

## **Kommunfullmäktiges plan för energi och klimat, samrådsversion. Yttrande från Klimataktion Halmstad.**

### **Kapitel 1**

Planen levererar en bra analys av historik och nuläge när det gäller energiförsörjning och utsläpp av klimatgaser. Det gör den värdefull som utgångspunkt för det fortsatta arbetet.

Det är olyckligt att översiktsplanen behandlas före övriga planer och särskilt besvärande att anpassningsplanen, grunden för övriga planer, först i efterhand kommer att lämnas ut för samråd.

### **Klimatkris**

1,5-gradersmålet är hotat. Konsekvenserna om det inte nås måste betonas, särskilt den förhöjda risken för instabilitet i klimatsystemen med svårstoppad akut stegring av temperaturen. Vidare skall nämnas att klimatkrisen redan pågår globalt och att detta har konsekvenser även för vårt samhälle. Situationens brådskande karaktär måste motiveras starkare.

### **Koldioxidbudget**

Det är viktigt och bra att den koldioxidbudget för Halmstad, som Kommunstyrelsen låtit Klimatledarskapsnoden vid Uppsala universitet beräkna, lyfts fram. Enligt denna behöver territoriella utsläpp, tillsammans med beräknade utsläpp från utrikes flyg- och sjötrafik, för Halmstads del årligen minska med 15 % fr.o.m. januari 2020. Utan kraftfulla åtgärder kommer kommunens budget att vara förbrukad 2026.

### **Framtidsscenario**

Hur kommer ett Halmstad som skapar "negativa" utsläpp av klimatgaser se ut i framtiden? Vilka utmaningar och påfrestningar på vägen dit kan väntas? Vilka åtgärder skall prioriteras för största effekt?

Här borde planen ha större ambitioner att beskriva ett framtida Halmstad. En tydligare framtidsbild underlättar också framtagande av olika etappmål genom backcasting.

### **Kommunal organisation**

Är den nuvarande energigruppens mandat och kompetens tillräcklig för att samordna olika förvaltningsområden och ha fortlöpande synpunkter på hurdan genomslag olika lokala klimatpolitiska beslut har på klimatgasutsläppen?

### **Etappmål**

Utredningen bör tydligt ge kvantitativa förslag på olika etappmål för att nå Parisavtalet. Föreslagen etapp 2025 bedömer vi vara för sen med hänsyn till den begränsade tid som återstår.

## Revision

Planen nämner inte behovet av en fortlöpande revision, utförd av i detta avseende särskilt kompetenta revisorer. Detta bedömer vi krävs för en effektiv återkoppling för ett effektivt klimatarbete i kommunen.

## Kapitel 3

3:1 Energiflödesdiagrammen är värdefulla. Att notera är, att användning av fossila bränslen för transporter under perioden 2012 - 2017 minskat med endast 1,7 % per år. Minskningen beror huvudsakligen på ökad användning av biodrivmedel.

Ur utsläppssynpunkt och miljösynpunkt är detta inte en självklar framgång och det långsiktigt hållbara med biodrivmedel har ifrågasatts.

Koldioxidutsläpp från biobränslen måste även i ett kort perspektiv ersättas av motsvarande inbindning av kol. Import av biobränsle kan ha allvarliga ekologiska effekter. Detta gäller även vid exploatering av inhemsk skogsråvara. Utnyttjande av jordbruksmark för produktion av biobränslen kan också hota en redan utsatt global och inhemsk livsmedelsproduktion.

3:2 Bra att man framhåller att Pilkingtons nedläggning förklarar merparten av industrins minskade utsläpp. Samtidigt bör nämnas att överflyttningen av produktionen till Tyskland skapat ökade utsläpp där.

2015- 2019 har Sveriges territoriella utsläpp per capita enbart minskat med ca 0,4 ton motsvarande 2% per år. Här ingår således varken svenskarnas utrikesflyg eller utsläpp utomlands för svensk konsumtion.

3:3 Bra att olika utsläppskurvor kommenteras.

Utsläppsbudget/person i anslutning till cirkeldiagrammet bör anges även i absoluta tal och inte enbart procentuellt.

Konsekvenserna av olika nedgångshastigheter av utsläppen borde formuleras tydligt eftersom detta är en kritisk punkt.

Även här alltså lämpligt med delmål.

## Kapitel 4

### Fokus 1 (transporter)

Transportsektorn står för mer än hälften av de totala koldioxidutsläppen i Halmstad.

Personbilarna är den enskilt största utsläppskällan. Enligt riksdagsbeslut ska vägtrafikens utsläpp minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010.

Planen anger inte tillräckliga åtgärder för att nå detta mål i kommunen.

Kommunens olika möjligheter att styra övergång från icke hållbara till hållbara drivmedel är inte uttömmande beskrivet. Kommunen kan som myndighet utöva en effektivare styrning t.ex. genom selektiva P-platser, helst också vid köpcentra och andra större icke kommunala P-platser. Man bör också överväga fossilfria zoner i kommunens centrala delar och ta ut avgifter för genomfart med fossildrivna fordon.

Kraven på P-platser vid flerfamiljshus behöver ses över och vara ett styrinstrument för att minska bilåkandet. Tillgång till P-plats vid bostaden är inte självklar. Samåkning stödd av smarta IT system bör lyftas fram.

Det handlar inte bara om markanvändande utan också personbilstrafikens plats i ett framtida klimatsmart samhälle.

Det går inte att behålla personbilstrafiken i nuvarande omfattning bland annat på grund av att el- och vätgasfordon i livscykelerspektiv innebär stora kostnader ur klimat och resurssynpunkt.

Därtill är en mycket stor andel av bilparken diesel och bensindriven, vilket hindrar en snabb omställning från fossila transporter. Därför bör stimulans av andra trafikslag och restriktioner för biltrafiken få en hög prioritet.

Likväl har vätgas och elfordon fördelar framför fordon med fossildrift och troligen också biodrivmedel drift. Planen bör lämna förslag till hur en sådan storskalig omställning ska gå till för att skyndsamt nå klimatmålen.

Målet bör vara att transporter med cykel, eldrivna små transportbilar, elscootrar och handikappfordon utgör 50 % av all persontransport utom gångtrafik.

Cykeltrafiken kan underlättas med bra och säkra parkeringar, bemannade garage vid resecentrum och järnvägsstation och i centrum. Viktigt med breda cykelbanor, väl skilda från fotgängare, även passande för el- och lastcyklar.

Således skall infrastruktuursatsningar riktas till gång, cykel och kollektivtrafik och inte till investeringar som stimulerar till personbilstrafik.

Kommunen borde med fördel, som många andra kommuner, använda Mobility Management som instrument för att reducera utsläpp från trafiken. Det skulle stärka förändringsarbetet.

Minskningen av Halmstads utsläpp från trafiken härrör sig mest från bussarnas övergång till biogas. De lågt hängande frukterna är plockade. De högre upp (privatbilism i fossildrivna fordon) hänger kvar orörda.

Flyget står för en stor del av dagens klimatgasutsläpp. Civil flygtrafik från Halmstads flygtrafik är därför inte i linje med behovet av utsläppsminskning. Ur livscykelerspektiv är även kommande el- och vätgasdrivet flyg mycket tveksamt ur klimatsynpunkt. Endast undantagsvis skall kommunen bekosta inrikes flygresor inom egna verksamheten

## **Fokus 2 (byggnader)**

Bra att markanvändningstillstånd vid nybyggnad kräver nollenergihus. Dock bör noteras att man också bör kräva livscykelanalyser. Vidare kan även här nämnas att byggen med trä binder kol för lång tid. Viktigt att man får fram klimateffektiva kravspecifikationer. Detta gäller inte minst vid överlåtelseavtal gällande kommunal mark.

Vid byggande behöver man ha ett 100-årsperspektiv eftersom detta bör vara en byggnads livslängd ur hållbarhetssynpunkt. Detta gör att förväntade högvatten under byggnadens livstid bör tas med i beräkningen vid allt beviljande av bygglov. Även vid ambitiösa klimatanpassningsåtgärder kommer många områden därför att kunna bli olämpliga. Ombyggnad av fastigheter, både kommunens egna och när bygglov krävs, bör underkastas granskning ur klimatsynpunkt.

Energianvändningen i kommunala fastigheter har minskat obetydligt 2014 - 2019. I HFABs bestånd är minskningen per kvadratmeter 3% per år. Det bör beskrivas som en otillräcklig siffra för framtiden.

### **Fokus 3 (energiförsörjning)**

I framtiden kommer samhällets behov av elproduktion att öka. Det är då bra att nätproblematik och beredskap vid toppbelastning tas upp.

Bra att solcellsutbyggnad lyfts fram som en viktig strategi. Vad som direkt bör ske är inventering av lämpliga platser inom kommunens eget mark- och fastighetsinnehav.

Brist att vindkraftsproduktionen i kommunens regi eller stimulerad av kommunen ej tas upp. Vindkraftens utbyggnad i Halmstad till lands och till havs är angelägen ur klimatsynpunkt.

Dialog med försvaret bör förstärkas för att underlätta utbyggnad på i övrigt lämpliga lägen.

Fjärrvärmens är klimateffektiv när det gäller att ta tillvara spillvärme. Sopförbränning är mer problematisk eftersom en hel del avfall av fossilt ursprung, mest plaster, ingår. Även träavfall skulle kunna användas effektivare. Därför finns ett särskilt behov att åter utreda insamling av hushållsavfall som inte bara är otillräckligt sorterat utan också till stor del läggs i plastpåsar.

Falkenbergs energipolitik skiljer sig fördelaktigt från Halmstads. Detta visar vikten av att inspireras av andra kommuners ambitioner och planer för energiproduktion.

### **Fokus 4 (konsumtion)**

58% av svenskarnas konsumtion förorsakar utsläpp i andra länder. Det är då särskilt nödvändigt att hållbarhetsperspektivet betonas.

Efterlyser förslag till kommunala aktiva åtgärder härvidlag. Kan kommunen underlätta etableringar inom återvinnings/ reparationsbranschen? Kan kommunal utbildning, direkt eller genom studieförbund, förbättra och utvidga reparationsintresset och kunskapen? Kan reparation ingå i läroplaner eller som riktade utbildningsinsatser för lärare och elever i skolan?

Bra att kommunen verkar för klimatmärkning vid egen upphandling. Kommunen bör kunna ta initiativ att få fram klimatmärkning i handeln. Tyvärr finns nu ett motstånd mot öppen ursprungs- och klimatmärkning. Här kan uppmuntran i olika former vara på sin plats.

Arbetet med livscykelanalyser bör breddas till alla varuslag

Kommunen behöver uppmuntra minskning och dokumentera matsvinn i alla sammanhang särskilt på restauranger men också i privata hushåll.

Vid upphandling bör kommunen kräva information om hur livsmedelsproducenten hanterar sitt svinn.

Hållbarhetscoacher kan vara en hjälp för förvaltningar och bolag att reducera sina utsläpp och befrämja hållbarhetsperspektivet vid alla former av upphandling.

### **Jord och skogsbruk.**

Kommunen bör utvidga sitt intresse till ett klimatsmart jordbruk och skogsbruk inom kommunen i samarbete med intresseorganisationer och Länsstyrelsen. Synnerligen angeläget är att skapa kolsänkor i naturen och att effektivt tillvarata organiskt avfall för biobränslen.

## **Investering och divestering**

Av yttersta vikt är att alla finansiella investeringar är klimatsmarta. Därtill skall kommunen divestera alla finansiella tillgångar som innebär stöd till fossilindustri och annan klimatförstörande verksamhet.

## **Sammanfattning**

Planen har många styrkor men framför allt saknas kvantitativa etappmål, och revision av måluppfyllelse.

Planen bör betona behovet av en effektiv förvaltningsövergripande organisation som rapporterar regelbundet och tätt med kommunstyrelsen och andra berörda.

Kommunens roll att ge förutsättningar och uppmuntran åt hela samhället, enskilda och företag, i deras klimatarbete måste betonas starkare. Detta är och kommer i hög grad i framtiden att vara en nyckelroll. Samarbete med företagen för att nå klimatmål är helt nödvändigt.

Kommunen måste underlätta för invånarna att göra klimatsmarta val. Detta förutsätter en ständig förtroendeskapande dialog.

Kommunen skall i sin egen verksamhet vara ett föredöme när det gäller klimatförebyggande arbete inom hela samhället.

Det är alla invånares i Halmstad arbete och uppdrag men kommunen måste inta en ledarroll och bli en inspirationskälla i den omfattande omställningsprocess som förestår.

Klimataktion Halmstad  
genom  
Nils Werner  
Plönegatan 20  
30234 Halmstad  
076-8991034  
www.werner@telia.com