunna stötta dessa intressenter på den viktiga klimatresan.

Dialog har i olika former har genomförts med följande intressentgrupper inom energi, näringsliv, logistik, civilsamhälle, landsbygd, barn och unga samt allmänheten. Förutom en webenkät som legat ute i kommunens kanaler har två stormöten, tre workshops och 12 intervjuer genomförts.

Sundsvall beskrivs generellt som en bilcentrerad, ohälsosam stad där det är svårt att välja mer hållbara alternativ och där det saknas politiskt mod och drivkraft. Det verkar som att kommunen kommit igång sent med klimatarbetet, vilket skapat ett sämre förtroende hos vissa grupper, särskilt ungdomarna i Fridays for Future. De har svårt att se hur en klimat- och energiplan ska göra någon praktisk skillnad och ifrågasätter varför deras åsikt är viktig i omställningen i och med att de inte är sakkunniga. De vill att politiken ska lyssna på de sakkunniga experterna. Några tycker det är bra att en strategi nu tas fram, men det är alldeles för sent. De flesta lyfter fram bilens centrerade position jämfört med andra trafikslag som cykel och kollektivtrafik.

Kommunen behöver bli mer tydlig i sina ambitioner vilket klimat- och energiplanen kan bidra med. Det är långa ledtider för tillståndsprövningar till exempel, vilket blev intressant när eleverna på Västermalms gymnasium sa att det saknas resurser och initiativtagare för att satsa på solceller, medan respondenterna från SCA menar att initiativtagarna står i kö och resurserna finns, det är i själva verket tillståndsgivarna (till exempel kommunen) som kan försvåra processen. Det blir otydligt för kommuninvånarna när kommunen gör en sak i klimatets namn med ena handen samtidigt som med den andra exempelvis beviljar utbyggnad av det externa handelsområdet Birsta eller subventionerar flygtrafiken.

Det finns en polarisering mellan stad och land där bristen på hållbara alternativ är extra stor för de som bor på landsbygden.

Att kommunen ska utreda möjligheter att tillämpa tekniken CCS för kolinlagring är de flesta respondenter skeptiska till. Möjligheten att utveckla den egna skogen som en billig kolsänka lyfts istället av flera respondenter. Skog som inte avverkas medför dessutom flertalet mervärden i form av ekosystemtjänster som luftrening, klimatreglering, vattenreglering samt rekreationella och biologiska tjänster av olika slag.

Innehåll

	SAMMANFATTNING	2
1	INLEDNING	4
2	METOD	4
3	INTERVJUER CIVILSAMHÄLLE	5
4	INTERVJUER NÄRINGSLIV	7
5	INTERVJUER SJÖFART OCH LOGISTIK	8
	5.1 SUNDSVALL HAMN	8
	5.2 STOR SATSNING PÅ SJÖFART OCH JÄRNVÄG	11
	5.3 INFRASTRUKTURBRISTER OCH POLITIK	11
	5.4 SUNDSVALLS LOGISTIKPARK	11
6	INTERVJUER LANDSBYGD	11
7	INTERVJUER BARN OCH UNGA	12
8	RESULTAT WEBENKÄT	16
	8.1 HUR SER DITT LIV UT I ETT FRAMTIDA KLIMATSMART SUNDSVALL	16
	8.2 VAD SAKNAS IDAG FÖR ATT VI SKA KUNNA LEVA SÅ?	17
	8.3 VILKA TROR DU ÄR DE STÖRSTA UTMANINGARNA FÖR ATT LEVA ETT KLIMATSMART LIV?	17
	8.4 VAD SKULLE SUNDSVALL KOMMUN KUNNA GÖRA FÖR ATT MÖTA DE UTMANINGARNA?	17
	8.5 VILKA BETEENDEN I DITT EGET LIV KAN DU TÄNKA DIG ATT FÖRÄNDRA FÖR UPPNÅ ETT KLIMATSMART LIV?	18
	8.6 VILKA AV OVANSTÅENDE FÖRÄNDRINGAR TROR DU SKULLE VARA DEN ENSKILT VIKTIGASTE FÖR ATT MINSKA KLIMATPÅVERKAN?	18
	8.7 PÅ VILKA SÄTT SKULLE SUNDSVALLS KOMMUN KUNNA UNDERLÄTTA FÖR DIG I DENNA FÖRÄNDRING?	18
	8.8 ÖVRIGA SYNPUNKTER	19
9	FOKUSOMRÅDEN I KLIMATSTRATEGIN	19
10	ANALYS	20
11	BILAGA- ARBETSMÖTE KLIMATDIALOGEN: REMISS SUNDSVALLS KLIMATSTRATEGI	21

1 INLEDNING

Sundsvalls kommun har som mål i sitt miljöstrategiska program att bli klimatneutral till år 2030. Detta är ett modigt och ambitiöst mål och för att lyckas är allas insatser viktiga. Kommunen, kommunmedborgare och företagen i Sundsvall behöver involveras i arbetet med åtgärder. Tyréns har fått i uppdrag att genomföra flertalet utredningar exempelvis Nulägesbeskrivning klimatpåverkan, Vad krävs för att kommunen ska lyckas bli klimatneutral till 2030 och en Framtidsspaning. Arbetet ska resultera i en klimat- och energiplan för kommunen. Som en del i uppdraget fick också Tyréns i uppdrag att genomföra en dialog för att samla in kunskap, insikter och idéer från olika aktörer inom kommunens geografiska gränser kring vad de anser i är viktigt i arbetet med klimatomställningen. Detta skedde bland annat genom ett antal dialogmöten med olika intressenter, med syfte att Sundsvalls kommun på bästa sätt ska kunna stötta dessa intressenter på den viktiga klimatresan.

2 METOD

I samband med de utredningar som Tyréns genomfört under 2021 ville beställaren Sundsvalls kommun även genomföra någon form av dialog med olika berörda grupper. Det var inledningsvis lite osäkert vilka grupper som borde involveras och vad som var möjligt att hinna med inom ramen för projektet – förfrågan angående detta deluppdrag kom först under hösten 2021. Först diskuterades möjligheter att genomföra medborgardialog. För att konkretisera syfte och behov tillämpades Tyréns dialogstrategi som är ett verktyg där projektägare/ledare besvarar ett antal frågor för att komma fram till vilken typ av delaktighet det är frågan om. I och med att temat för utredningarna rör hela kommunen skulle det krävas en för omfattande insats att på ett rimligt sätt involvera kommuninvånarna och erhålla en godtagbar representativitet. Det beslutades därför i samråd att genomföra en form av intressentdialog, med ett antal enligt kommunen särskilt viktiga intressentgrupper. Ambitionen var att dialogerna skulle ske i fokusgruppsmöten, men på grund av svårigheter att på kort sikt hitta kalendertid som stämde för flera deltagare genomfördes flera av dialogerna som individuella intervjuer/samtal. Förutom workshops med gymnasieklasser, frukostmöte med näringslivet och en individuell intervju genomfördes intervjuerna/dialogerna digitalt.

Dialog har genomförts med följande intressentgrupper:

- Energi: Klimatdialogen, respondenter från större fastighetsbolag inom ramen för ett redan etablerat samarbete mellan större fjärrvärmekunder och Sundsvall Energi
- Näringsliv: Frukostmöte med företagsrepresentanter från industrin, bygg, transport och handel
- Logistik: respondenter från SCA och Sundsvalls logistikpark
- Civilsamhälle: respondenter från Naturskyddsföreningen, Klimataktion, Skydda skogen och Fridays for Future.
- Landsbygd: respondenter från SCA, Norrskog, Sundsvalls kommuns natur- och friluftsenhet
- Barn och Unga: 3 gymnasieklasser på Västermalms gymnasium
- Allmänheten: Webenkät på sundsvall.se samt via kommunens Facebooksida. Enkäten bestod av åtta öppna frågor och en ja/nej-fråga. Enkäten låg uppe mellan 211130-211211. Totalt inkom 26 svar.

Totalt har två stormöten, tre workshops och 12 intervjuer genomförts. Genomförande av stormöten avser den frukost som arrangerades i samarbete med Näringslivsbolaget, samt Klimatdialogen i samarbete med Sundsvall Energi (se bilaga 1). Genomförande av workshops skedde på Västermalms gymnasium och var uppdelade i två delar. Den första delen bestod av fyra frågor som eleverna fick svara på individuellt. De fick diskutera frågorna, men ombads lämna in svaren individuellt. I del två delades eleverna in i grupper om cirka 5 personer och fick till uppgift att komma fram till åtgärder inom de fokusområden som identifierats i arbetet med klimatstrategin. Eleverna ombads själva att utse en sekreterare som förde anteckningar över det gruppen kom fram till. Klimatdialogen genomfördes utanför Tyréns uppdrag och redovisas därmed separat i form av mötesanteckningar som en bilaga till föreliggande rapport.

Intervjuerna genomfördes med en semistrukturerad ansats, vilket betyder att intervjuerna utgick från ett frågeformulär, men tilläts avvika från detta beroende på hur respondenten svarade och de följdfrågor som detta gav upphov till. I huvudsak användes två olika frågeformulär – ett mer anpassat för näringslivet och ett mer för civilsamhälle/kommunala aktörer. Alla utom en intervju genomfördes digitalt via plattformen teams. Dokumentation skedde genom förda anteckningar och ljudinspelning. Vid intervjuerna fick respondenterna också titta på de 9 fokusområden som det just nu arbetas med inom klimat- och energiplanen för att ge sin syn på hur de bör prioriteras eller om det är något som saknas. Efter att intervjuerna genomförts har strukturen för klimat- och energiplanen förändrats och fokusområdena döpts om, men innehållet är detsamma. Vid intervjuerna var fokusområdena definierade enligt följande:

1. Arbeta med energieffektivisering och minska användningen av energi
2. Öka andelen egenproducerad el från förnybara källor
3. Minska antalet resor och transporter samt arbeta för ett hållbart resande
4. Arbeta för en hållbar konsumtion, produktion och resurshantering
5. Äta mer klimatsmart och minska matsvinnet
6. Arbeta för en hållbar plastanvändning
7. Planera för en hållbar stad som ger förutsättningar att kunna leva ett klimatsmart liv
8. Bygga, förvalta och anlägga med klimatsmarta material och metoder
9. Infångning av koldioxid genom kolsänkor

3 INTERVJUER CIVILSAMHÄLLE

I denna kategori deltog respondenter från Naturskyddsföreningen i Sundsvall, tre personer från Fridays for Future i Sundsvall, en person från Skydda skogen, samt en person verksam i föreningen Klimataktion.

Respondenten från Naturskyddsföreningen för på tal att Sundsvall hör till de städer i Sverige som har absolut högst andel bilåkande, samtidigt som befolkningen hör till de mest överviktiga i landet. Respondenten menar vidare att det finns mycket att vinna på att utveckla cyklandet i staden. Både vad gäller trängsel i trafiken, klimat- och miljöpåverkan, samt ur hälsoaspekt. Respondenten från Klimataktion lyfter också bilåkandet som ett problem och anser att satsningar på infrastrukturen för biltrafik inte bör prioriteras. De flesta respondenter i denna intressentgrupp lyfter fram den ohållbara bilismen i kommunen. En respondent från Fridays for Future har hört att en anledning till att Sundsvall inte kan vara en lika bra cykelstad som exempelvis Umeå är

att geografin är så kuperad och att det därmed är mycket dyrare att bygga cykelvägar i Sundsvall. Det verkar dock finnas pengar att bygga bilvägar så det handlar nog om prioriteringar. En annan respondent menar att det är kommunens ansvar att underlätta för invånarna att göra hållbara val och att det är märkligt att det är dyrare att leva klimatsmart än att inte göra det. Exempelvis höjs månadsavgiften för kollektivtrafiken.

Respondenten från Naturskyddsföreningen säger att man skulle kunna göra ganska mycket i den offentliga delen av verksamheten: "Lär man barnen att äta veganskt i skolan så når man ju effekter."

Respondenterna från Fridays for Future uttrycker stor besvikelse över att unga ska behöva engagera sig för att politiker ska ta sitt ansvar och göra sitt jobb, och att de – som icke sakkunniga ens ska behöva delta i dialogen om kommunens klimatarbete. När vi tittar på en lista över 9 fokusområden som arbetats fram inom klimatstrategin uttrycker några av respondenterna att det känns hopplöst att sitta och titta på en lista med fina ord med tanke på hur dåligt det går med de fina ord som tagits fram inom Parisavtalet och nu senast på klimatmötet i Glasgow. Och på frågan om hur livet i ett framtida klimatsmart Sundsvall ser ut ser de främst fram emot att slippa engagera sig i klimatfrågan och ägna sig åt roligare saker. För att nå dit behöver produktion och konsumtion ske utifrån behov och inte utifrån vinstmaximering. Alla kommer heller inte kunna ha varsin elbil – vi kommer behöva skära ner på våra resurser extremt mycket. En av respondenterna blir oerhört provocerad av mötet och tycker att det känns som att kommunen inte kommer lyssna på det som framkommer utan endast vill säga att de gjort det.

Respondenten från Skydda skogen som säger sig inte längre kunna klassas som ungdom håller med om att dialog borde föras med sakkunniga och inte med personer ur en viss åldersgrupp. Hen menar också att det måste förmedlas till politiken att klimatarbetet måste genomsyra allt som kommunen gör. Man kan exempelvis arbeta för att stärka kommunens 4000 hektar skog som kolsänka. Men då kan man inte samtidigt bevilja detaljplaner i det externa handelsområdet Birsta. Det blir kontraproduktivt.

Gruppen diskuterar det ohållbara i att SCA ska avverka på Södra Berget där det växer gammal skog som generellt binder mer kol än motsvarande yngre skog. En respondent menar att kommunen kan påverka andra skogsägare om det är så att man vill skydda skogar. Har kommunen bara viljan så finns det sätt att förhandla med markägare och lösa finansiering med statliga medel. En annan respondent anser att det borde vara möjligt för kommunen att köra över en privat markägare om det handlar om något som är viktigt för det allmänna.

På samma tema anser respondenten från Skydda skogen att i och med Sundsvalls ambition att marknadsföra sig som en friluftskommun bör man kunna göra mer för att ligga i framkant även vad gäller klimatomställningen. Exempelvis borde kommunen i större utsträckning uppmuntra till åtgärder som exempelvis etablering av solceller. Där finns intressant forskning på Mittuniversitet inom mellanlagring av el som kommunen skulle kunna engagera sig i.

En respondent från Fridays for Future lyfter fram behovet av ängsmark för att gynna pollinatörer och tycker att kommunen skulle kunna spara pengar genom att endast slå den allmänna marken en gång om året för att gynna den biologiska mångfalden och pollination för matproduktion.

Angående fokusområde 3 som handlar om att minska antalet transporter och öka hållbarheten i resandet anser en respondent att inga kommunala skattemedel eller subventioner borde gå till Midlanda. Det borde inte vara tillåtet att flyga inrikes. Det borde åtminstone regleras hårdare. Om det hamnar utanför kommunens rådighet borde åtminstone kommunanställda uppmanas att inte flyga tillägger en annan respondent.

Vad gäller fokusområde 8 anser flera att kommunen kan och borde använda mer trä som råvara. De tycker det är märkligt att kommunen väljer att bygga så mycket i betong, exempelvis som de nya kajerna. Samtidigt lyfter också en respondent fram att de miljövänligaste husen är de som redan finns, så innan beslut om rivning tas måste möjlig utveckling utredas. Många hus står också tomma delar av dygnet, kanske kan man arbeta för ett mer flexibelt nyttjande där kontorslokaler exempelvis nyttjas till kvällskurser eller kulturella verksamheter kvällstid.

Detta är en grupp som inte är särskilt stolta över hur kommunen sköts. De tycker det är bra att en strategi nu tas fram, men det är alldeles för sent. De anser att kommunen borde bli bättre på omvärldsbevakning, kommuner som Skellefteå och Umeå nämns som förebilder. Slutligen lyfter de behov av krismedvetenhet, forskningskommunikation och utbildning.

De flesta respondenter är skeptiska till kolinlagring med hjälp av CCS-teknik i och med att det är så kostsamt och obeprövat (Fokusområde 9). Flera anser istället att kommunen bör satsa på sin egen skog för att maximera mängden kol som kan bindas. En respondent menar att all avverkning och markberedning bör stoppas under de närmsta 10 åren.

4 INTERVJUER NÄRINGS LIV

En intervjustudie med näringslivet i Sundsvall genomfördes i en separat utredning (Ingmansson, Rehn, & Sjöström, 2021). Under intervjustudien intervjuades företagsrepresentanter från industrisektorn, transportsektorn och byggsektorn. De intervjuade företagen föreslår följande åtgärder som skulle kunna bidra till att Sundsvall når sitt mål 2030:

- att Sundsvalls kommun värderar hållbarhet framför pris och inför klimatkrav vid upphandling
- att Sundsvalls kommun blir en möjliggörare/facilitator för olika samverkansforum och dialog
- att Sundsvalls kommun för en dialog med branschen om vilka typer av klimatkrav som är möjliga att ställa och som branschen kan leva upp till innan upphandling genomförs
- att Sundsvalls kommun är med och startar upp ett lokalt LFM30, färdplan för klimatneutralt byggande i Sundsvall
- att Sundsvalls kommun är med och startar upp ett liknande initiativ som Cleantech Östergötland.

Efter att intervjustudien avslutas bjöd Sundsvalls kommun tillsammans med Näringslivsbolaget in till ett frukostmöte för att diskutera resultatet av studien. Under mötet deltog en representant från Skanska, Tyréns, Kubal, Ica, Mitthem samt Kyl och

Frysexpressen samt representanter från politiken och kommunala tjänstemän. Då de blev relativt få som deltog på mötet tog den formen av ett "runda bordssamtal".

Företagen lyfte goda exempel på hur de jobbar med ett aktivt klimatarbete idag. De uppmanade också kommunen att ställa skarpare krav kring klimat vid upphandling. "Vi kan leverera" men ni frågar inte efter dessa lösningar. Ett annat företag ansåg att kommunen måste vara tydligare med vilken "väg" man tänker välja. Kommer kommunen satsa på elektrifiering av vägnätet? Eller tänker de satsa på något annat? Alla deltagande företag ansåg att det skulle vara värdefullt att fortsätta ha gemensamma frukostmöten på temat "klimatomställning". Två av företagen tog på sig att bjuda in till ett nytt möte.

5 INTERVJUER SJÖFART OCH LOGISTIK.

I denna kategori deltog en respondent från SCA och en från Sundsvalls kommun. Svenska Cellulosa Aktiebolaget (SCA) är ett Sverigebaserat företag som tillverkar pappersmassa, trävaror och träbaserat bränsle. Företaget har även en gren som arbetar med logistik och sjöfart, och inom denna gren finns även en egen flotta.

5.1 SUNDSVALL HAMN

Klimatförändringens påverkan på logistikverksamheten är enligt respondenten på SCA framförallt negativ i form av ökade kostnader på alla möjliga olika sätt. Respondenten menar att det är politiskt tacksamt för staten att ta in skatt på transporter. Att skatten skulle kunna fungera som styrmedel är respondenten skeptisk till. Det är snarare den ständiga effektivitets- och lönsamhetsjakten som styr verksamheten i en mer hållbar riktning (se figur 1). Drivmedlet utgör ändå en så stor kostnad av transporten så det gör ingen skillnad om man höjer den med en skatt. Koldioxidutsläppen från sjöfarten har sedan 2008 minskat med 10 % trots att transporterna har ökat med 40 %. Detta beror enligt respondenten på att de rederier som inte slogs ut i finanskrisen 2008 investerade i större mer effektiva fartyg. Så fort tekniken tillåter och så fort det finns tillräckligt stort godsunderlag så sker den här typen av utveckling menar respondenten och refererar till begreppet Economy of scale. Om du dubblar fartygsstorleken så sjunker bränsleförbrukningen per fraktat ton med 30 % säger respondenten.

"Vi måste hitta globala lösningar på drivmedelsfrågan."

Lönsamhets- och effektivitetsjakten är global. Utmaningen med de många små behjärtansvärda projekten som till exempel att subventionera alternativa bränslen är att man inte vet vad som kommer bli den globala standarden. Det behövs globala beslut. På frågan om det finns en strategi för att klimat- eller hållbarhetsarbete inom SCA är svaret att den bästa strategin för hållbarhet är att arbeta med lönsamhet och effektivitet.

Utsläpp från SCAs container feeders Större fartyg och ökad fyllnadsgrad



Fartyg från 1.000 TEU till 1.600 TEU
Ständig bunker/kostnadsjakt
Ständig volymjakt
-15% koldioxid de senaste åren och -15% i kostnad



16

Figur 1. Graf över minskade CO2-utsläpp med SCA:s sjötransporter till följd av investeringar i större fartyg.

Utsläpp bulkfartyg från SE till US Större skeppningar med större fartyg



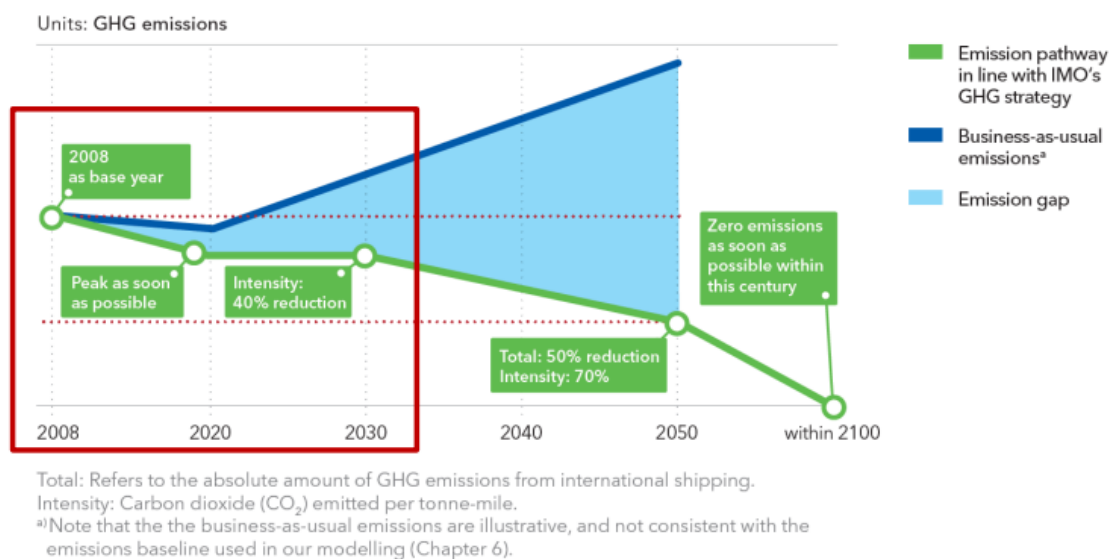
Från 8.000 ton/fartyg till 18.000 ton/fartyg
Ca -35% koldioxid och -25% lägre kostnad



17

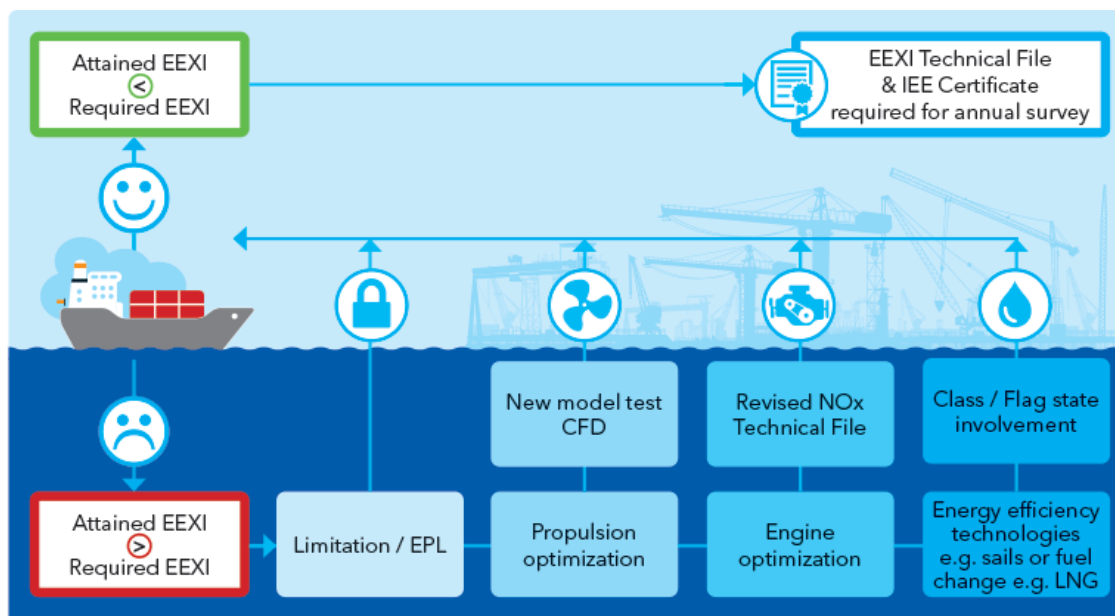
Figur 2. Bild på Sundsvalls nya containerhamn som möjliggör större fartyg vilket höjer effektiviteten och minskar klimatpåverkan per fraktat ton.

Inom den globala sjöfarten befinner vi oss just nu i en period när det är lite oklart hur sjöfarten ska utvecklas. Den stora frågan är vilket det framtida bränslet kan vara (se figur 3). Och det dröjer tills vi kan skala upp transporterna ytterligare, för att öka effektiviteten säger respondenten.



Figur 3. Illustration över International Maritime Organizations (IMO) klimatstrategi.

IMO (International Maritime organization) diskuterar dock ett indexsystem som heter EEXI (Energy efficiency design index) (se figur 4). De fartyg som inte uppnår index behöver då antingen införa begränsningar (exempelvis hastighet), justeringar i framdrivning (propellrar etc.), åtgärder i maskin eller att byta bränsle. Ett annat system som IMO diskuterar är CII (Carbon Intensity Indicator). Det går ut på att fartygens utsläpp behöver minska varje år för att få fortsätta vara i trafik. Respondenten tror att den här typen av reglering har mycket större effekt på omställningen än grön skatteväxling. Detta eftersom skatten kommer justeras över tid.



Figur 4. IMO:s Indexsystem som är under utveckling. Det beskriver koldioxidutsläpp per fartygstonn och mil och är tänkt att tas i bruk 2023.

5.2 STOR SATSNING PÅ SJÖFART OCH JÄRNVÄG

SCA satsar en halv miljard på utvecklingen mot större fartyg med större kapacitet och är tillsammans med Trafikverket och Sundsvalls kommun inne i den största satsningen i modern tid på att göra järnvägen och sjöfarten mer konkurrenskraftig. Trafikverket kopplar ihop Mittbanan och Ådalsbanan i det som kallas Bergsåker Triangelspår, kommunen bygger kombiterminalen och SCA bygger stickspår till sina industrier och containerhamnen.

Samverkan fungerar bra, det som är en utmaning är de långa tillståndsprocesserna. Det tog 13 år att få klart alla tillstånd för den stora satsningen på järnvägen och sjöfarten. Men även när det gäller vindkraft tar processen för tillstånd lång tid. Respondenten från SCA berättar att de behöver ansöka om tillstånd för att bygga vindkraftverk på 10 olika ställen för att få till det på en plats. Kommunerna måste ändra inställningen till det här. De har ju veto i slutändan. Tekniken finns, aktörer står i kö för att bygga och det finns mängder av platser att bygga på, så det finns inget hinder inom näringslivet. Kommunen och myndigheter måste sluta sätta upp hinder för att få bygga vindkraft menar respondenten.

5.3 INFRASTRUKTURBRISTER OCH POLITIK

En möjlig utveckling som kan minska utsläppen med 15-20 % är enligt respondenten på SCA att satsa på möjligheten att köra större vägtransporter. Då behöver vägnätet uppgraderas till Bärighetsklass 4 (BK4). Idag är det inte möjligt att köra dessa mer effektiva transporter till industrierna eftersom vägnätet inte klarar den klassen. En uppgradering av vägnätet skulle också föra med sig en minskning av antalet lastbilar eftersom man kan lasta mer på varje enskilt fordon.

"Det finns mängder med infrastrukturbrister. Skulle man kunna köra bredare eller längre tåg skulle järnvägens konkurrenskraft öka. Men att exempelvis fixa perrongen i Ånge hör kanske inte till projekt som politikerna kan stoltsera med inför kommande val. Men det skulle ha stor effekt för mer klimatsmarta transporter."

5.4 SUNDSVALLS LOGISTIKPARK

Syftet med Sundsvalls logistikpark är att få över så mycket transporter som möjligt från lastbil till järnväg eftersom det är mer energieffektivt och klimatsmart. Det är enligt respondenten från Sundsvalls kommun inte någon brist på kunskap om hur verksamheten bör arbeta för att minska klimatbelastningen.

Logistikparken blir ju som ett nav av olika aktörer där kunderna efterfrågar mer klimatsmarta transporter. Kommunen har också stor påverkan genom de krav som kan ställas vid upphandling menar respondenten.

Respondenten berättar vidare att en stor utmaning med logistikparken är att kunna konkurrera med andra transportslag, och där handlar det främst om kostnaden för lastning som är mycket högre för järnväg än för vägtransporter.

6 INTERVJUER LANDSBYGD

I denna intressentkategori medverkade två respondenter från skogsnäringen och en från kommunen.

"Klimatförändringen tvingar oss till åtgärder. Vi ska ju leva upp till skärpta mål, vi skärper våra egna mål vad gäller fossilfrihet och att fasa ut fossila bränslen. Vi har

också höga krav från externa intressenter att redovisa vad vi gör för att minska vår klimatpåverkan. Det vi ska komma ihåg med skogsindustrin är att vi är klimatpositiva i dag. Däremot så är ju en stor utmaning för oss transportererna och framförallt transporter på väg och till havs. Och där har vi mycket att göra. Vår ambition är att lansera en helt elektrisk timmerlastbil som ska börja gå nästa år i Umeå. Elektrifieringen av tunga lastbilar är på gång, men det kommer ta några år innan vi är där.”
Respondent, SCA.

Svenska Cellulosa Aktiebolaget (SCA) är ett Sverigebaserat företag som tillverkar pappersmassa, trävaror och träbaserat bränsle. Som skogsägare verkar den främsta utmaningen gällande klimatomställningen ligga inom bildning. Enligt intervjuerna finns behov av ökad praktisk kunskap för åtgärder som minskar klimatavtrycket. Det allmänna kunskapsläget beträffande just skogsbruk och industri kopplat till det behöver också höjas. Debatten är ofta känslostyrd och baserad på fel uppgifter eller okunskap. Det har skapats en polarisering mellan miljörelse och skogsindustri.

Respondenten från SCA berättar att det inte är så enkelt att om skogen får stå kvar binds koldioxiden i marken:

”Inte om vi ser till produktion av de varor som vi människor behöver. Då får vi inte sågade trävaror som vi kan byta ut betongen mot, eller trä till våra pappersbruk där vi gör förpackningspapper och då kan vi inte heller ersätta plastförpackningar.”

Respondenten tar också den viktiga omställningen av byggnadsmaterial från ohållbar betong till hållbart trä där skogen så att säga fortsätter lagra in kol även efter avverkningen, i form av träbyggnader och konstruktioner. En respondent från Sundsvalls kommuns hänvisade dock till en rapport från Skogsstyrelsen som visar att andelen avverkad skog som går till virkesproduktion är mindre än hälften. Resten går till massaved vilket betyder att kolet går upp i atmosfären på en gång.

Samverkan är viktigt för SCA. Förutom sina egna fartyg köper de in många transporttjänster från andra och där har de möjlighet att ställa krav och hjälpa samverkansparterna att få ner sitt klimatavtryck.

Respondenten från Sundsvalls kommun ser bra förutsättningar att satsa på solen på alla kommunala byggnader vilket ligger väl i linje med fokusområde ”Förnybar energi” i klimat- och energiplanen. Respondenten vill dock problematisera den urbana normen och att kommunen lutar sig alltför mycket mot den. Det finns ingen bevakning av andra intressen. Kommer alla verkligen vilja bo i den täta staden om 20-30 år? Kommer kontorsfastigheter vara lika relevanta? Hur kommer förändrade arbetsmönster ändra våra resmönster?

Vad gäller kolinlagring har de två kommunala respondenterna i denna studie lyft fram den kommunala skogen som en resurs för detta. När det gäller natur- och friluftslivsarbetet är det bra att styra vilka entreprenörer som handlas upp genom ramavtal.

7 INTERVJUER BARN OCH UNGA

I denna intressentgrupp har workshops genomförts med tre gymnasieklasser. Den första uppgiften var att svara på fyra frågor enskilt. Svaren redovisas i löpande text nedan.

Fråga: Hur ser ditt liv ut i ett framtida klimatsmart Sundsvall?

"Jag går till jobbet/skolan genom en fin miljö med mycket träd och växtligheter"

I ett framtida klimatsmart Sundsvall tänker gymnasieleverna att de framförallt åker kollektivt, cyklar eller åker tåg. Möjligheterna att åka kollektivt har förenklats och förbättrats, med elbussar som når fler och går oftare och därmed blir ett självklart alternativ till bilen - inte minst för de som bor på landsbygden. De bilar som används är eldrivna och har utvecklats mycket år 2030; bland annat är laddmöjligheterna goda både i stad och på landsbygd och batterierna har lång räckvidd. På somrarna är cykeln huvudtransportmedlet till jobb/skola.

Staden har mer grönska än idag, med mycket träd och växtlighet. Bostäderna är uppvärmda med förnybara källor och Sundsvall är självförsörjande vad gäller el och uppvärmning. Det finns solcellsparker som kan försörja hela bostadsområden med el.

Det är dyrare att både producera och konsumera varor som har en skadlig påverkan på klimatet. Företag och butiker är mer inriktade på återvinning, återanvändning (t ex uthyrningstjänster) och cirkularitet, vilket leder till en mindre trendkänslig livsstil och därmed minskad konsumtion i stort.

Mängden avfall har minskat och det avfall som trots allt uppstår är smidigare och enklare att källsortera och återvinna oavsett var och hur Sundsvallsbon bor. Majoriteten av den mat som går att köpa i affär eller på restaurang är ekologisk och kommer från lokala gårdar. Livsmedlen i butikerna är mer säsongsbetonade än idag. Det finns en mindre mängd köttprodukter (framförallt från lokala gårdar) och importerad mat. Dessa varor är dyra jämfört med priset på närodlad, vegetarisk och ekologisk mat.

Fråga: Vad saknas idag för att vi ska kunna leva klimatsmart?

"Det ska inte vara dyrt och svårt att vara klimatsmart"

Enligt eleverna behöver det satsas mycket resurser på att bygga ut och anpassa kollektivtrafiken, framförallt på landsbygden, för att bussen ska kunna konkurrera ut bilen. Även investeringar på fler cykelleder och cykelparkeringar krävs. För att fler ska byta från en bensin- eller dieseldriven bil till en elbil behövs många laddstationer i hela kommunen. Kommunen skulle också kunna erbjuda gratis parkering för elbilar. Det saknas den teknik som krävs inom vissa områden, t ex vad gäller batteriers räckvidd. Det saknas också resurser och initiativtagare för att våga satsa på klimatsmarta innovationer som exempelvis solcellsparker.

Kommunen behöver satsa på moderna stationer för källsortering och kompostering nära medborgarna för att bygga in rätt beteende och skapa förutsättningar att sortera och återvinna avfall.

Ekologisk och närodlad mat måste bli billigare än importerad och icke ekologisk mat så att fler har råd att köpa det och det blir ett incitament att välja klimatsmart mat. Idag finns inte ett tillräckligt stort utbud av lokala gårdar som erbjuder närproducerat. I framtiden bör majoriteten av Sundsvalls matbutiker erbjuda ekologiska och närodlade

livsmedel och bara en begränsad del importerade. Att slänga mat måste också leda till större konsekvenser om vi ska ändra vårt beteende. Restauranger, caféer och snabbmatskedjor skulle t ex kunna väga mat som kunden inte äter upp och ta en avgift för detta.

Sammanfattningsvis anser eleverna att det måste vara billigare, mer inbjudande och enklare att agera och välja klimatsmart och därmed dyrare att inte göra det. Idag är oftast klimatsmart alternativ både dyrare och mindre tillgängliga.

Fråga: Vilka tror du är de största utmaningarna för att leva ett klimatsmart liv?

"Största utmaningen är nog att lämna massor bekvämligheter bakom sig. Det blir kanske inte kött varje dag eller en snabb bilresa till jobbet. Det är svårt för människor att bryta sina vanor"

Att kunna resa och transportera sig på ett klimatneutralt sätt tror många av eleverna kommer vara en utmaning för att klara det ambitiösa målet om ett klimatneutralt Sundsvall.

Framförallt för de som bor på landsbygden där det idag inte finns tillräckligt utbyggd kollektivtrafik med exempelvis tillräckligt många avgångar. Det saknas bra klimatsmarta alternativ vilket gör det lätt att välja den fossildrivna bilen i stället. Eftersom det kostar en del att byta till elbil och det finns för få laddstationer är elbilen inte heller ett alternativ för alla. Vårt energibehov är också en utmaning.

För att möta våra energibehov kommer vi behöva fler och bättre hållbara energikällor. Den största utmaningen enligt eleverna är dock att ändra våra vanor och beteenden. Ett hållbart samhälle som inte tär på jordens resurser innebär att vi kommer att måsta avstå vissa bekvämligheter och vanor som vi vant oss med och tar för givna idag. Att förändra beteenden och bryta vanor som inte är klimatsmarta är svårt; vi människor är i grunden ganska lata och bekväma. Detta kan vara ett hinder för att nå ett hållbart samhälle. Det är också svårt att få med sig alla medborgare på detta då vissa kanske inte ser sitt eget agerande som viktigt för slutresultatet. Men alla måste bidra, enskilda individer likväl som kommun och näringsliv, om Sundsvall ska nå sitt mål.

Fråga: Vilka beteenden i ditt eget liv kan du tänka dig att förändra för att uppnå ett klimatsmart liv?

"Jag kan tänka mig att förändra en hel del så länge kommunen tar tåten och faktiskt visar engagemang."

Majoriteten av eleverna kan tänka sig att generellt minska sin konsumtion och att konsumera mer klimatsmart, t ex genom att köpa mer kläder på second hand och att tänka efter före ett inköp så att behovet får styra mer än ha-begäret. Många planerar att bli mer medvetna om sitt avfall och källsortera mer.

När det gäller mat är de flesta elever inställda på att äta mer klimatsmart (mer vegetariskt, närodlat, ekologiskt) samt att försöka bidra till att minska matsvinnet. Någon elev kan tänka sig att odla sin egen mat i framtiden.

Eleverna nämner också att de redan idag ofta nyttjar klimatsmarta transportmedel, som exempelvis buss, samt att de är villiga att göra det ännu mer i framtiden om det blir billigare och enklare.

Ansvaret att skapa ett hållbart Sundsvall ligger dock inte enbart på individen, menar eleverna, utan kanske framförallt på politiker, kommun, industri och näringsliv. Dessa aktörer måste gå före och visa vägen samt skapa rätt förutsättningar.

Den andra uppgiften var att tillsammans i grupp komma på åtgärder inom ett urval av de fokusområden som arbetats fram i klimatstrategin. Eleverna fick först ange förslag på åtgärd, sedan försöka bedöma vem som skulle vara ansvarig för en sådan åtgärd, och sist prioritera bland de åtgärder som de i gruppen tagit fram.

Förslag på åtgärd
Vem ska göra?
Prioritering 1-5:
1 = mindre viktigt
5 = viktigast

Fokusområde: Res smart och hållbart

Förslag på åtgärd	Vem är ansvarig?	Hur viktig är åtgärden?
Ransonering av antalet flygresor per hushåll/person	Staten + individ	5
efetrInvesteringar i hållbara transportmedel som tåg, kollektivtrafik och cykel - <i>t ex elbussar med tätare avgångar, fler cykelbanor och möjlighet att hyra elcyklar, cykelparkeringar, gratis parkering för elbilar, bygga ut tågbanor, trevliga gång- och cykelområden etc.)</i>	Staten, kommunen	4
Göra miljövänliga alternativ billigare och mer tillgängliga	Staten, kommunen, näringslivet	4

Fokusområde: Konsumera hållbart

Förslag på åtgärd	Vem är ansvarig?	Hur viktig är åtgärden?
Hållbar konsumtion och minskad (över)konsumtion	Individen	5
Ta bort moms på miljövänliga alternativ (mat, transport, kläder etc.)	Staten	5
Producera återvinningsbara/cirkulära produkter	Näringslivet	5
Minska användandet av plastpåsar	Individen	4
Hållbar upphandling	Kommunen	3
Återanvända varor	Individen, näringsliv	3

Fokusområde: Ät klimatsmart mat och minska matsvinnet		
Förslag på åtgärd	Vem är ansvarig?	Hur viktig är åtgärden?
Köpa klimatsmart mat (vegetarisk, ekologisk, närodlat)	Alla	5
Producera klimatsmart mat	Näringsliv	5
Ge livsmedelsbutiker riktlinjer för klimatsmart mat	Kommunen	3
Konsumtionsskatt på rött kött och bidrag till närproducerat	Kommunen	3
Bättre och mer vegetarisk kost i offentlig sektor (skola, äldreomsorg, sjukhus)	Kommunen	2
Fokusområde: Bygga och bo klimatsmart		
Förslag på åtgärd	Vem är ansvarig?	Hur viktig är åtgärden?
Minska energikonsumtionen/hushålla med energin - <i>t ex minska inomhustemperaturen, producera egen el (solenergi), byta till led-lampor</i>	Alla	5
Förnybar energiförsörjning och el	Alla	5
Klimatsmart byggmaterial: återvunnet, cirkularitet, höga avgifter på betong och cement etc.	Alla	3
Krav på källsortering och kompostering	Staten, kommunen	3
Spola med grävatten	Kommunen, näringslivet	3
Cykelgarage och elcyklar. Gör det enklare att cykla än att köra bil	Kommunen	3

8 RESULTAT WEBENKÄT

8.1 HUR SER DITT LIV UT I ETT FRAMTIDA KLIMATSMART SUNDSVALL

På frågan hur ser ditt liv ut i ett framtida klimatsmart Sundsvall har 14 personer (54 %) svarat att de kör mindre bil, förflyttar sig till fots, med cykel eller elbil. 9 personer talar specifikt om cykling i termer av förbättrad infrastruktur eller att de kommer transportera sig med cykel. Fyra personer säger att det kommer handla second hand

istället för att konsumera nytt, och tre personer beskriver att de delar saker med andra eller hyr i stället för att äga. Fem personer säger sig odla grönsaker själv och tre personer framställer sin egen el. Två äter mer vegetariskt och två handlar mer närodlat.

"Jag arbetar 6 timmar, bor klimatneutralt i ett litet hus i en ekoby utanför Matfors. Jag samåker till jobbet i en elbil som jag är delägare i. I byn finns plats för pensionärer, studenter och barnfamiljer. Till byn är en kretsloppsbondgård kopplad. Vi har växlat ner tempot. Skola, vård och omsorg är upprustad med gott om personal och alla kommuninvånare har gått utbildningen för hållbart leverne."

"Vi hjälps åt och hjälper varandra med våra kompetenser, som man gör i byar på landet, fast vi bor i stan."

8.2 VAD SAKNAS IDAG FÖR ATT VI SKA KUNNA LEVA SÅ?

"En vilja och framtidstro hos kommunen som handlar mer om människors behov och välmående och mindre om konsumtion av varor med kort livslängd."

"Politiskt mod, kunskap och ett mirakel. Vi behöver vara en majoritet som är med på omvälvande och snabba förändringar. Vi behöver en vision om något bättre så att det inte vara handlar om vad vi måste avstå."

Åtta personer menar att kollektivtrafiken behöver utvecklas och satsas mer på. Två av dessa beskriver Sundsvall som en bilcentrerad kommun och fyra lyfter behovet av en fungerande cykelinfrastruktur. Två personer efterlyser återbruksgallerior. Sju personer anser att kommunen behöver öka sin kompetens och stimulera andra att leva klimatsmart på olika sätt. Två personer menar att det saknas forskning och förståelse för samband och miljötänk. En person anför att kärnkraften behöver byggas ut. En person beskriver det som att vi behöver gå från konsumenter till "cirkulenter":

"För att bidra till mindre konsumtion är det viktigt att det finns bibliotek och andra samlingsplatser som bidrar till att vi kan dela och vara cirkulenter. Det finns en del moderna företagare i kommunen som satsar på återbruk och hållbarhetsarbete, lyft dem och ge dem goda förutsättningar för deras verksamheter."

8.3 VILKA TROR DU ÄR DE STÖRSTA UTMANINGARNA FÖR ATT LEVA ETT KLIMATSMART LIV?

Tre personer anser att en utmaning är att myndigheter (kommun och regering) fattar felaktiga beslut eller saknar mod/behöver göra mer. Två personer anser att en utmaning är att det inte satsas tillräckligt på klimatsmarta alternativ som till exempel bussåkning istället för att bygga nya bilvägar. Sex personer svarar att det är en utmaning att resa hållbart och att få fler att göra det. Tio personer menar att människors inställning och bekvämlighet är ett hinder för klimatsmart leverne. Lika många förespråkar återbruk och åtta personer talar generellt om mer hållbar konsumtion som en utmaning för att leva ett klimatsmart liv.

8.4 VAD SKULLE SUNDSVALL KOMMUN KUNNA GÖRA FÖR ATT MÖTA DE UTMANINGARNA?

Fyra personer tycker att kommunen borde kunna handla upp/kravställa bättre utifrån klimatsynpunkt. Sju personer anser att kommunen bör skapa bättre förutsättningar för

hållbart resande. Sex personer pratar om att politiskt skapa bättre förutsättningar med modiga beslut. Fem personer menar att kommunen behöver bli bättre på och ta större ansvar när det gäller kommunikation och påverkansarbete. Tre personer ger uttryck för rådande polarisering mellan stad och land och tycker att kommunen ska tillgodose behov på landsbygden i större utsträckning. Tre personer anser också att Sundsvalls kommun skulle behöva satsa mindre på shopping, exempelvis i det externa handelsområdet Birsta.

8.5 VILKA BETEENDEN I DITT EGET LIV KAN DU TÄNKA DIG ATT FÖRÄNDRA FÖR UPPNÅ ETT KLIMATSMART LIV?

Fem personer anser sig kunna köra mindre bil eller använda elbil eller minska sina transporter överhuvudtaget. Tre personer säger sig kunna minska sin elförbrukning och fyra att kunna skapa sin egen el. Två personer ska återbruka mer och sju personer svarar att de kan tänka sig att äta mer vegetariskt, närodlat eller på annat sätt med mindre klimatavtryck. Fem personer skulle vilja åka mer kollektivt, och tre av dessa med tillägget "om det var möjligt". De refererar till brist på avgångar, avstånd till stationer och hållplatser med mera. Fyra personer säger att de skulle vilja cykla mer. Fyra personer vill förändra sitt sätt att konsumera, exempelvis genom att tänka igenom inköp, handla second hand eller reparera i större utsträckning. Fyra av de svarande beskriver att de redan ändrat flera beteenden som att sluta flyga, köra mindre bil eller elbil, äta vegetariskt, cykla etc.

"Jag skulle kunna tänka mig att åka kommunalt om priserna var i prisnivå som Stockholm, är inte ok idag att betala 2400kr för att ta dig till arbetet och sedan inte ens kunna åka ner till Sundsvall och äta en lördagskväll pga. av inga turer."

"Har ingen bil, cyklar, promenerar och åker tåg. Sopsorterar, komposterar och odlar egna grönsaker, frukt o bär. Köpt kläder på secondhand sen jag var tonåring (55 nu). Köper möbler och saker på loppis/antik. Ska vara att helt sluta äta kött då (äter mest vilt, men ibland nötkreatur) Och försöka påverka fler människor att ändra sina beteenden."

8.6 VILKA AV OVANSTÅENDE FÖRÄNDRINGAR TROR DU SKULLE VARA DEN ENSKILT VIKTIGASTE FÖR ATT MINSKA KLIMATPÅVERKAN?

Sex personer anser att den viktigaste förändringen som de eller andra i kommunen kan göra är att resa mer hållbart exempelvis genom att minska sitt bilåkande. Två personer ansåg att det är extra viktigt att skapa bättre kollektivtrafik och att fler väljer att använda den. Tre personer anser att det viktigaste för att minska klimatpåverkan är att konsumera mer hållbart, och lika många tycker att den viktigaste åtgärden handlar om vår kost, det vill säga vad vi äter eller hur maten produceras.

8.7 PÅ VILKA SÄTT SKULLE SUNDSVALLS KOMMUN KUNNA UNDERLÄTTA FÖR DIG I DENNA FÖRÄNDRING?

Fem personer efterlyser bra cykelvägar. Tre personer anser att kommunen kan bli bättre i sin kravställning när det gäller exempelvis byggteknik, solceller, lokalproducerad mat, klimatneutral skolmat etc. Sju personer vill se satsningar på kollektivtrafiken och två av dem understryker att det inte minst gäller glesbygd. Två personer lyfter också fram att det skulle underlätta för dem om det satsades på glesbygden generellt. Tre personer ger uttryck för mer omfattande åtgärder som handlar om markanvändning. Vad gäller åtgärder för mer hållbar mat-produktion och -konsumtion är det tre personer som anser att kommunen kan stötta. Två personer anser att kommunen kan arbeta med påverkan av människors inställning.

8.8 ÖVRIGA SYNPUNKTER

"Kommunen måste tillföra relevanta resurser till de mål man vill uppnå. Att jobba för en batterifabrik samtidigt som kommunen ska bli klimatneutral är jättekonstigt och en stor målkonflikt enligt mig."

"Våga fatta obekväma beslut för att nå målen. Det finns ingen plan(et) B"

"Fokusera mer på människors välmående och mindre på evig tillväxt."

"Jag tror att det skulle bli lättare att motivera människor om man kunde se att det man gör ger effekt. Att ha en kampanj där man fokuserar på en enskild aktivitet under en vecka och mäter förbrukningen och jämför den med veckan innan. Hur stor effekt gav aktiviteten?"

"Utan långsiktiga resurser till miljö- och klimatarbetet i kommunen blir det svårt att få framdrift i frågan. Genomför dom planer och riktlinjer som är beslutade. Anställ egen kompetent personal istället för att anlita miljökonstuler som inte direkt bidrar till ett långsiktigt miljöarbete och kompetensutveckling gällande miljö- och klimatfrågor "inhouse" till kommunanställda och politiker."

Sista frågan var om personen var intresserad av att engagera sig genom att kontinuerligt komma med förslag till åtgärder i klimatarbetet. 12 personer svarade ja på frågan, och lika många svarade nej.

9 FOKUSOMRÅDEN I KLIMATSTRATEGIN

Vid intervjuerna visades de nio fokusområden som var under utveckling i klimat- och energiplanen. Respondenterna ombads resonera om hur de ansåg att dessa fokusområden borde prioriteras, samt om det var något som saknades. Fokusområde 3 ansågs inte så prioriterad dels för att pandemin pressat ner resandet och förändrat pendlingsbeteendet, men också för att det är svårt att förena färre resor med regionförstoringar och nya företagsetableringar. En respondent saknar ett mål om fossilfrihet.

1. Arbeta med energieffektivisering och minska användningen av energi
2. Öka andelen egenproducerad el från förnybara källor
3. Minska antalet resor och transporter samt arbeta för ett hållbart resande
4. Arbeta för en hållbar konsumtion, produktion och resurshantering
5. Äta mer klimatsmart och minska matsvinnet
6. Arbeta för en hållbar plastanvändning
7. Planera för en hållbar stad som ger förutsättningar att kunna leva ett klimatsmart liv
8. Bygga, förvalta och anlägga med klimatsmarta material och metoder
9. Infångning av koldioxid genom kolsänkor

Gällande fokusområde 6 ser en respondent från Sundsvalls kommun stora möjligheter för kommunen att ställa krav på ett visst mått av återvunnen plast, vilket skulle ha stor effekt.

Hen ser också bra möjligheter att nyttja kommunens 4200 ha skog för ökad kolinlagring. Genom att förändra hur den brukas - öka trädvolymen och mängden död ved skapas en billig kolinlagring. På köpet kommer ökad motståndskraft mot storm, brand, översvämning, ökad biologisk mångfald, rekreationella värden med mera.

10 ANALYS

Det är tydligt utifrån denna dialogstudie att Sundsvalls kommun har många utmaningar i sin resa mot klimatneutralitet 2030. En utmaning är den korta tiden, vilket i och för sig gäller alla, oavsett kommun, region eller nation. Det verkar dock enligt denna studie finnas en uppfattning om att Sundsvall dessutom kommit igång sent med klimatarbetet samt att det är långa ledtider för tillståndsprövningar för exempelvis etableringar av vindkraft eller solcellsparker. Intressant i det sammanhanget är att eleverna på Västermalms gymnasium är av uppfattningen att det saknas resurser och initiativtagare för att satsa på solceller, medan respondenterna från SCA menar att initiativtagarna står i kö och resurserna finns, det är i själva verket tillståndsgivarna (till exempel kommunen) som försvårar processen.

Att kommunen ska utreda möjligheter att tillämpa tekniken CCS för kolinlagring är de flesta respondenter skeptiska till. Detta eftersom det är en dyr och obeprövad teknik som en kommun som skär ner i många delar av sin verksamhet inte borde ha råd med. Möjligheten att utveckla den egna skogen som en billig kolsänka lyfts av flera respondenter. Skog som inte avverkas medför dessutom många mervärden i form av ekosystemtjänster som luftrening, klimatreglering, vattenreglering samt rekreationella och biologiska tjänster av olika slag.

Ett intressant område för omställning är sjöfarten som är mer beroende av den globala utvecklingen än andra. Enligt en respondent på SCA är det jakten på lönsamhet och effektivitet som minskar utsläppen av växthusgaser. Respondenten menar att det är dessa stora globala rörelser som gör skillnad, inte små "good-will-projekt" som mindre experiment med nya bränslen exempelvis. En annan respondent från SCA uttrycker dock att det är just inom transporterna, då främst vägtransporten och sjötransporten som de har mycket jobb kvar att göra. Men det är naturligtvis en stor utmaning att ändra en sådan sak som bränsle, då fartygen måste kunna tanka globalt.

11 BILAGA- ARBETSMÖTE KLIMATDIALOGEN: REMISS SUNDSVALLS KLIMATSTRATEGI

2021-11-30 09:00 - 11:00

Deltagare

Hans-Erik Olsson (*Organisatör*), Anders (VD) Jonsson, Bertil Carlsson, Fredrik Ekwurtzel, Lars Osseen, Linnea Mothander, Lotta Björklund, Marcus Jansson, Peter Borgryd, Sofia Mackin, Stefan Wassbrink, Tony Pettersson

1. Inledning

Den lokala Klimatdialogens (Initiativ av Energiföretagen, Riksbyggen, Fastighetsägarna och Sveriges Allmännyttas) klimatarbetsplan omfattar bl.a. målet att bidra till en fossilfri uppvärmning i Sundsvall till 2030 och att vara en aktiv del i genomförandet av Kommunens Miljöstrategiska program. Därför har vi bjudit in till ett arbetsmöte. Underlag till mötet finns publicerat på <https://sundsvall.se/bygga-bo-och-miljo/...>

1.1. Presentation av deltagare

Presentation av laget runt.

1.2. Kommunens presentation av arbetet

Presentation, se bilaga.

Diskussion och synpunkter under och efter presentationen, sammanfattas under punkterna nedan.

Bilagor

[Minskad klimatpåverkan Klimatdialogen 2021-11-30.pptx](#)

1.3. Synpunkter på och vad som saknas i underlagen?

Klimatavtryck under el och fjärrvärme borde kanske egentligen flyttas till avfall, då det i hög grad avser plastproblematiken, som i första hand är ett avfallsproblem.

Det finns möjligheter att rapportera klimatnyttor med olika verksamheter under scope 3, även om det inte gjorts i rapporten.

Plastproblematiken är ju komplex. Förnybar plast försvårar återvinningen av fossil plast. Plast spar ofta energi och klimatpåverkan. Trots att vi haft producentansvar för förpackningar sedan 1994 så samlas bara 40 % in och mindre än hälften av dessa förpackningar återvinns. Det beror ju inte bara på otur, utan att det är svårt och dyrt.

Det är svårt att se någon lösning utöver CCS

som skulle kunna klara detta till 2030. CCS är dyrt och kostar mycket energi.

Förändrad design, ökad källsortering och återvinning är önskvärt. En maskinell sortering är dyr och inte särskilt effektiv. Kommunen behöver nog göra några vägval, man kan inte genomföra alla åtgärder som beskrivs i underlagen.

Det är tveksamt om det går att visa på någon effekt av att köpa in ursprungsätter för förnybar el. Det vore intressant att kunna bedöma upphandlingspotential även för privata företag.

Energieffektivisering är viktigt, bra klimatskal på fastigheter bör vara lönsamt över tid.

Resurshushållning omfattar även att utnyttja energikvalitet effektivt (jämför avfallstrappan). Det är viktigare att spara el än spillvärme.

1.4. Hur kan vi bidra till att uppnå målet om klimatneutralitet 2030?

Att efterfråga, ökat träbyggande, grönt stål och grön betong med CCS.

Det går säkert att hitta lämpliga tak till sollösningar i viss omfattning, men kommunen bör inte investera i storskalig elproduktion. I dagsläget så är det främst internationella kapitalförvaltare/försäkringskollektiv som investerar i ny elproduktion.

1.5. Hur kommer detta att påverka våra arbetssätt?

Vi behöver undvika skuldbeläggning och underlätta för våra kunder att ta kloka beslut, göra medvetna val och möjliggöra ändrat beteende. Det kan även vara lönsamt att vara en attraktiv leverantör eller hyresvärd.

Vi behöver samverka mer, exempelvis fastighetsägare, kommun, bipoolsföretag för att tillsammans skapa en palett av transportsätt för hyresgästerna och skapa förutsättningar att leva utan en egen bil (cykelförvaring, laddning, inbjudande cykel-/gångstråk, skyltning, tillgång till lådcyklar, bilpool m.m). Sådant kan även leda till ökade möjligheter för centrumhandel.

Utveckla kravställning och uppföljning av miljökrav vid upphandlingar. erfarenheter från näringslivskontakter är att flera leverantörer har möjlighet att leverera tjänster med högre miljöprestanda än som efterfrågas.

Stora arbetsplatser kan också vara möjliggörare av beteendeförändringar.

1.6. Vad skulle vi behöva göra tillsammans

Ökad samverkan, se punkt 1.5.

Ökat erfarenhetsutbyte och lyfta fram goda exempel. Mitthem planerar t.ex. att vara värd till ett temamöte om grön betong till våren.