

Till
Kommunstyrelsen
kskfaranden@helsingborg.se

Svar på remiss över förslag till Klimat- och energiplan 2025 – 2030.

(remissbrev Dnr 00131/2024)

Det finns både positivt och negativt att säga om denna Klimat- och energiplan för oss i Jordens Vänner Helsingborg.

Målen:

Det står (sid. 5) att Helsingborg ska bli klimatneutral till år 2030. Det kan låta bra med tanke på att forskaren Kevin Anderson i Greta Thunbergs Klimatboken (sid. 207) säger att "världens rika länder måste upphöra med all användning av fossila bränslen runt 2030", men det avser nollutsläpp inte nettonoll. Dessutom utgår både Greta Thunbergs Klimatboken och vi i Jordens Vänner Helsingborg från att man ska räkna med alla utsläpp som vi i Sverige orsakar, alltså även importvaror, utrikes flyg och sjöfart samt de utsläpp militären orsakar. Under rubriken "Helsingborgs övergripande klimatmål" (sid. 5) står det att Helsingborgs konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser ska minska från 10 ton koldioxidekvivalenter per invånare till 6,5 ton senast år 2030. Det innebär en minskning med bara 35 %, men enligt vårt resonemang ovan krävs minskning med 100 %.

Närmare motivering: Om de fossila utsläppen fortsätter som nu måste utsläppen totalt upphöra år 2027 för att vi ska ha 2/3 sannolikhet att klara 1,5- gradersmålet. Om utsläppen skulle minska linjärt från 2018 måste de vara noll år 2036. (Källa DN 2020-12-06, sidan 15, diagram med rubriken "Så snabbt måste de globala utsläppen nollas", där källan uppges vara: Zeke Hausfather baserat på IPCC SR15, diagram 2,2.). Dessutom måste de rika länderna gå före för att de fattiga länderna ska ha en chans att bygga upp skola, vård, anordningar för el och rent vatten. Därför bedömer vi att drastiska utsläppsminskningar måste starta omgående och Sverige måste ha ställt om, och upphöra med dessa utsläpp senast till år 2030.

Slutsats om målen: De mål som anges i Helsingborgs Klimat- och energiplan är helt klart otillräckliga.

Minskningen av utsläpp från 1990:

Det står (sid. 7) att utsläppen, som sker geografiskt inom Helsingborg och från nätburen energi (scope 1 och 2) har minskat med 52 % mellan 1990 och 2021 och att det beror på övergången till förnybar energi inom energisektorn. Så räknade även vi förr att träråvara som bränsle i kraftvärmeverket inte leder till växthusgasutsläpp under förutsättning att man inte tar ut mer än den årliga tillväxten. Ny kunskap har tillkommit. När mykorrhiza, alltså de underjordiska svampar, som lever i symbios med träden, dör, släpps massor av växthusgaser ut. När enstaka träd huggs ner klarar mykorrhizan sig, eftersom den hänger ihop med närliggande träd, men vid kalhyggen, särskilt stora kalhyggen dör mykorrhizan. Om det verkligen kan räknas som en minskning på 52 %, förutsätter att träråvaran kommer från kontinuitetsskogsbruk och inte från kalhyggesbruk. Vi vet inte vilket, men befår att det kommer från kalhyggesbruk.

Samverkan:

Under rubriken "Samverkan" (sid. 11) står det "krävs en kollektiv och målinriktad ansträngning där alla aktörer bjuds in att vara med". "Det är grundläggande att Helsingborgs invånare aktivt deltar och engagerar sig i omställningen". Det står också att "förändringar i levnadssätt kommer

att krävas". Det är mycket positivt att den insikten finns, ty av partiledardebatter har vi uppfattat att de styrande mest förlitar sig på tekniska lösningar och att man bara kan leva som vanligt. Vi tycker det är viktigt att påpeka, att det i första hand är politikens uppgift att ordna så att det blir enkelt för människor, även för dem med ont om pengar, att leva miljövänligt. Det står: "Genom att involvera och inspirera invånarna till att delta aktivt i omställningsprocessen kan koncernen dra nytta av deras idéer". Om det innebär att de styrande verkligen vill lyssna på medborgare och särskilt på sådana medborgare, som sedan länge intresserar sig för klimatfrågan, vore det mycket positivt. Vi i Jordens Vänner Helsingborg har under några årtionden satt oss in i, engagerat oss i, lagt fram förslag och utvecklat våra förslag till hur man kan lösa klimatproblemen på ett rättvist sätt, så det fungerar för alla, särskilt för alla som har ont om pengar.

Om de styrande politikerna, om olika politiska partier eller tjänstemän i olika förvaltningar eller kommunala bolag vill höra våra förslag på hur man kan ordna en rättvis klimatomställning, så ställer vi gärna upp. Vi har mycket att säga både om det övergripande, om trafik, om hur man skulle kunna ordna en rättvis politik, så man kan få de allra flesta med sig. Vi har en agronomie doktor, som kan förklara hur man kan ställa om avlopps- och avfallshantering, så näringsämnen cirkulerar och får bättre utbyte av biogas.

Om formuleringarna under rubriken "samverkan" istället tolkas som att de styrande och tjänstemän i kommunen ska påverka invånarna att göra som de styrande vill och inte bry sig så mycket om synpunkter från invånare, som kräver sådana genomgripande förändringar i klimatpolitiken, som skulle påskynda och driva fram en verkligt snabb och rättvis klimatomställning, så vore det mycket illa.

Det står att näringslivet är en avgörande kraft (sid. 12). Då gäller det verkligen att man samverkar med företag, som har minimalt råvarubehov och minimalt energibehov hos produkt vid tillverkning och användning ur ett livscykelperspektiv och inte med företag, som har inbyggt slitage, låtsas vara bra på miljö utan att vara det.

Kommunikation:

Under rubriken "Kommunikation" står det (sid. 12) att "vi har kommit en bra bit på vägen mot klimatneutralitet". Nej, det kan vi inte säga, så länge vi lever på ett sätt, som innebär, att om alla i världen skulle leva som svenskar i genomsnitt, skulle det krävas fyra jordklot. Vi måste erkänna att Sverige och Helsingborg är en av de stora klimatbusarna i världen räknat per invånare. Däremot finns det möjlighet att bli ett föredöme, men då måste de styrande lägga prestige åt sidan och lägga om kursen.

Transporter och resor:

Hela det avsnittet är motsägelsefullt. Det finns vissa positiva inslag och vissa negativa inslag och det fattas väldigt mycket. Det står (sid. 14): "Helsingborg växer, vilket innebär att fler människor och mer gods behöver vistas och förflytta sig". Det finns inget självändamål, att Helsingborg ska växa så snabbt, som det gör. Människor, som växer upp här, ska kunna finna en bostad här, Helsingborg måste ta sin del av flyktingar, som kommer till Sverige, och studerande på till exempel Campus ska kunna bo här under studietiden, men det finns ingen anledning att locka en massa människor att flytta hit.

Även elektriska bilar medför stora miljöproblem bland annat vid brytning av de speciella metaller, som behövs för batterier, även om miljöproblemen är ännu värre med

fossilbränsle drivna fordon. Elbilar medför också luftföroreningar från däckslitage, trafikolyckor och är lika utrymmeskrävande som andra bilar. El-bilar kräver en massa energi vid tillverkning liksom andra bilar, men dessutom väldigt mycket energi för batteritillverkning. Naturresurserna räcker inte för massbilism. Transportbehovet behöver minska. Det är motsägelsefullt, när det talas om "fler människor och mer gods behöver vistas och förflytta sig" (sid. 14), vilket rimligen innebär att öka trafiken, och samtidigt ställa om till ett mer transporteffektivt samhälle. Det står (sid. 17) att det behövs en kombination av åtgärder. Det håller vi verkligen med om och det har vi påpekat länge. Det står "God tillgänglighet för alla är en rättvisefråga". Absolut, men tillgängligheten har på olika sätt försämrats. Man kan inte köpa biljett med bankkort på regionbussarna, de gula bussarna. Kommunen Helsingborgs stad är inte bara tätbebyggelse utan även landsbygd. Människor, som inte har en mobil telefon med appar, och som bor på landsbygden får det avsevärt svårare att kunna resa kollektivt. Inom staden har en del busslinjer lagts om (t.ex. linje 7) och hållplatser dragits in, så att människor, som inte orkar gå så långt får betydligt längre att gå. Massor av cykelställ har tagits bort på Järnvägsgatan och Ingemar Bergmans plats. Detta är exempel på åtgärder, som motverkar en rättvis klimatomställning. Vi har sedan årtal påpekat, att det både behövs busslinjer, som bara stannar på ett begränsat antal hållplatser för att det ska gå snabbt, och bussar, som stannar på många hållplatser. Även om regionen beslutar om lokal och regional kollektivtrafik, kan kommuner påverka.

Det står "närhet till vardagens viktiga funktioner" (sid. 17). Det är viktigt, men vi har inte sett det än. Det talas (sid. 18) om infrastruktur för cykel. Bra men lyxiga cykelparkeringshus, som det som byggts mellan Helsingborg C och Inre hamnen behövs inte. Däremot kan det gärna vara ett enkelt tak över cykelställ, som det en gång var över cykelställen sydöst om Inre Hamnen. Det står (sid. 19) "ökat behov av elenergi och eleffekt". Nej, vi behöver inte massbilism. Transportbehovet behöver minska både genom mer närproduktion och mer närservice. Det står om "utbildningskampanjer och informationsinitiativ". Det finns verkligen något att lära av den största statliga informationskampanjen någonsin i Sveriges historia, nämligen den inför högertrafikomläggningen 1967. Vi kan gärna berätta mer om hur en sådan informationskampanj kan utformas.

Det står (sid. 19) om ökad möjlighet att arbeta på distans och satellitkontor (som vi har kallat datastugor), om att ställa krav på hållbara och utsläppsfria transporter vid offentlig upphandling och om ökad fyllnadsgrad i lastbilar och optimerade rutter. Det är bra förslag. Det sista naturligtvis, att man inte gör, som en del gjorde förr, körde med överlast, ty det var trafikfarligt.

Det finns många andra åtgärder som behövs, t.ex. högre turtäthet (vilket står på sid. 18), bättre möjlighet ta med bagage, rullstolar, barnvagnar. Biltullar, trängselavgifter, kan vara bra, om man ordnar ett smidigt sätt att betala genom ett datachip i varje bil och så får man en räkning i månaden. Kommunen har möjlighet att differentiera avgiften beroende på behov och inkomster och förmögenhet.

Det talas positivt om elsparkcyklar (sid. 18). Många, men ingalunda alla, använder elsparkcyklar på ett trafikfarligt sätt, kör fort på trottoarer, åker slalom, parkerar hur som helst, ofta livsfarligt. Om elsparkcykel används istället för vanlig cykel eller buss är det varken någon miljövinst eller hälsovinst. Det vore intressant om Helsingborgs stad undersökte vilka som använder elsparkcykel och vad alternativet för dem vore. Om elsparkcykel används istället för bil är det en klar miljövinst. Elsparkcyklar, som kör så fort, att de utgör en trafikfara på gång- och cykelvägar, borde tvingas att köra på bilvägar liksom lätta motorcyklar och då med hjälmtvång. De som framför elsparkcyklar i cykelfart lugnt och trafiksäkert ska naturligtvis få åka på cykelbanor med

samma hjälmkrav som cyklar. Om de framförs i mopedfart borde samma krav gälla som för mopeder. Elsparkcyklar ska naturligtvis inte få framföras på trottoarer. Eftersom elsparkcyklar till uthyrning är positiva för miljö och klimat, endast om de ersätter bilar, borde de endast få parkera på utrymme som tas från bilar. Ett antal bilparkeringsplatser borde göras om till parkering för elsparkcyklar. På en bilparkeringsplats ryms ett antal elsparkcyklar. Överträdelser borde resultera i beslag av fordon och mycket dryga böter. Parkeringsavgifter för en elsparkcykel skulle naturligtvis vara betydligt mindre än för en bil.

Beträffande flyg står det (sid. 17) att flyg bör minska. Bra, men det måste minska mycket drastiskt. I förra klimatplanen stod det att politikernas och tjänstemäns flygresor skulle minska med hälften, det vill säga man skulle fortsätta flyga hälften så mycket. Nu står inget sådant. Det borde stå att politikernas och tjänstemäns flygresor helt borde upphöra, om det inte finns viktiga medicinska skäl att personen inte klarar att åka nattåg.

Stoppa utbyggnader för bilismen:

Det talas om nödvändigheten att vi får ett transporteffektivt samhälle med bl.a. ett minskat antal fordonskilometer med bil för att klara miljömålen, och att det då behövs kombinationer av åtgärder (sid. 17). Det är då bl.a. nödvändigt att få ett minskat transportarbete (sid. 19) med bl.a. mer distansarbete och närservice m.m.

De transporter som ändå behövs behöver då i så stor utsträckning som möjligt överföras från biltrafik till kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Det behövs då åtgärder som förbättrar kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken, men det räcker inte. Bilister kan ändå fortsätta att köra bil lika mycket som förut, om man inte samtidigt inför olika fysiska eller ekonomiska begränsningar för biltrafiken.

Sedan är det en del som saknas i Remissversionen av Klimat- och energiplanen. Det är viktigt att inte bygga ut infrastruktur för bilism, som inducerar ökad biltrafik och därmed förvärrar klimatutsläppen. Det gäller bl.a. stora vägbyggen (motorvägar och andra genomfartsvägar), stora centrala parkeringsanläggningar och byggnad av nya eller utbyggnad av externa köpcentra. Om en kommun eller region gör åtgärder för att klara klimatet med ena handen och samtidigt gör utbyggnader för bilismen med andra handen, så blir det något som Naturvårdsverket kallar för "Både och"-planering. Om detta har de i ett yttrande bl.a. skrivit: "...en sådan planering bibehåller och riskerar även att t o m stärka bilens redan befintliga konkurrensförhållande relativt andra färdmedel..."

Utbyggnader för bilismen har ibland motiverats med prognoser om trafikökningar. Men Naturvårdsverket och trafikforskare har sagt att: "...vi måste gå över till målstyrning istället för prognosstyrning... Och vi kan sluta göra prognoser och istället utgå ifrån vilken trafik som är möjlig att förena med klimatmålen." Naturvårdsverket har bl.a. skrivit i en rapport som kom ut 2017: **"Inte minst är det av största vikt att investeringar i transportinfrastruktur som motverkar klimatmålen inte genomförs."** Även en statlig utredning Klimaträttsutredningen vars slutbetänkande "Rätt för klimatet", som offentliggjordes den 18 maj 2022 talar till stor del om nödvändigheten att vi får ett transporteffektivt samhälle, där vi minskar behovet av transporter, så att vi minskar biltrafiken.

Här i Helsingborg finns det nu åtminstone tre projekt som skulle öka bilismen, och som vi anser är nödvändiga att stoppa om vi ska klara klimatet. Planerna (om de kvarstår) på att

bygga ett parkeringsgarage under Stadsparken i samband med utbyggnad av Stadsbiblioteket skulle få fler att ta bil vid resor in till centrum istället för att ta kollektivtrafik eller att cykla, och går därmed helt emot målet om klimatneutralitet 2030. Det finns ju ett parkeringshus i Knutpunkten, som nästan alltid har lediga platser. Om Stadsbiblioteket behöver byggas till, borde man bygga till en våning ovanpå befintlig byggnad istället för att ta en del av Stadsparken, som ju utgör en kolsänka, i anspråk. Lekparken behöver också vara kvar för barnen. Om personal på biblioteket skulle behöva ett låst utrymme för sina privata bilar, kunde man bygga ett enkelt garage i gatuplan i den del av Bollbrogatan mot Järnväggsgatan, där det nu finns drygt ett tiotal bilparkeringsplatser. De flesta i personalen borde kunna ta buss eller cykla. Likaså innebär både utbyggnad av Väla och en HH-tunnel satsningar på ökad biltrafik, vilket strider mot klimatmålen. Planer på utbyggnad av Väla skulle få fler att resa med bil till Väla istället för att handla i närbutik eller i centrum och planer på en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör skulle nog i kombination med en Fehmarnbeltförbindelse bl.a. leda till en kraftigt ökad långtradartrafik mellan kontinenten och Skandinavien. Skulle en sådan tunnel bli av, så skulle vi nog inte ha några möjligheter att klara några miljömål.

(Ytterligare argument mot utbyggnader för bilismen finns i det remissyttrande, som vi skickade in angående Klimat- och energiplan för Helsingborg 2018-2024. Vi bifogar därför detta yttrande. Vi hade då med ett antal bilagor, men dessa tar vi inte med nu. Argument finns i själva yttrandet. De hänvisningar som i yttrandet finns till 2018 års Klimatplan avser remissversionen och inte den slutliga Klimatplanen.)

Bygg- och anläggning:

Det står (sid. 25) om byggande av företagsbyggnader och industrier. Det borde vara självklart att sådana byggnader och liknande inte tillåts i bara ett våningsplan på åkermark. Industribyggnader och liknande kan byggas i flera våningar liksom förr för att inte i onödan ta åkermark i anspråk. Värdefull åkermark borde inte alls bebyggas.

Utforma detaljplaner för minimerade utsläpp:

Det står (sid. 28) att "införa klimatkrav i detaljplaner är svårt". Det förstår vi inte. Detaljplaner är ett utmärkt verktyg kommuner har för att inte bygga stora vägar, inte bygga centrala parkeringsanläggningar, inte bygga nya eller bygga ut befintliga externa köpcentrum. När ett företag vill bygga på åkermark, kan man säga, att de istället får bygga på våningar på befintliga företagsbyggnader.

På sid 29 står det "antalet nya byggnader som uppförs och därmed på mängden växthusgaser". Nej man kan bygga så kallade nollenergihus. Hur mycket växthusgaser som släpps ut av nybyggnation beror på hur husen byggs och av vilket material.

Energi:

Det står (sid. 31) "kraftigt ökat behov av el". Nej säger vi. Det är nödvändigt att skapa ett resursbevarande samhälle, som vi varit inne på när vi talat om minskat transportbehov. Det står vidare (sid. 31): "Utbyggnad av denna nya produktion av el sker framförallt i de norra delarna av Sverige". Vi kan och borde sätta upp solceller på de flesta tak i lämpligt läge här i Helsingborg.

Det står (sid. 33) "energin används på ett effektivt sätt". Värmepumpar kan vara bra i många sammanhang liksom varvtsreglerade pumpar i industrin. Det står vidare "energiåtervinning från avfallsdestruktion ... främst från plast". Plasten borde återvinnas istället för att eldas. Den allra mesta

plasten görs av fossil råvara. Att bränna den strider mot klimatmålen. All plast inte bara förpackningar borde återvinnas. Enligt TV-program är det en mycket stor del av den plast, som källsorteras för återvinning, som inte återvinns för att återvinningskapaciteten inte är tillräckligt utbyggd. Det måste samhället åtgärda. Om det skulle vara så att viss plast inte går att återvinna, borde den ändå inte brännas, eftersom det ger växthusgasutsläpp, utan återanvändas på något sätt, kanske som fyllnadsmaterial. Det står (sid. 36) "energisystemet till att innefatta alltmer icke planerbar produktion". Det står inte här, men i den allmänna debatten kallas kärnkraft för planerbar. Det är en vanföreställning. De snabbstopp, som ibland behövs av kärnkraft för att något problem inträffar, är inte planerbara. När kärnkraften byggdes ut i början på 70-talet i Sverige, ombildades flera vattenkraftverk i Stora Lule älv till toppkraftverk och ett nytt vattenkraftverk, Ritsem, byggdes som ett extremt toppkraftverk. Elanvändningen varierar under dygnets timmar och man kan inte snabbt ändra effekten i ett kärnkraftverk. Man behövde också snabbt få ersättningseffekt, om ett kärnkraftverk tvingades snabbstoppa. Det enda som klarar sådana korttidsregleringar är vattenkraft och gasturbiner, men de senare är dyrare. Helsingborg skulle kunna på sikt få fram mer reglerbar el genom att skaffa mer biogas genom många anläggningar för anaerob nedbrytning av urin och avföring och annat organiskt material utan att spola toaletter med vatten. Sådant system finns ännu inte utbyggt, men Helsingborg skulle kunna bli en föregångare och ett föredöme.

Jordbruk:

Mycket riktigt påpekas att konstgödsel i hög grad bidrar till växthusgasutsläpp. Sedan står det (sid. 45) "användning av konstgödsel följer lagstiftningen". Kommunen kan uppvakta regering och riksdag för att lagstiftningen ska ändras. Genom det system för att ta hand om organiskt avfall, som vi nämnde ovan får man inte bara biogas utan också naturgödsel av bra kvalitet. Därmed kunde bönder lättare ställa om.

Miljöhänsyn i upphandlingar:

Det står (sid. 53) "Trappstegsmodellen innebär att kraven ökar efterhand". Man kan ibland nå snabba resultat genom klara krav direkt. Ett exempel är oblekt papper eller papper som är blekt utan klor. Tidigare sade papperstillverkarna att det inte var möjligt. Så någon gång, troligen i slutet på 80-talet eller början på 90-talet ställde Västernorrlands landsting krav på oblekt papper eller papper, som var blekt utan klor, och plötsligt kunde de flesta papperstillverkare tillverka och sälja det, eftersom en stor uppköpare krävde det. Helsingborg hade under många år krav på att upphandla lite mer ekologisk mat, och det ökade långsamt. Men när Waldorfförskolorna startade bestämde de från början att enbart köpa in ekologiska matråvaror, så långt det var möjligt. De har sedan starten 1991 serverat ekologisk mat i stort sett till 100%.

Det står (sid. 53) "bör e-handel införas". Vi förstår inte varför det skulle bli bättre, eftersom e-handel oftast leder till mer förpackningar och ofta mer transporter, det vill säga mer växthusgasutsläpp.

CCS:

Det står (sid. 60) om Carbon Capture and Storage (CCS). Vi är skeptiska till CCS, men om den används är det viktigt att det inte blir en förevändning för att fortsätta längre med fossila bränslen.

Bilagor:

Vi bifogar vårt flygblad (8 st A5-sidor) "Miljö och klimat kräver detta av politiken" för att tydligare visa hur vi ser på klimatproblemen.

Vi bifogar också vårt remissyttrande från 2018 över Helsingborgs Klimat- och energiplan angående trafik.

Jordens Vänner Helsingborg

Enligt beslut på medlemsmöte 2024-06-17, genom
Stig Broqvist, 042-282739

Sven Broqvist, 042-138329

stig.broqvist@telia.com
Godemansgatan 4
256 56 Helsingborg

sven,broqvist@mjhbg.se
Kuringatan 10 A
254 53 Helsingborg