

Yttrande från Klimataktion över

Plan för transportsystemet

Enligt Sveriges miljömål ska växthusgasutsläpp från inrikes transporter ha minskat med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010.

Enligt "Kommunfullmäktiges plan för energi och klimat" var koldioxidutsläppen för industri, bebyggelse och transportsektorn 2018 i Halmstad 340 000 ton. Transportsektorn svarade för det mesta, 200 000 ton. Minskningen 2010-2018 har varit 24 procent. 2019-2030 ska vi alltså minska med $70-24 = 46$ procent. Det krävs en fördubblad minskningstakt.

De faktorer som kan ge minskade utsläpp är:

- minskade transporter
- energieffektivare fordon
- ökad användning av biodrivmedel
- ökad andel elfordon

Hållbara biobränslen baseras på restprodukter, som inte har någon annan användning, t.ex. matavfall, gödsel, slam från reningsverk, slaktavfall, vissa grödor. För drivmedel baserade på restprodukter från skogen krävs ett hållbart skogsbruk, som tryggar skogens biologiska mångfald. Styrmedel krävs för såväl inhemska som importerade biobränslen. Biobränslets koldioxidutsläpp måste, trots bindningen till ny biomassa i en sluten cykel, allvarligt beaktas med tanke på tidsförloppet.

Biltrafik

Personbilar orsakar över 60 procent av transportsektorns utsläpp. Personbilsflottan består idag (januari 2021) till liten del av elbilar. Med elbilar minskar koldioxidutsläppen något mer än 50 procent om man räknar med utsläppen vid tillverkning av fordonet inklusive batterier. För laddhybrider är minskningen osäker. Det beror på hur stor andel av körningen som sker på el. Idag (januari 2021) är andelen rena elbilar 1,4 procent och laddhybrider cirka 2 procent av personbilsflottan. Även med en stor ökning av försäljning av elbilar är det inte sannolikt att den uppgår till hälften av flottan år 2030.

För att minska trafikens utsläpp minst 46 procent till 2030 måste biltrafiken nästan halveras. Ytterligare minskningar krävs till 2045 när utsläppen ska vara netto-noll enligt Sveriges

klimatplan. Även med hänsyn till befolkningsökningen gör minskningen av biltrafiken att behovet av vägar blir mindre. Nya vägar kräver mark och ger mer hårda asfaltytor, som bör undvikas. Innan nya vägar anläggs måste behoven övervägas noga.

Trafikverkets fyrstegsprincip "tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt" äger största giltighet, i all synnerhet i rådande klimatkris. Detta gäller inte minst de nya länkar för biltrafiken, inklusive förbindelsen över Nissan, som föreslås i planen, och som vi ställer oss kritiska till. Som planen själv framhåller, kommer ökad framkomlighet för biltrafiken att i sig göra bilen än mer attraktiv på bekostnad av kollektivtrafiken och cykeltrafiken. Dessutom skulle ytterligare ny markyta tas i anspråk för den ytineffektiva biltrafiken, något som planen principiellt argumenterar emot på flera ställen.

I "Förslag till transportplan" finns en prioriteringsordning för persontransporter. Det är i ordning gångtrafik, cykel, kollektivtrafik och bilar. Det är en bra prioritering för framtiden. Många förbättringar för gång och cykeltrafik föreslås i planen. Idag dominerar bilen, med det måste ändras om framtidsmålen ska nås.

En halvering av biltrafiken kommer att bli en svår omställning. Trängselskatt, förbud mot fossildrivna fordon, kilometerskatt för fordon i stället för den vanliga bilskatten (nationell åtgärd), kraftigt utökade bilfria zoner, tidsbegränsningar för bilkörning är exempel på åtgärder som kan påskynda omställningen.

Järnvägstrafik

Tågtrafiken är den minst miljöbelastande trafikformen. Det är bra med nya stationer även i Trönninge och Getinge för Västkustbanan. Det är också viktigt att det blir snabba direkttåg till Stockholm. Väntetiderna i Göteborg har ofta varit långa. Halmstad - Stockholm borde kunna klaras på fyra timmar, så att ett endagsbesök kan klaras utan övernattning.

Halmstad-Nässjöbanan bör utvecklas ytterligare. För att öka kundunderlaget bör den omläggas så att den passerar Hyltebruk. En hållplats bör också anläggas i Åled. Trafikverket har beslutat att elektrifiera bandelen Värnamo-Nässjö. Även Halmstad -Värnamo bör elektrifieras. Innan elektrifieringen är genomförd bör man använda fossilfritt bränsle, t ex biogas.

Det är också viktig att tågtrafiken återupptas på Markarydsbanan.

En del av E6 och järnvägen söder om Halmstad kring Fylleåns deltaområde kommer att drabbas av översvämningar när havsnivån ökar. Frågan måste skyndsamt utredas och kreativa lösningar övervägas tillsammans med Trafikverket.

Flygtrafik

Flyget är det transportslag som störst utsläpp av växthusgaser per personkilometer. Höghöjseffekten leder dessutom till ökad klimatpåverkan. Reguljär flygtrafik från i

Halmstad bör avvecklas. För nödvändiga flygresor kan man använda flygplatsen i Ängelholm. Resan dit kan klaras på cirka 35 minuter och det är fullt acceptabelt. Med en anpassad avfart från motorvägen före Ängelholm kan restiden kortas ytterligare. Ett stopp för tågtrafiken nära Ängelholms flygplats och matarbussar är ännu bättre. Då skulle resan klaras under 30 minuter. Detta borde kunna samordnas med flera kommuner i Sydvästsverige.

Militär verksamhet kan inte längre motivera flygplatsen i Halmstad. Möjligen kan en mindre flygplats behövas för samhällsskydd, t ex brand- och ambulansflyg.

Det kommunen (inklusive kommunens bolag) och andra samhällsorgan som regionen, luftvärnsregementet och högskolan bör göra är:

- Bara köpa fordon som ej använder fossila bränslen. För persontransporter elbilar. Laddningsstrukturen behöver byggas ut rejält. Laddning nattetid bör vara billigare. Biodrivmedel reserveras till de sektorer där de ännu är nödvändiga - arbetsmaskiner, jordbruksmaskiner och tung trafik.
- Cyklar och lastcyklar bör finnas tillgänglig på alla arbetsplatser för korta resor.
- Även för längre resor används i första hand tåg och buss, flyg endast undantagsvis.
- Resandet måste minska. Det finns stora möjligheter genom god planering och samordning. Fler möten och sammanträden kan klaras digitalt.

För allmänhet och företag kan minskade utsläpp uppnås genom dessa åtgärder:

- Särskilda bussfiler bör inrättas så långt det är möjligt där busstrafiken blir tät. Bussarna ska ges företräde framför övrig trafik. Bussfilarna ska också få användas av utryckningsfordon och personbilar med förslagsvis minst 3 åkande.
- Bra kollektivtrafik med enkel betalning. Alla kan t ex få ett resekort (som bör gälla även utanför kommunen) där man kan välja betalning i förväg eller månadsräkning.
- Gratis snabbussar mellan centrum och köpcentrum med hög turtäthet på attraktiva tider.
- Parkeringsavgifter införs på köpcentra. Bra cykel- och gångvägar ska utvecklas. Målet bör vara att transporter med cykel, lastcykel, eldrivna små transportbilar, elscootrar och handikappfordon ska stå för minst 50 procent av alla persontransporter utom gångtrafik. Planeringen bör anpassas efter detta. Med elcyklar ökar också det avstånd för resor till arbetet som de flesta kan acceptera fysiskt och tidsmässigt. En stor majoritet av halmstadsborna bor inom 7-kilometersgränsen från centrum, och en del klarar nog 10 km också. Det är viktigt att cykelvägar inte är för smala.
- För att vi ska få ett attraktivt centrum, viktigt även för besöksnäringen, bör även de bilfria zonerna i innerstan utvidgas. Även nya sträckningar för busstrafiken kan övervägas.
- Det behöver byggas ut säkra och bemannade cykelgarage med plats även för lastcyklar och elcyklar, vid stationen, centrum, högskolan mm.

- I flerfamiljshus behöver det ordnas med säker förvaring av cyklar, även lastcyklar och elcyklar. Om inte plats finns kan bilparkeringar byggas om till säkra cykelparkeringar. Detta bör också vara norm vid nybyggen.
- För att få ut information om hållbart resande bör man satsa på kommunal informationsinsats genom Mobility Management som riktar sig både till kommunens egna verksamheter som till allmänheten.
- Idag är det bara 1,2 personer som åker i varje bil. Det borde kunna ökas genom mer samåkning. Appar och andra digitala hjälpmedel bör utvecklas och spridas för att öka samordningen av resandet.
- Bilpooler med elbilar bör finnas tillgängliga på många platser.
- Hastighetsbegränsning till 90 km/tim bör införas på motorvägen. Förutom att det minskar bränsleförbrukning och utsläpp av klimatgaser så ger det mindre trafikbuller.
- Godstransporter ska i möjligaste mån ske med tåg och fartygstrafik.
- För lastfordon bör vägavgifter införas (nationell åtgärd).
- Lastbilar och bussar ska använda biodrivmedel - till genomförd elektrifiering.
- Logistiken utvecklas med bra omlastningsplatser vid järnvägen och motorvägen.
- Den tunga trafiken till Flygstaden och Söndrums industriområde bör ledas om så att den ej passerar tätbebyggda områden.

Exempel på åtgärder för att utveckla en klimatsmart besöksnäring

- Sommartid kan resor med en passagerarbåt ordnas från Slottskajen till Tylösand, Frösakull, Villshärad och kanske flera destinationer. Båtarna bör naturligtvis drivas av biobränsle. Det skulle avlasta den hårt trafikerade Tylösandsvägen och även ge goda resupplevelser. Man kan också ordna guidade turesor för fågelskådning, fiske, platser för vindsurfing mm.
- Guidade cykelresor till olika besöksmål kan anordnas sommartid. Kattegattleden är naturligtvis en stor tillgång men det finns också många besöksmål i inlandet. Det är viktigt att det finns tillgång till cykeluthyrning.
- De fina vandringsleder som finns i kommunen bör utvecklas och marknadsföras. Exempel är Hallandsleden, Prins Bertils stig (kan förlängas norrut till Haverdal eller Harplinge via Gullbrandstorp), Fylleåleden (kan förlängas till Marbäck och Simlångsdalen och ansluta till Hallandsleden).

Klimataktion Halmstad

genom

Göran Sidén

Radhusvägen 18

302 56 Halmstad

076-363 71 00

gosiden@gmail.com