

Halländska hållbarhetsdilemman

Hur ser det ut och vad kan vi göra?



Titel: Halländska hållbarhetsdilemman

Rapportnummer: 2022:17

ISSN: 1101-1084

ISRN: LSTY-N-M--2022/17--SE

Diarienummer: 6560-2022

Författare: Länsstyrelsen i Hallands län i samverkan med Christina Ahlzén, Medida

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
Introduktion.....	1
Vad är hållbarhet?.....	1
Agenda 2030.....	2
Hållbarhetsdilemman – att synliggöra målkonflikter.....	2
Dilemma 1: Hur bygger vi?	4
Stor inflyttning.....	4
Tät landsbygd - glesa städer	5
Ökat tryck på kuststräckan	5
Minskad mångfald	5
En jordbrukande region	6
Många bor i småhus.....	6
Alla bor inte i småhus	7
Trångboddhet skapar sämre livschanser.....	9
Tät befolkning skapar livskraftiga lokala samhällen	9
Att ta till vara på mellanrummen	9
Hur bygger vi ett hållbart samhälle?.....	10
Dilemma 2: Hur reser vi?	12
En expansiv region med behov av arbetskraft.....	12
Pendling kopplar ihop människor med arbeten	13
Bilen som norm	13
Olika tillgång till kollektivtrafik.....	14
Kollektivt resande utefter kusten.....	15
Bilberoende ökar utsläppen	15
Infrastruktur styckar upp landskapet	16
Ny teknik skapar nya möjligheter.....	16
Vad ska elen komma ifrån?	17
Minskar behovet av resande?	18
Hur reser vi in i en hållbar framtid?	19
Dilemma 3: Hur konsumerar vi?	20
Vem konsumerar?.....	20
Inte bara i Halland	21

Alla måste äta!	22
Vem äter vad?	22
Ett ekologiskt jordbruk... ..	23
Hållbara värderingar	24
Viljan att handla rätt	25
Vem har tid och kunskap?	25
Även i Halland sker produktion.....	26
<i>Massaindustri och skog</i>	26
<i>Köpta tjänster</i>	26
<i>Handel och transporter</i>	27
Offentlig konsumtion visar vägen	27
Cirkulär och hållbar konsumtion	28
Hur skapar vi hållbarhet i Halland?	30
Ny teknik och nya metoder.....	30
Långsiktighet och konsekvenstydlighet.....	31
Samverkan, delaktighet och involvering	31

Introduktion

Hallands län har ett attraktivt och strategiskt läge i sydöstra Sverige, mitt emellan Göteborgsregionen i norr, Gnosjöregionen i öster och Öresundsregionen i söder, och med goda möjligheter att resa däremellan. Länet har goda förutsättningar för tillväxt och har under lång tid haft en ökande befolkning.

Samtidigt har behovet av att ställa om till ett mer hållbart samhälle blivit allt mer uppenbart de senaste åren. Dagens levnadsformer och sätt att organisera samhället är på väg att äta upp sig själva: klimatkrisen visar behovet av en grön omställning, ökande klyftor och sociala problematik pekar på vikten av att tänka långsiktigt på sociala förhållanden och en hållbar ekonomi är en förutsättning för att ge hallänningarna goda livsvillkor.

Länsstyrelsen har en central roll i omställningen till ett mer hållbart samhälle. I Länsstyrelsens uppdrag ligger att väga samman olika perspektiv, att samordna och både underlätta och driva på omställningen exempelvis inom Agenda 2030. I verksamheten strävar vi efter att, med Riksdagens och regeringens beslut som grund, bli ännu bättre på att förena bevarande, omställning och utveckling och att bidra till ett inkluderande och hållbart samhälle där alla är delaktiga.

Under de senaste åren har länsstyrelserna fått nya eller utökade uppdrag inom arbetet för bland annat cirkulär ekonomi, civilförsvaret och Agenda 2030. Region Halland beslutade under våren 2021 om en ny Regional Utvecklingsstrategi – RUS – där Länsstyrelsen ska vara delaktig i förverkligandet.

Underlaget till denna rapport togs fram inom ramen för Tillväxtverkets satsning Hållbar regional tillväxt. Länsstyrelsen har tillsammans med konsultföretaget Medida bearbetat underlaget och sammanställt rapporten.

Vad är hållbarhet?

Hållbarhet delas ofta upp i tre olika dimensioner: social, ekonomisk och ekologisk.

Social hållbarhet handlar om människors livsvillkor, med utgångspunkt i de olika rättighetskonventioner som stadgats av både nationella och internationella organisationer, med konventionen om Mänskliga rättigheter som ständigt referenspunkt. Hur skapar vi ett samhälle där vi kan leva tillsammans på lika villkor under lång tid? Social hållbarhet, alltså människors goda livsvillkor, är målet med vårt samhälle. Det som inte gynnar oss som människor behöver inte drivas vidare.

Ekologisk hållbarhet handlar om att inte överutnyttja eller förstöra jordens resurser. Under senare år är klimatfrågan den som oftast lyfts som akut, men även frågor om biologisk mångfald och resursutnyttjande ingår i detta. Naturen och vår livsmiljö sätter tydliga gränser för hur vi kan planera och agera i vårt samhälle.

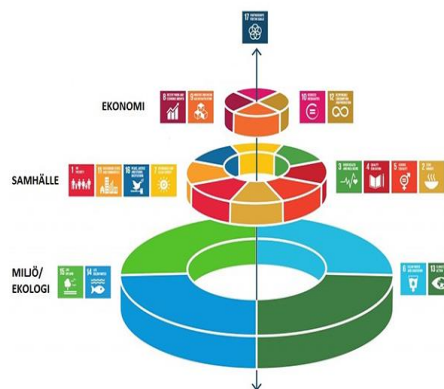
Den ekonomiska hållbarheten handlar om att driva omställningen på ett sätt som är ekonomiskt möjligt: Inom dagens system är en hållbar ekonomi en förutsättning både för att skapa goda livsvillkor för människor och för att kunna hålla oss inom de ramar naturen ställer upp. Ekonomiska kriser skapar stora utmaningar både för social och ekologisk hållbarhet och en god ekonomi möjliggör investeringar och insatser i de skeden där de ger mest effekt.

Hållbarhet är ett nyckelord för Länsstyrelsens verksamhet och samtliga tre dimensioner måste beaktas i det regionala arbetet.

Agenda 2030

I Agenda 2030s 17 globala mål har de tre hållbarhetsdimensionerna sammanställts i konkreta mål för världens stater att arbeta emot. De 17 globala målen skapar en tydlig riktning kring hur utvecklingen framåt bör se ut.

En viktig del av Agenda 2030 är att målen är integrerade och odelbara. De hänger med andra ord samman med varandra och arbetet för ett mål får inte ske på bekostnad av andra. I den här rapporten har vi med oss helhetstänkandet och försöker se situationen i Halland utifrån samtliga tre hållbarhetsdimensioner. Istället för att välja ett eller ett par av de globala målen har vi försökt föra samman de olika målformuleringarna och synliggöra hur de hänger samman, stöttar eller motverkar varandra.



Länsstyrelsen har identifierat fem strategiska områden som ligger till grund för vår planering och vårt arbete med de globala målen och Agenda 2030. Dessa är:

- Ett hållbart samhällsbyggande
- Ett jämlikt och jämställt Halland
- Ett robust och motståndskraftigt län
- Ett län med begränsad klimatpåverkan och god livskvalitet
- Ett län med kraft att verka och utvecklas.

Precis som de globala målen är våra strategiska områden odelbara. Därför ställs höga krav på samverkan mellan olika verksamhetsområden och aktörer för att säkerställa att samtliga tre hållbarhetsperspektiv vägs in.

Hållbarhetsdilemman – att synliggöra målkonflikter

Förhållningssättet inom Agenda 2030 och inom detta projekt innebär att vi måste erkänna att arbetet för ett hållbart samhälle inte är en enkel, rak väg framåt. De olika målen ställs mot varandra och olika processer kan samverka eller motverka varandra beroende på omständigheter. I vissa situationer uppstår intressekonflikter, mer eller mindre tydliga.

Det innebär inte att arbetet för hållbarhet är omöjligt. Men för att hantera de konkreta situationer där olika mål ställs mot varandra behöver vi skifta perspektiv. Vi måste lyfta blicken och synliggöra och erkänna olika konsekvenser, både positiva och negativa, med olika

vägval. Där dilemman och potentiella målkonflikter uppstår kan rätt metoder och systemperspektiv bidra till omställning. På så sätt kan vi fatta medvetna beslut som tillsammans och var för sig bidrar till omställning mot en mer hållbar helhet.

Med utgångspunkt i detta har vi sammanställt tre halländska hållbarhetsdilemman, där det framgår hur social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet möts och samspelar med varandra. De är inte de enda dilemman som finns, tvärt om: i hållbarhetsarbetet kommer vi ofta att stöta på dem: på övergripande nivå eller väldigt konkret, och med olika starka inslag av sociala frågor, ekologi och ekonomi. De dilemman vi beskriver rymmer säkert också många frågeställningar som inte finns redovisade i rapporten.

Det vi vill med rapporten är inte att ge en slutgiltig bild av hållbarheten i Halland. Vi vill snarare introducera ett tankesätt och ge ett grundläggande kunskapsunderlag, som underlättar att identifiera och hantera hållbarhetsfrågor utifrån olika perspektiv och i samverkan mellan olika aktörer i en halländsk kontext. Samverkan och utbyte mellan olika verksamhets- och kompetensområden är en förutsättning för resursbevarande, utveckling och omställning till hållbarhet. Vi vill bidra till detta genom att skapa förståelse för olika perspektiv och kompetenser. Syftet är att bidra till bättre förutsättningar för arbetet med regional tillväxt som leder till en hållbar och konkurrenskraftig region.

Dilemma 1: Hur bygger vi?

Halland är en region där många vill bo. Vacker natur, goda pendlingsmöjligheter och stark arbetsmarknad gör att många flyttar till regionen och vill stanna kvar. Att det ofta är personer med goda inkomster som flyttar till Halland ger goda ekonomiska förutsättningar för regionen, för att skatteintäkterna blir goda och för att färre behöver stöd i olika former.

Inflyttningen leder till att behovet av bostäder och infrastruktur ökar och måste byggas. Hur görs det på ett hållbart sätt?

Tät bebyggelse med flerfamiljshus i tätorter har fördelar genom att fler personer på liten yta ger underlag för både samhällsservice, affärsverksamheter och kollektivtrafik. Samtidigt behöver det ske på ett genomtänkt och medvetet sätt, annars skapas också risker för boendesegregation och för att viktiga gröna ytor och mötesplatser i tätorterna byggs bort. Gles bebyggelse med enfamiljshus i attraktiva områden är det som byggs mest. Sådana boendeformer är mer tillgängliga för en befolkning med goda inkomster. Gles bebyggelse innebär också att städerna expanderar och att mark omvandlas till bostadsområden istället för att användas för exempelvis livsmedelproduktion, dagvattenhantering, rekreation eller bevaras som värdefulla naturområden.

Vårt första halländska hållbarhetsdilemma handlar om hur vi använder mark och bygger våra gemensamma samhällen.

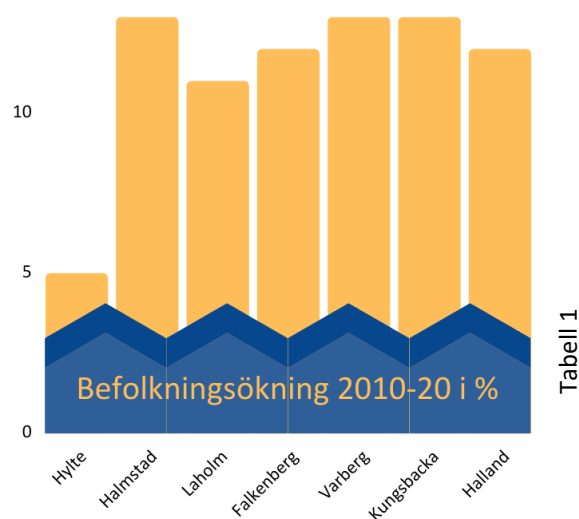
Stor inflyttning

Befolkningen i Halland växer. Mellan 2010 och 2020 ökade befolkningen i Halland som helhet med runt 10%. Hylte är den kommun där befolkningstillväxten är minst, 5% jämfört med mellan 11 och 13% i de andra kommunerna¹.

Detta speglar attraktiviteten i Hallands natur. Natur och friluftsvärden, särskilt utefter kusten, är en viktig del av Hallands attraktionskraft jämfört med andra regioner, tillsammans med goda boendemöjligheter, god arbetsmarknad och goda pendlingsmöjligheter. Det lockar en befolkning med goda inkomster som har ekonomiska möjligheter att välja sin bostad och boendemiljö och prioriterar en naturnära tillvaro. De som lämnar Halland söker i högre grad än andra regioner ett storstadsliv.

Hallands värden avspeglas i att den befolkning som flyttar in i Halland är oftare är i den genomsnittliga regionen i medelåldern eller små barn, alltså barnfamiljer troligtvis som etablerat sig på arbetsmarknaden, och med ekonomiskt utrymme att prioritera sitt boende.

Inflyttningen i Halland har stor betydelse för den ekonomiska utvecklingen. En större befolkning ger mer skatteintäkter och mer underlag för tillväxt, i synnerhet om de tillhör en



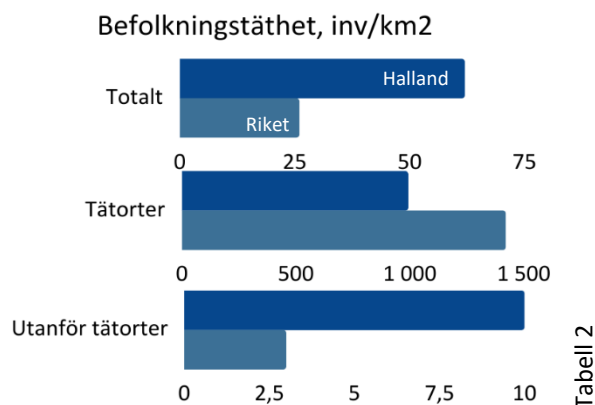
Tabell 1

¹ Tabell 1, Nettoökning per kommun 2010-2020, källa SCB

befolkningsgrupp med hög utbildning och goda inkomster. Halland har alltså mycket goda förutsättningar för hållbar utveckling både ekonomiskt, ekologiskt och socialt, om inte utvecklingen innebär att de långsiktiga värdena överexploateras.

Tät landsbygd - glesa städer I Halland, jämfört med riket, är befolkningstätheten hög på landsbygden men gles i städerna.

Sammantaget bor drygt 62 personer per kvadratkilometer i Halland, jämfört med 25 i riket², men då räknas de glest befolkade norrlandslänen-in. I tätorterna bor 994 personer per kvadratkilometer, jämfört med 1422 i riket, och utanför tätorterna bor nära 10 personer per kvadratkilometer jämfört med drygt 3 i riket³.



Ökat tryck på kuststräckan

I hög grad kan detta förklaras av att många söker sig till Halland just för möjligheterna till ett naturnära boende. Det som lockar i Halland är ett liv nära naturen, men utan att förlora tillgång till städernas fördelar. Utefter kusten finns förutom den vackra naturen också goda möjligheter att resa mellan tätorter och till de större arbetsmarknadsregionerna norr och söder om Halland.

Att allt fler vill bo utefter den halländska kusten gör att alltmer yta tas i anspråk för bostäder och infrastruktur i området. Mänsklig påverkan har historiskt haft stor inverkan på miljön. Områden som tidigare var obeboeliga ljunghedar och sankmark omvandlades för att användas bland annat till jord- och skogsbruk. Skogen är i hög grad planterad granskog för att försörja träindustrin med råvara. Framtida påverkan på miljön behöver göras med hänsyn till de konsekvenser den får på lång sikt, både utifrån ett klimatperspektiv och med hänsyn till biologisk mångfald.

Stränderna är också en stor källa till glädje, motion och rekreation för både hallänningar och turister. Tillgången till natur är dock inte helt jämnt fördelad. Möjligheterna att nå den begränsas av tillgång till transport, tid och utrymme.

Området närmast stranden påverkas också av mer bebyggelse, både fasta bostäder och faciliteter för rekreation och besöksnäring. Stränder används i högre grad vilket ökar slitage och nedskräpning. Bryggor, kiosker, golfbanor och liknande påverkar naturmiljöerna både på land och i vattnet längs stränderna. De orörda kuststräckorna blir allt färre.

Till havs utanför Hallands kust finns också goda möjligheter att anlägga vindkraftverk, som å ena sidan bidrar till fossilfri elproduktion, men å andra sidan påverkar närmiljön både för människor och djur.

Minskad mångfald

Den biologiska mångfalden minskar och ekosystemen påverkas av förändrat klimat, förorening

² Tabell 2: Befolkningstäthet, inv per kvadratkilometer

³ Tabell 2: Befolkningstäthet, inv per kvadratkilometer

och utbredning av monokulturer, påverkas. Den biologiska mångfalden är känslig för varje förändring: en art kan vara nödvändig för en annan arts överlevnad, och den arten kan i sin tur ha stor påverkan på andra arter.

När mångfalden minskar kan också få effekter på människors vilja att vara i naturen. Om exempelvis fisken minskar, minskar också sport- och fritidsfiskande. Det i sin tur kan påverka hur vi ser på naturen och vår vilja att skydda och ta hand om den. Det kan alltså bildas positiva eller negativa spiraler där vi tar hand om det vi tycker om, och det som tas om hand blir vackert och tillgängligt och därför uppskattat.

En jordbrukande region

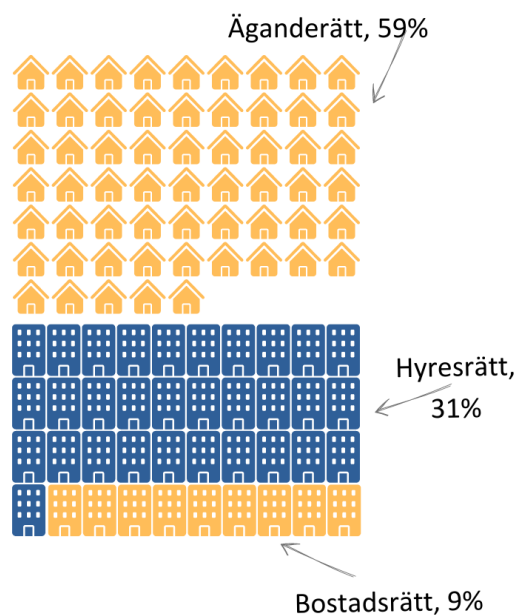
Inhemsk livsmedelsproduktion är viktigt för självförsörjningen i Sverige. Behovet av beredskap har synliggjorts i samband med pandemin och andra kriser. Dessutom är livsmedelsproduktion nödvändig för människors överlevnad och när produktionen sker i Sverige har vi större möjligheter dels att korta transportsträckorna, dels att nå jordbruket med olika styrmedel för att ställa om till mer ekologiska metoder. Det halländska jordbruket är inte en stor näringsgren, knappt 3% arbetar inom jord- och skogsbruk, men större än i riket som helhet (knappt 2%)⁴, vilket gör Halland till en viktig källa till inhemskt producerade livsmedel.

Många jordbruksprodukter förädlas också vidare i livsmedelsindustrin, som ger arbetstillfällen åt personer med kortare utbildning i Halland. Att både jordbruk och livsmedelsindustri blir en bärkraftig bransch som småföretagare kan leva på är dock beroende av en marknad där livsmedel kan säljas, där både offentlig sektor, restaurangnäring och privatpersoners inköp spelar roll.

Många bor i småhus

Andelen som bor i äganderätt, alltså oftast enfamiljshus, är högre i Halland än i riket som helhet, 59% jämfört med 48% i riket. Störst är skillnaden bland personer med eftergymnasial utbildning där nära 60% i Halland bor i äganderätt, men även bland personer med förgymnasial och gymnasial utbildning är andelen 56%. I riket är andelen 48% oavsett utbildningsnivå. Män bor betydligt oftare i äganderätt än kvinnor, som oftare bor i hyresrätt⁵. Många enfamiljshus ligger i den attraktiva kuststräckan med höga bostadspriser, men i Hallands inland är huspriserna lägre och många med kortare utbildning i de områdena bor i enfamiljshus.

Andel i olika boendeformer

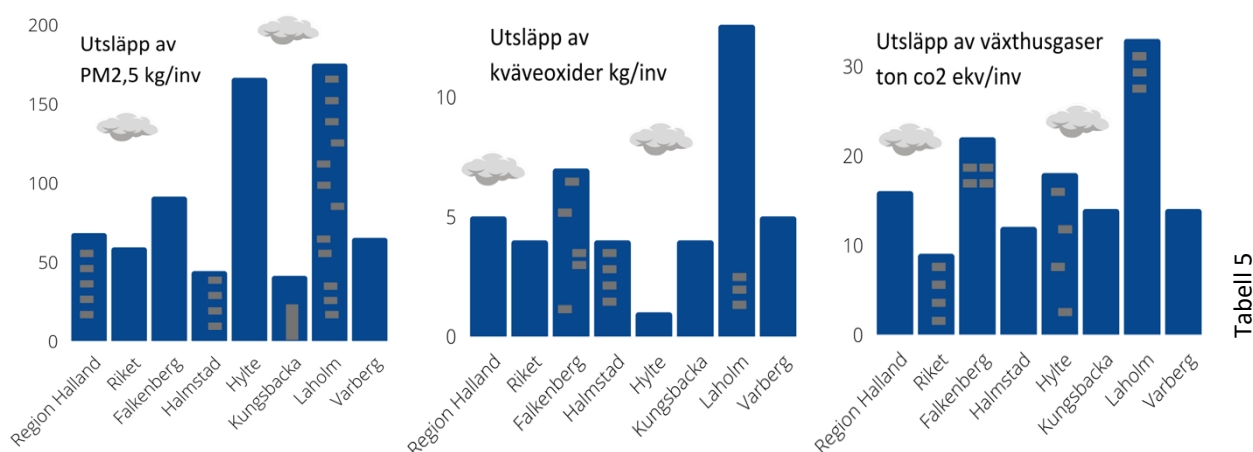


Tabell 4

⁴ Tabell 3: Näringsgrenars storlek

⁵ Tabell 4: Andel som bor i olika boendeformer

Den högre andelen boende i småhus avspeglas i utsläpp från egen uppvärmning: både utsläpp av partiklar (PM2,5), kväveoxider och växthusgaser är högre i Halland än i riket, i synnerhet i de kommuner där tätorterna är mindre (Falkenberg, Hylte och Laholm) vilket är ett resultat av att fler hus värms upp med ved⁶. Samma kommuner har också länets lägsta fastighetspriser. Utsläppen av klimatgaser har minskat mycket de senaste decennierna, främst på grund av en omställning till lösningar som kräver mindre energi och till klimatvänliga källor. En orsak till högre utsläpp i glesare befolkade kommuner kan vara sämre anslutningsgrad till grön el via exempelvis fjärrvärme, och motsvarande större beroende av ved- och pelletseldning. Mindre ekonomiska möjligheter till investeringar som minskar utsläppen kan också bidra till högre utsläpp i kommuner med lägre inkomster.

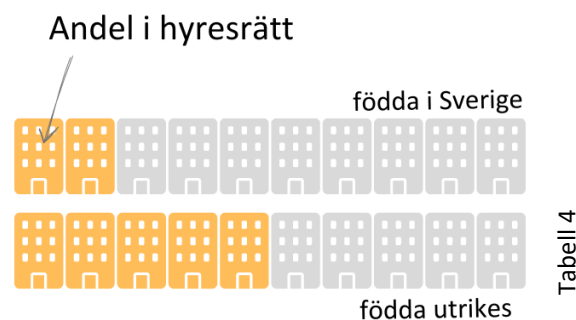


Tabell 5

Dominansen av småhus i Halland har alltså betydande negativa miljökonsekvenser. Samtidigt är det en ekonomisk och social tillgång, genom att vara en del av Hallands attraktionskraft och bidra till att locka till sig en resursstark befolkning. Det är tydligt att många människor vill bo i egna hus om de har möjlighet. Utmaningen ligger med andra ord i hög grad i att skapa utrymme för de fördelar som finns med det glesa boendet dominerat av småhus, men att göra det inom mer miljömässiga ramar.

Alla bor inte i småhus

Även om andelen som bor i lägenhet är lägre i Halland än i riket är det fortfarande runt 40% av befolkningen. Främst är det andelen som bor i bostadsrätt som är lägre i Halland⁷.



Tabell 4

⁶ Tabell 5: Utsläpp till luft från egen uppvärmning per invånare

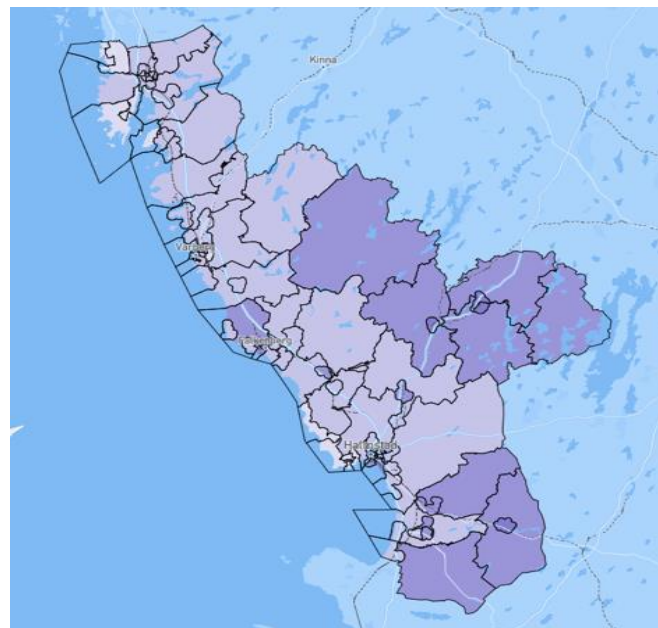
⁷ Tabell 4: Andel som bor i olika boendeformer

Hyresrätten är den bostadsform som är mest tillgänglig för personer med lägre inkomster, som har svårt att spara ihop till kontantinsats och svårt att få lån för bostadsköp, vilket återspeglas i de boende: Runt en tredjedel, fler kvinnor än män, fler yngre än äldre och fler med kort utbildning än med lång utbildning bor i hyresrätt. Andelen boende i hyresrätt ökar också ju längre ifrån Sverige människor är födda⁸.

Ofta ligger hyresrätter i andra bostadsområden än ägande- och bostadsrätter. Det skapar en boendesegregation som försvårar möten mellan olika grupper i samhället. Områden med många hyresrätter och lägre genomsnittsinkomster kännetecknas ofta av att de ligger avgränsat. Vägar, industriområden mm gör det svårare för de boende att röra sig mellan olika stadsdelar och att resa in mot centrum.

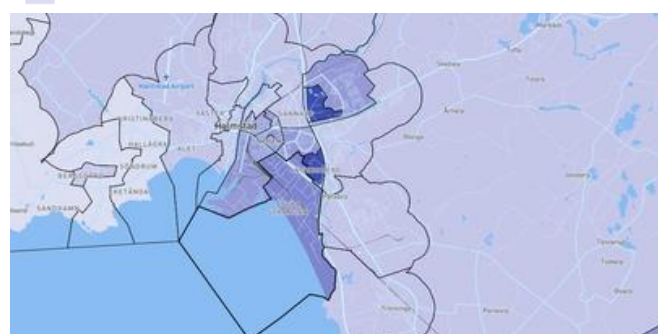
Myndigheten Delmos områdesindelning⁹ i Halland visar tydligt hur segregationen i Halland ser ut: Områdestyp 5, med mycket goda socioekonomiska förutsättningar, finns främst längs havet norr om Halmstad och i Kungsbacka. Områdestyp 3 socioekonomiskt blandade och 2, med socioekonomiska utmaningar, finns främst i inlandet, runt Hylte och Ullared, och på landsbygden i Laholm, och i mindre områden i Halmstad, Falkenberg och Varberg. Två områden klassas som nivå 1, med stora socioekonomiska utmaningar, båda ligger i Halmstad: Andersberg och Vallås Västra.

I Halland ligger områden med lägre inkomstnivåer ofta längre ifrån det attraktiva området utefter havet, både i städer och utanför. Vissa områden har andra barriärer mot kusten, exempelvis ett järnvägsspår eller ett industriområde. För dem som bor i dessa områden kan det vara svårare att ta del av den attraktiva kusten, med dess fördelar för livskvalitet och både psykisk och fysisk hälsa.



Områdestyper:

- Uppgift kan ej anges
- Områdestyp 1 – Områden med stora socioekonomiska utmaningar
- Områdestyp 2 – Områden med socioekonomiska utmaningar
- Områdestyp 3 – Socioekonomiskt blandade områden
- Områdestyp 4 – Områden med goda socioekonomiska förutsättningar
- Områdestyp 5 – Områden med mycket goda socioekonomiska förutsättningar



⁸ Tabell 6: Andel ekologiskt odlad ekomark

⁹ Delmos Segregationsbarometer,

<https://segregationsbarometern.delmos.se/labbet/#/omradesstatistik/map?indicator=0-1,2,3,4,5&location=lan-13&bg=0&sweden=1> , juni 2022

Trångboddhet skapar sämre livschanser

I områden med många hyresrätter är trångboddhet vanligare än i andra områden. Trångboddheten i Halland är i genomsnitt lägre än i riket för samtliga grupper, men skillnaderna är stora. Särskilt hög är trångboddheten bland utrikes födda, samma grupper som har svårare att ta sig in på arbetsmarknaden och i samhället som helhet¹⁰.

När grupper med sociala svårigheter samlas i avskurna bostadsområden med sämre boendestandard och förutsättningar generellt skapas sociala problematiker som får konsekvenser för människors hela liv. De boende har sämre ekonomi och svårare att klara vardagen, med påföljande stress och psykisk ohälsa. I många fall läggs detta ovanpå tidigare upplevelser av exempelvis krig och flykt och i det nya landet av bristande förståelse, rasism och exkludering. Barnen går i skolor med högre belastning, och får därför svårare att klara sig, sämre tillgång till fritidsaktiviteter (som ofta kostar pengar) och upplever ett utanförskap överlag. Hemmet blir inte en plats för vila och gemenskap, utan trångt och fyllt av konflikter och det är svårt att hitta platser för studier eller för att bara få vara ifred.

Tät befolkning skapar livskraftiga lokala samhällen

När befolkningstätheten är hög ökar möjligheterna för ett levande lokalt samhälle. Det gäller offentlig service som kollektivtrafik, kultur- och fritidsverksamheter och samhällsservice som förskolor och skolor. I ännu högre grad gäller det privat verksamhet, restauranger, frisörer och andra små verksamheter, där företagarna behöver tillräckligt med kunder för att kunna leva på sin verksamhet.

Andel trångbodda



Tabell 7

Det är ofta småföretagare som driver de privata verksamheter som finns lokalt. Denna grupp företagare: restauranger, butiker och privata tjänster som frisörer och hudvårdssalonger, är den som mest inkluderar personer som annars driver företag i lägre utsträckning: kvinnor och utrikes födda.

Ett levande lokalt samhälle har stor betydelse för det sociala livet i området. En lokal lanthandel eller café kan bli en samlingsplats och väldigt betydelsefull för möten mellan människor, en konsthall eller en restaurang kan locka invånare i en hel stad till ett socialt utsatt område och bidra till att bilden av det blir mer nyanserad. Detta stärker tillit och delaktighet i samhället, faktorer som allt mer lyfts som förutsättningar för en fungerande demokrati, och som idag finns i högre grad hos mer gynnade grupper i samhället.

När service, handel och tjänster finns nära människors boende krävs också färre resor, vilket minskar både utsläpp och trycket på infrastruktur. Därför är god lokal service också en fördel för miljön.

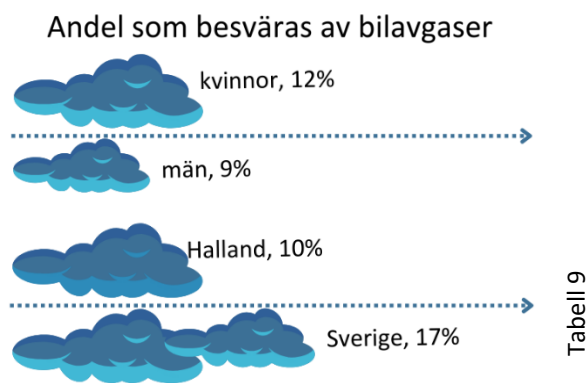
Att ta vara på mellanrummen

En nackdel med förtätade städer är att ytor mellan bostadshus, byggnader och vägar och annan

¹⁰ Tabell 7: Andel som är trångbodda enligt norm 3, befolkningen +16 år

infrastruktur minskar. Det rör sig om både mer eller mindre anlagda parker och grönområden, och om små gräsplättar, trädbevuxna partier mm som ligger mellan husen. Dessa ytor har i många fall en större betydelse för livsmiljön i staden än vi tänker oss. Ytor som inte är hårdlagda jämnar ut flöden vid regnväder, något som blir allt mer aktuellt när klimatförändringarna ökar antalet skyfall. Grönytor och annan genomsläpplig mark renar regn- och smältvatten och kan fylla på grundvattnet om det hålls kvar i grönytor eller våtmarker istället för att ledas bort.

De gröna ytorna i staden sänker temperaturen i staden och bidrar till både luftkvalitet och luftcirkulation. En variation av grönytor med träd, gräs och olika sorters blommor bidrar till biologisk mångfald genom att skapa livsmiljöer för växter och djur. Det bygger också samband med omgivande landskap. Halland har god luftkvalitet i jämförelse med riket både när vi ser på upplevelse av luftkvalitet¹¹ och besvär av bilavgaser¹², vilket troligen kan förklaras av de jämförelsevis glesa tätorterna.



Gröna ytor innebär också livskvalitet för invånarna i området: att kunna ta en kaffe i solen, eller lekplatser för barn. I Halland har, enligt Folkhälsomyndighetens Miljöhälsoenkät färre än i riket tillgång till en grönyta inom promenadavstånd från bostaden. Detta är något märkligt eftersom naturen är en viktig del av Hallands attraktionskraft och fler än i riket säger sig vistas i naturen dagligen. En hypotes är att tillgången till naturen är ojämnt fördelad i befolkningen så att en stor andel bor väldigt naturnära, medan en liten andel har svårt att alls få tillgång.

Hur bygger vi ett hållbart samhälle?

Samhällsplaneringen och byggandet i Halland är nyckelfrågor för ett framtida hållbart Halland. Många intressen står mot varandra och för att väga dem mot varandra krävs en helhetssyn med samlad planering kring hur marken ska användas, hur naturen ska tillgängliggöras och hur miljön ska bevaras på bästa sätt, samtidigt som behov av byggnader för boende och näringsliv och transport tillgodoses.

Planeringen inför framtida byggande behöver förbättra möjligheterna till effektiva transporter. Att bygga tätare utefter befintliga stråk möjliggör framtida gemensamt resande, men möjliggör också gemensamma investeringar i nya teknisklösningar när sådana kommer. Det tar också mindre ny mark i anspråk vilket lämnar övrig mark orörd eller för produktion av olika slag. Att freda vissa områden blir särskilt viktigt utefter kusten där efterfrågan är hög både för boende och rekreation, och det därför finns starka kortsiktiga ekonomiska incitament för att exploatera marken. På lång sikt är det viktigt också ur ett ekonomiskt perspektiv att bevara Hallands vackra kust.

Även om förtätning är ett sätt att minska den totala ytan som exploateras måste det göras klokt. Genom att blanda gles och tät bebyggelse, exempelvis genom att blanda olika upplåtelseformer

¹¹ Tabell 8: Upplevd luftkvalitet i och utanför bostaden

¹² Tabell 9: Andel som besväras av bilavgaser i eller i närheten av bostaden

och en- och flerfamiljshus både i och utanför städerna skapas stora både sociala och ekologiska värden. Gröna ytor byggs in, naturen tillgängliggörs för fler och boendesegregationen minskar. Genom att också planera för parker och gemensamma gröna ytor mellan bebyggelsen skapas förutom gröna lungor också ytor för möten och social samvaro.

Utöver nybyggnation behöver befintliga ytor, byggnader och infrastruktur utnyttjas på ett bättre sätt. Nya bostäder och lokaler kommer att behöva byggas, men det finns också stora möjligheter i de lokaler som redan finns, till exempel att bygga in parkeringsytor (och så långt som möjligt minska behovet av dem), använda lokaler och byggnader på ett bra sätt och underlätta för lokal samverkan för olika typer av verksamheter. I vissa områden finns också stora behov av upprustning, renovering och ibland ombyggnad, där både ekologiska och sociala hänsyn kan skapas.

På motsvarande sätt behöver det planeras för serviceverksamheter i närheten av boendet, både offentliga verksamheter som förskolor och bibliotek, och kommersiella. Det minskar behovet av resandet och ökar mötesplatserna i lokalsamhället. Idéer om 15-minutersstaden är aktuella i sammanhanget. Det är uppdaterade varianter av 50-talets ABC-stad, med nära till all service som behövs i vardagen, där samhällets ökande digitalisering kan utnyttjas och ekologiska hänsyn kan tas. De behöver då anpassas till lokala förutsättningar vad gäller både natur, infrastruktur och arbetsmarknad.

Kommunerna, Länsstyrelsen och framöver även Regionen har viktiga roller att spela i samhällsplaneringen. Kommunerna har planmonopol och ansvar för mark och vattenanvändning genom översiktsplanering och detaljplanering. Kommunerna har också stora möjligheter att styra byggandet genom att ställa olika sociala och ekologiska krav för upplåtelse av mark. Länsstyrelsen och Regionen har ett övergripande ansvar för planering och tillståndsgivande. Samtliga offentliga verksamheter har också ett ansvar för att inom sina områden stimulera samverkan, samarbete och gemenskap.

Dilemma 2: Hur reser vi?

Befolkningen i Halland vill och behöver förflytta sig. Pendlingen är stor, både över länsgränsen, främst norr ut till Göteborgsregionen, och mellan tätorterna i Halland. Goda pendlingsmöjligheter skapar ökade möjligheter för människor att resa till jobbet. En vidgad arbetsmarknad ökar möjligheterna till egen försörjning, och företagen får lättare att hitta rätt arbetskraft vilket gynnar både samhällsekonomin som helhet och de människor som får anställning. Som vi sett är en stor del av Hallands attraktionskraft just möjligheterna till ett större boende i naturnära läge. Det understryker vikten av att kunna resa till arbetet, kortare eller längre sträckor.

Samtidigt innebär det ökande resandet en allt större belastning på naturen, dels genom utsläpp av både koldioxid och andra miljöskadliga ämnen, dels genom infrastrukturens påverkan på landskapet och naturen.

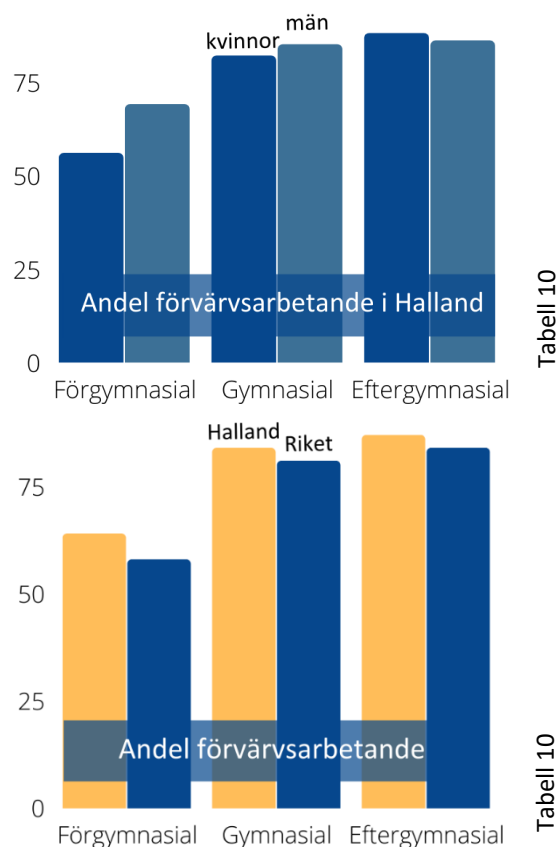
Vårt andra halländska hållbarhetsdilemma handlar om hur vi kan bibehålla resandets positiva sidor med så lite miljöpåverkan som möjligt.

En expansiv region med behov av arbetskraft

Halland är en expansiv region med god tillgång till arbeten, framför allt för personer med kortare utbildning. Andelen förvärvsarbetande är högre än i riket¹³ och i synnerhet i grupper med enbart förgymnasial utbildning som har svårast att ta sig in på arbetsmarknaden.

Största näringsgrenarna är tillverkning, utvinning, energi och miljö, handel, finansiell verksamhet och vård och omsorg. I jämförelse med riket är byggverksamhet, jord- och skogsbruk och handel större, vilket speglar den goda arbetsmarknaden för personer med kortare utbildning. Arbetslösheten¹⁴ är lägre än i riket, särskilt i Kungsbacka och Varberg där den är runt 3%. Högst är arbetslösheten i Hylte, där 8,6% var registrerade som arbetslösa i juli 2022.

Företagare i Halland ser positivt på framtiden, men ett av de främsta hindren för utveckling de ser är tillgången till lämplig arbetskraft¹⁵, betydligt större än i riket. Det illustrerar vikten av att kunna para ihop arbetskraft med arbetstillfällen: att hitta rätt person till rätt jobb. Möjligheterna att resa vidgar



¹³ Tabell 10: andel förvärvsarbetande

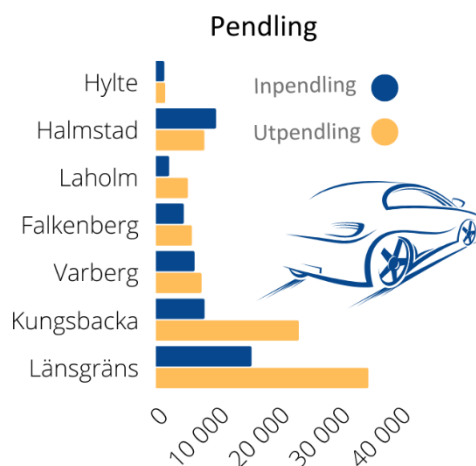
¹⁴ Tabell 11: Inskrivna arbetslösa

¹⁵ Tabell 12: hinder för företagens utveckling

arbetsmarknaden för invånarna i Halland, och därmed rekryteringsbasen för företag. Det skapar ekonomisk utveckling både på individ- och samhällsnivå, och minskar de sociala problem som ofta följer med längre perioder av arbetslöshet.

Pendling kopplar ihop människor med arbeten

Halland är en pendlingstät region. En stor majoritet av pendlarna pendlar norrut till Göteborgsregionen¹⁶. Hur stor andel som pendlar varierar mycket i Halland. Störst är pendlingen i Kungsbacka där mer 55% av de förvärvsarbetande boende pendlar. Att Kungsbacka är ett utpräglat pendlingssamhälle märks också på att inkomsterna är höga men den inhemska produktionen, bruttoregionalprodukten, är låg. Inflyttningen från Göteborg till länets norra delar är relativt hög och många småbarnsföräldrar som flyttar till Halland för att bo i naturnära småhus väljer att fortsatt arbetspendla till Göteborgsregionen.



Tabell 13

Också i Laholm är utpendlingen stor, över 40%. Där går pendlingen dels söderut mot Öresundsregionen, dels norrut mot Halmstad¹⁷. Den enda kommunen i Halland med högre in- än utpendling är Halmstad. I Hylte är in- och utpendlingen ungefär lika stora. I antal är pendlarna flest in till Halmstad, Kungsbacka och Varberg, vilket belyser att den halländska pendlingen i första hand sker utefter kuststräckan: över länsgränserna eller mellan samhällena utmed kusten.

Resandet är alltså både en ekonomisk och en social motor i Halland: arbetskraft kan resa till arbetsplatser i länet, vilket bidrar till företagets tillväxt, och utanför regionen, vilket ger skatteinkomster från en befolkning som ofta har inkomster över genomsnittet. Låg arbetslöshet och goda inkomster ökar människors möjligheter att välja hur de vill leva. Baksidorna är dels att alla inte får samma möjligheter, dels att de resval som görs tenderar exploatera naturen och bidra till miljöförstöring och klimatkris.

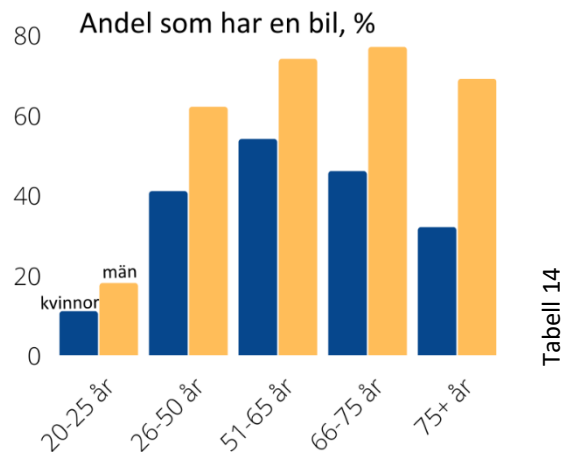
Bilen som norm

Våra samhällen idag är utformade utifrån bilåkandets behov: vägar, stadsbilder mm skapas för att rymma bilar och expanderar i relation till bilismens behov.

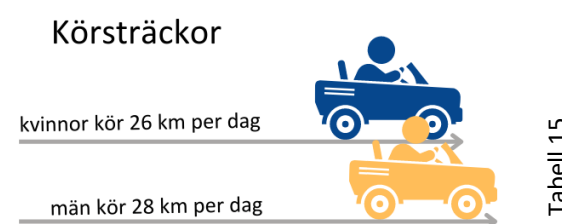
¹⁶ Tabell 13: Pendling över kommun- och länsgräns

¹⁷ Tabell 13: Pendling över kommun- och länsgräns

Halland är ett mer biltätt samhälle än riksgenomsnittet. En orsak är glesa städer och tät landsbygd: många reser till sina arbetsplatser, och kollektivtrafiken är inte alltid tillräcklig. Bilägande är tydligt kopplat till boendet. Utsläppen från transportsektor, både av växthusgaser, kväveoxider och partiklar är högre i de mer glest befolkade kommunerna där andelen villor är hög, och högre generellt i Halland än i riket. Det finns också en tydlig könsskillnad. Andelen som har minst en registrerad bil i trafik är runt 20 procentenheter högre bland män än kvinnor¹⁸. Även vad gäller bilanvändande finns uppgifter som visar att män kör bil i betydligt högre grad än kvinnor¹⁹. Inrikes födda har i högre grad än utrikes födda tillgång till bil²⁰, vilket förmodligen beror på en kombination av lägre inkomster och boendeform.

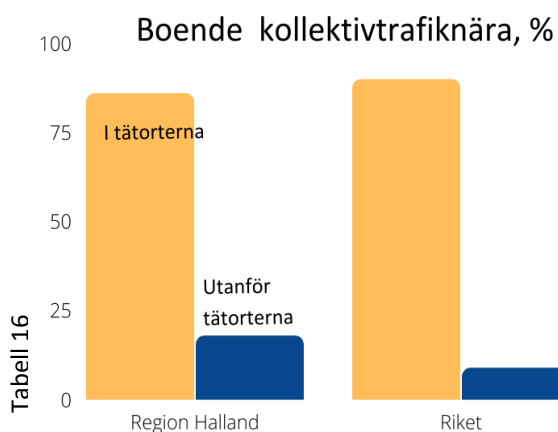


Tabell 14



Tabell 15

En undersökning gjord av Region Halland visar att många människor väljer bilen eftersom det går snabbast. Att anpassa platser och tider för när man behöver vara på en viss plats efter kollektivtrafiken skulle därför kunna vara ett effektivt sätt att underlätta mer kollektivt resande. Attityderna mot hållbart resande är ofta positiva - åtminstone bland de som deltog i undersökningen (i första hand kontorspersonal) - men vägs alltså upp av de praktiska vinsterna med bil. Pandemin har också satt fokus på att allt resande inte är nödvändigt. Att kunna mötas och samarbeta delvis på distans minskar behovet att resa. Å andra sidan ställer det ökade krav på de miljöer där arbetet ska utföras istället.



Tabell 16

Olika tillgång till kollektivtrafik

Hur bra tillgången till kollektivtrafik är spelar som vi sett ovan stor roll för om den används. Tillgången idag styrs i hög grad av underlaget för resande - alltså hur många som vill eller kan tänkas vilja resa.

En lägre andel av invånarna i Halland än i riket bor i kollektivtrafiknära läge i tätorterna, men på landsbygden bor fler kollektivtrafiknära. Det speglar att tätorterna är glesa men landsbygden tätbefolkad. Kungälv, med många villor och mycket pendling till Göteborgsregionen, sticker

¹⁸ Tabell 14: Andel (%) av befolkningen i Halland som har en eller flera personbilar i trafik

¹⁹ Tabell 15: Felmarginalerna i undersökningen är så höga att slutsatserna är högst oklara. Att män kör bil mer än kvinnor finns dock belagt i ett stort antal andra undersökningar.

²⁰ Tabell 14: Andel (%) av befolkningen i Halland som har en eller flera personbilar i trafik

ut med låg tillgång till kollektivtrafik i tätort. Hylte, som är glest befolkat och som inte ligger längs den vältrafikerade kusten, har lägst tillgång till kollektivtrafik på landsbygden. Halmstad är länets största stad, och också den kommun där tillgången till kollektivt resande är bäst både i tätorten och utanför.²¹ En majoritet av nytillkomna bostäder i länet byggs i kollektivtrafiknära läge, men också här varierar det mycket. I Hylte andelen 100%, medan den i Varberg endast är 72%²².

Andel av nybyggen som är nära kollektivtrafik



Tabell 17

Kollektivt resande utefter kusten

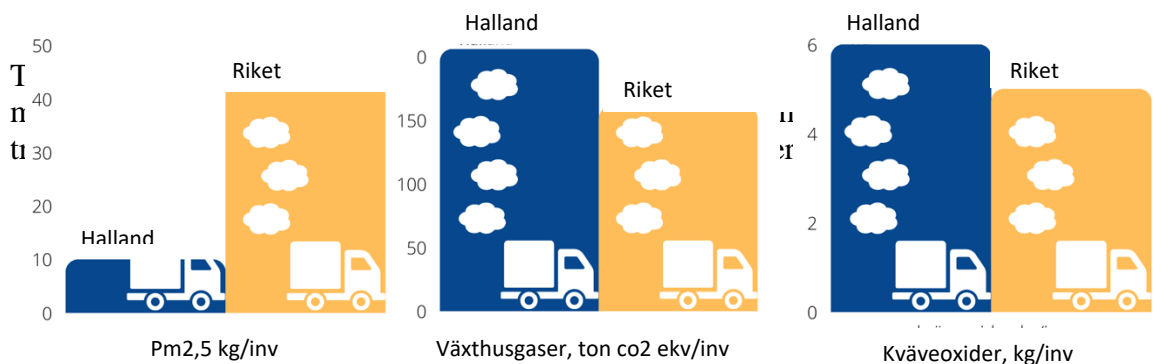
Stora satsningar har gjorts på resandet utefter kusten, bland annat med Västkustbanan och dess anslutningar, vilket också präglar resandet. En större andel av det kollektiva resandet i Halland jämfört med riket är längre sträckor med tåg. Det beror på den omfattande pendlingen i nord-sydlig riktning, utefter kusten, både mellan kuststäderna och över länsgränserna i norr och söder.

Att Halland har glesa tätorter och tät landsbygd gynnar inte det övriga kollektiva resandet. Antalet resenärer per avgång med buss är lägre än i riket, och speglas av det höga användandet av bil. Om det låga bussresandet är en effekt av dåligt utbud, eller om utbudet är en effekt av låg efterfrågan är svårt att säga. Troligen bildas positiva och negativa spiraler med olika resandeformer där tillgång och efterfrågan skapar varandra.

Bilberoende ökar utsläppen

Personbilar står för den största delen av transportsektorns klimatpåverkande utsläpp i Halland. De är dessutom högre än riksgenomsnittet. Det gäller samtliga kommuner, men i synnerhet i Hylte, Falkenberg, Laholm och Varberg.²³

Utsläpp från transportsektorn



Tabell 18

²¹ Tabell 16: Andel befolkning i kollektivtrafiknära läge

²² Tabell 17: Andel nytillkomna bostäder i kollektivtrafiknära läge

²³ Tabell 18: Utsläpp till luft från transportsektorn

²⁴ Tabell 19: Utsläpp av växthusgaser i Halland

antalet fordonskilometer kommer att öka på E6:an och andra halländska vägar fram till 2040.

Förutom klimatpåverkande utsläpp står transportsektorn för utsläpp av kväveoxider²⁵ som bidrar både till bildandet av marknära ozon och till försurning som påverkar den biologiska mångfalden negativt. Andelen försurade sjöar i Halland har sjunkit från nära 83% 1990 till 66% 2020, men minskningen har avstannat det senaste decenniet. Sydvästra Sverige, där Halland ingår, sticker ut kraftigt jämfört med riksgenomsnittet, som ligger på knappa 10%.

Bilar är också en källa till utsläpp av mikropartiklar, genom slitage på däck och vägbanor, även om uppvärmning och industri är större utsläppskällor. Höga nivåer av partiklar i luften kan ge andningsbesvär, i synnerhet för riskgrupper, såsom barn, äldre och personer med lungsjukdomar. I

förlängningen kan sådana sjukdomar också medföra stora kostnader för samhället, i form av vård och utebliven arbetsinkomst. Partikelutsläppen per invånare i Halland är lägre än i riket som helhet, med undantag av Falkenberg.

Infrastruktur styckar upp landskapet

Utöver utsläppen från vägtransporter ställer bilismen höga krav på infrastrukturen. Vägar, parkeringsplatser och liknande tar upp yta både i och utanför tätorterna som måste hårdläggas och inte kan användas till annat.

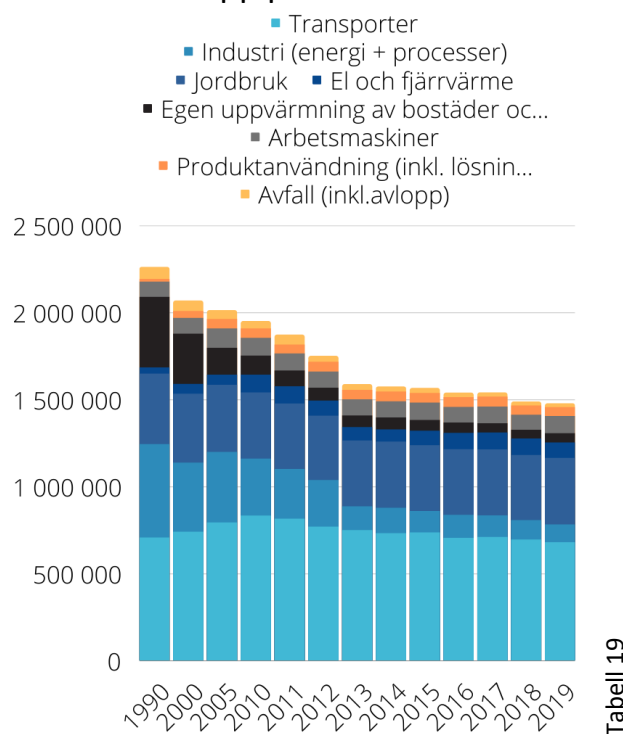
När en väg dras genom landskapet delas det upp i två delar. Det kan få stora konsekvenser för den biologiska mångfalden i området. I synnerhet påverkar det arter som har ett behov av att röra sig ostört över stora ytor. Det påverkar också möjligheten att möta andra populationer av samma art, vilket i längden kan leda till arters degenerering över tid.

Stora vägar skapar också barriärer mellan områden, delar upp bostadsområden och skiljer människor åt, både i städerna och utanför. En större väg genom tätorten kan förstärka boendesegregationen. En större väg gör det svårare för invånarna att nå naturområden utanför. Ett exempel i Halland är E6:an i nord-sydlig riktning. För att ha tillgång till det attraktiva området utmed kusten behöver man befinna sig väster om E6:an.

Ny teknik skapar nya möjligheter

Länge sågs bensindrivna bilar och kollektivtrafik som de enda transportmedlen för längre sträckor. På senare år har dock en mängd alternativ dykt upp, som både skapar möjligheter och

Klimatutsläpp per sektor i Halland



Tabell 19

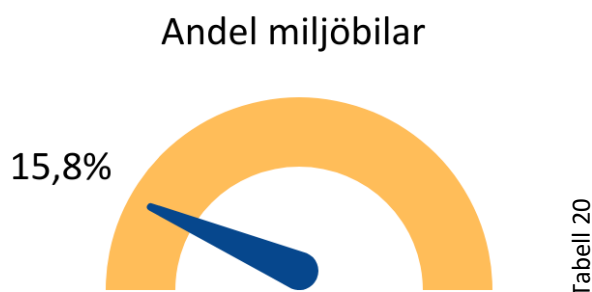
²⁵ Tabell 18: Utsläpp till luft från transportsektorn

ställer nya krav på infrastruktur och liknande.

Det mest miljövänliga transportmedlet är idag cykeln. Förekomsten av elcyklar, ellådcyklar och liknande har ökat både vem som kan cykla längre sträckor och hur cykeln kan användas. I Halland har 38% möjlighet att cykla till sin arbetsplats. Andelen är högst i de kommuner där många bor och arbetar i samma kommun, som Halmstad och Falkenberg, och lägre där pendlingen är hög, i exempelvis Laholm och Kungsbacka. 72% av befolkningen i länet har möjlighet att cykla till en tågstation i centralort på 30 minuter, 92% till en hållplats till en regionbuss. 78% av invånarna i Hallands kommuner tycker att utbudet av cykelvägar är bra, en förutsättning för att kunna använda cykel som transportmedel.²⁶

Förutom miljövinster finns stora hälsovinster att göra med att öka cyklismen. Bara drygt hälften av befolkningen i Halland är fysiskt aktiva dagligen 30 minuter eller mer. Daglig motion är en av de mest hälsofrämjande åtgärderna, och en bättre folkhälsa kan i förlängningen leda till minskade kostnader på samhällsnivå.

Förutom cykel finns idag mer miljövänliga bilar, som visserligen bidrar till trycket och slitaget på infrastruktur, men som minskar utsläppen. Runt 16% av bilarna i Halland klassas som någon form av miljöbil, vilket är ungefär motsvarande riksgenomsnittet. Högst är andelen i Kungsbacka och lägst i Hylte och Laholm²⁷. Det sammanfaller alltså med befolkningens ekonomiska situation: med mer pengar i plånboken finns större utrymme att investera i en miljöbil.



Elbilar ses allt mer som en del av lösningen på de transporter där kollektivtrafik och cykel inte räcker till. En förutsättning för omställningen till elbilar är tillgången till laddinfrastruktur. 2022 finns det fler publika laddpunkter per invånare i Halland jämfört med riket, däremot är andelen laddbara fordon lägre i Halland än i riket. Energi och klimatläget i Halland 2022 (LST och Regionen)²⁸.

Var ska elen komma ifrån?

När elektricitet blir en allt viktigare källa till energi både för transporter, uppvärmning och industri, väcks frågan om varifrån vi ska få vår elektricitet. Ringhals är utan tvekan Hallands största energiproducent, men räknas som en nationell angelägenhet, snarare än regional. Halland har också mycket goda möjligheter för att framställa mer förnybar el, i synnerhet vindkraft. Halland är jämförelsevis ett vindkraftsintensivt län men utvecklingen har avstannat under de senare åren och inom kort kommer många anläggningar att nå sin förväntade livslängd. Det finns dessutom möjligheter att tillvarata restprodukter från exempelvis

²⁶ Källa "Grön omställning i Hallands län", sid 57

https://www.regionhalland.se/app/uploads/2022/05/Gron_Omstallning_Halland_2022.pdf

²⁷ Tabell 20: Miljöbilar, andel av totalt antal bilar i det geografiska området, (%)

²⁸ Källa "Grön omställning i Hallands län", sid 51

https://www.regionhalland.se/app/uploads/2022/05/Gron_Omstallning_Halland_2022.pdf

skogsindustrin för att generera värme.

Produktionen av förnybar el är positiv ur klimatsynpunkt men den påverkar livsmiljön för både människor och djur. I de områden där exempelvis stora vindkraftsparker anläggs, både på land och till havs, pågår intensiva diskussioner av hur det påverkar närområdet både socialt, ekologiskt och i förlängningen även ekonomiskt, om områdets attraktionskraft minskar.

Det väcks också frågor om stabiliteten i elproduktionen från främst sol- vind- och vattenkraft. Kommer den förnybara energin att vara tillgänglig under de perioder när den behövs som mest, eller blir den säsons- och väderberoende? Tillfällig kapacitetsbrist på el kan få stora konsekvenser både för industrin och för människors privatekonomi, vilket blivit tydligt under våren 2022. Höjda energipriser får störst konsekvenser för människor med sämst ekonomi, både i form av priset på el och indirekt genom att höjda produktionskostnader i exempelvis livsmedelsindustrin ökar prisnivåerna generellt i samhället.

Minskar behovet av resande?

Coronapandemin har synliggjort hur vissa grupper, främst anställda på kontor, kan sköta hela eller delar av sitt arbete på distans. Som mest dryga 40% av hallänningarna arbetade hemifrån under första kvartalet 2021, en av pandemins toppar²⁹. Genomgående arbetade något färre hemifrån i Halland jämfört med i riket. En anledning är troligen att de näringsgrenar där arbete hemifrån var som störst: Information och kommunikation, finansiell verksamhet och offentlig förvaltning, är jämförelsevis mindre i Halland än i riket. I stora halländska näringsgrenar, som byggsektorn och industrisektorn, är arbete hemifrån svårare.

En förutsättning för distansarbete är att det finns tillgång till internetuppkoppling. Enligt SCB har 95% av hallänningarna tillgång till internet i bostaden. Tillgången varierar något utifrån ålder, kön och utbildningsnivå men är i samtliga grupper över 80%. Något färre har tillgång till en snabb uppkoppling.³⁰

Ökat distansarbete minskar behovet av resande, men ställer i gengäld högre krav på bostaden och möjligheten att arbeta hemifrån. Behovet av ett arbetsrum eller motsvarande ökar, vilket ytterligare ökar kraven på ett rymligt boende. Distansarbetet kan också skapa förändringar i människors livsstil överlag. Tid frigörs när pendling inte behövs, behovet av att möta andra på fritiden ökar när kollegorna inte är närvarande dagligen, och familjerelationer kan antas förändras när minst en befinner sig i hemmet mer än tidigare. Den dagliga motionen minskar när vi inte rör oss lika mycket i samhället som tidigare. Det finns också en risk att det minskande resandet för den som arbetar hemifrån motsvaras av en ökning av hemleveranser av allt från lunch till olika

Arbetade hemifrån 2021



87%

Information och kommunikation



21%

Byggverksamhet



7%

Hotell och restaurang

Tabell 21

²⁹ Tabell 21: arbete hemifrån bland personer i arbete i åldern 15-74 år (%)

³⁰ Tabell 22: Andel som har tillgång till internet i bostaden

inköp via internet och appar. Vilka de faktiska effekterna på lång sikt blir återstår att se.

Hur reser vi in i en hållbar framtid?

För att leva gott tillsammans behöver vi kunna transportera både oss och de varor vi behöver i vår vardag. Vi lever i ett samhälle där olika platser länkas samman både inom regioner, inom nationer och globalt, genom transporter av människor, varor och system. Den digitala utvecklingen har möjligheter att minska behovet av fysiska transporter, men kan inte ersätta dem helt.

För att minska transporterna krävs alltså både att vi reser och transporterar mindre, men också att vi gör det mer effektivt. Våra samhällen behöver planeras för att möjliggöra gemensamma transporter: kollektivtrafik för människor och samordning och samlastning av varor. Människor behöver också i högre grad gå och cykla för att transportera sig: kanske hela sträckan, kanske delar. Att Halland är ett geografiskt litet län med korta avstånd mellan tätorterna gör detta möjligt.

Tekniken skapar möjligheter. Den mängd nya, eldrivna fordon som utvecklats underlättar denna omställning. Elsparkcyklar, elcyklar och elmopeder gör det möjligt för fler att transportera sig längre sträckor än tidigare. Ellådcyklar ökar möjligheter att ta med barn och packning utan att använda bil. I de fall bil är det enda alternativet ökas antalet elbilar och laddhybrider, och bilarna görs mindre för att kräva mindre plats och drivmedel.

Att utöka infrastrukturen för denna typ av transporter med gång- och cykelvägar, parkeringar och laddstationer för elcyklar och elbilar skulle stimulera utvecklingen.

Det gäller särskilt i tätorterna. Stadsplaneringen behöver ställas om från att utgå ifrån bilen som norm, mot en stad som i första hand utgår ifrån cykel- och gångtrafik, med kollektivtrafik som främsta komplement och biltrafik endast när inget annat är möjligt. Förutom den infrastruktur som nämnts ovan behöver avstånden i många fall också kortas: att ha nära till vardagsservice minskar behovet av att använda bilen för att exempelvis hämta barn på skola, handla mat eller besöka vårdcentralen.

Dilemma 3: Hur konsumerar vi?

Konsumtionen har historiskt varit ekonomins motor, en drivkraft som lett till ökat välstånd både i Sverige och globalt. Människors materiella förutsättningar är en viktig del av ett gott liv. Rätten till mat, bostad och liknande är grundläggande mänskliga rättigheter och även aspekter som “att ha det andra har” har visat sig vara viktiga för människors välmående.

Samtidigt blir konsumtionens gränser alltmer uppenbara. Både uttaget av råvaror från jorden, utsläpp från tillverkning, transporter och avfallsberg går långt utöver vad jorden klarar av att hantera. Efterfrågan på billiga konsumtionsvaror leder till exploatering av både naturresurser och människor i synnerhet i fattiga länder.

Vårt tredje halländska hållbarhetsdilemma handlar om hur vi bygger en ekonomi som främjar välstånd, men utan att överutnyttja vare sig människor eller miljö.

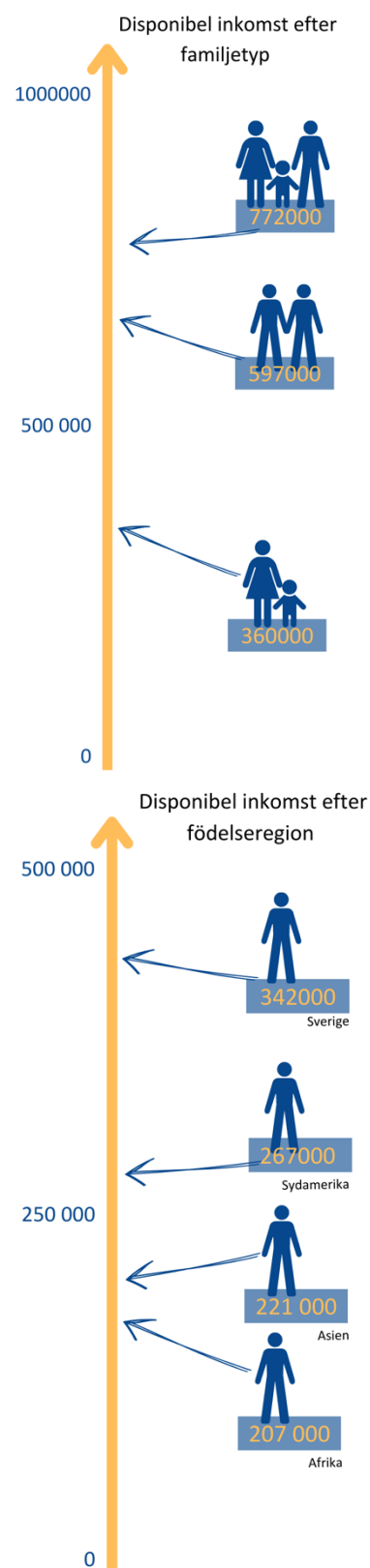
Vem konsumerar?

När vi talar om konsumtion tänker vi oftast på privatpersoners agerande. Runt 40% av Sveriges totala konsumtion består dock av den offentliga sektorns inköp i sina verksamheter, allt från mat och material i omsorgsverksamheter, till kontorsmaterial. Den offentliga sektorns konsumtion har alltså även den betydelse för konsumtionen som helhet.

Bland privatpersoner regleras konsumtionen framför allt av personernas inkomst. En tumregel är dock att över en viss inkomstnivå minskar andelen som spenderas på konsumtion - istället läggs pengarna på sparande och investeringar.

De som har högre inkomster, främst män, sammanboende, personer med högre utbildning och personer födda i Sverige³¹ har större möjlighet att göra investeringar i exempelvis mer klimatvänlig teknik eller konsumera kvalitetsprodukter som håller länge. Forskning visar dock att när vi minskar vår miljöfarliga konsumtion på ett sätt, tenderar de flesta att ta igen det på något annat, så att vi “unnar oss” en flygresa, eftersom “vi har ju inte bil”.

Motsvarande gäller i industrier: om exempelvis energianvändningen effektiviseras tenderar effektiviseringen användas i ökad produktion, snarare än i minskad totalanvändning. Detta kallas för Jevons paradox.



Tabell 23

Tabell 23

³¹ Tabell 23: Disponibel inkomst per konsumtionsenhet

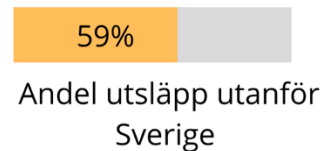
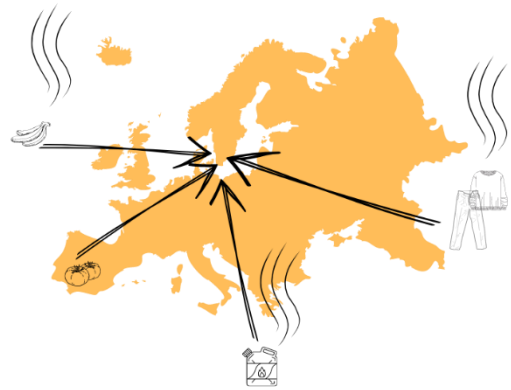
Sammantaget tycks det alltså som att de mest miljövänliga aktörerna i samhället är de som inte KAN konsumera - på grund av dålig ekonomi, högre priser eller helt enkelt att de mest miljöförstörande produkterna inte finns tillgängliga (exempelvis att vitvaror numera görs utan freoner).

Inte bara i Halland

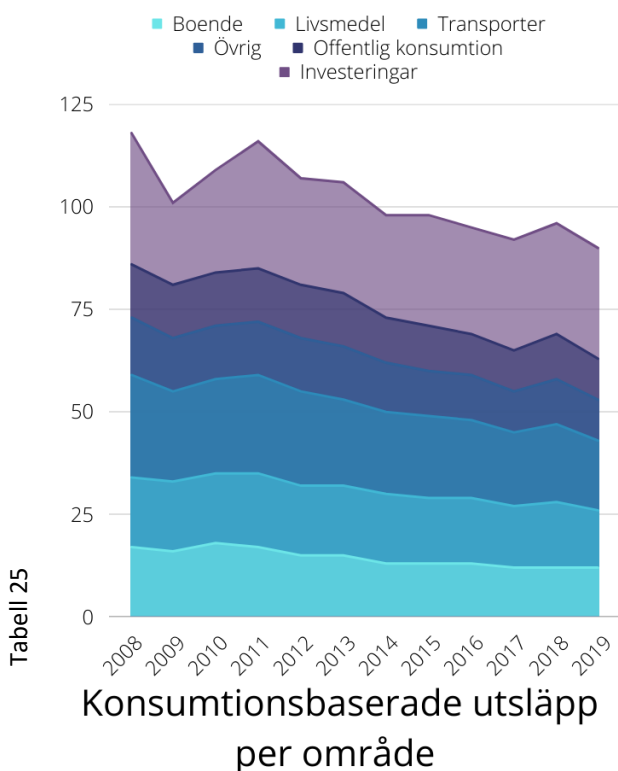
När vi talar om utsläpp i Halland avser vi vanligtvis de utsläpp som sker inom Hallands gränser, alltså egentligen det som produceras i Halland och de transporter som sker inom Hallands gränser.

En stor andel av det som konsumeras i Halland är inte producerat i Halland. En stor del av våra konsumtionsvaror kläder, vitvaror, teknik och liknande, produceras i andra länder.

Naturvårdsverket uppskattar att runt två tredjedelar av de utsläpp som genereras av konsumtion i Sverige sker utanför Sveriges gränser³². Sveriges globala fotavtryck, alltså hur mycket av jordens resurser vi använder, beräknas vara runt fyra gånger större än vad som vore möjligt för en långsiktigt hållbar utveckling³³.



Tabell 24



Vad gäller utsläpp talas det om konsumtionsbaserade utsläpp, alltså utsläpp kopplade till produktion och transport av en vara i flera led, oavsett var utsläppen sker. På motsvarande sätt finns en konsumtionsbaserad exploatering av människor och miljö på andra platser. Naturvårdsverket uppskattar att de samlade konsumtionsbaserade utsläppen i Sverige minskat från ca 12 ton koldioxidekvivalenter per person 2008 till ca 9 ton 2019. Hushållens konsumtion relaterat till boende utgör ungefär 13% av denna summa, av livsmedel 16%, av transporter 19% och övrig konsumtion 11%. Övriga utsläpp består av offentlig konsumtion och investeringar. Under samma tidsperiod har befolkningen ökat, vilket gör att den totala minskningen av utsläpp från Sverige inte är lika stor, från nära 110 kiloton koldioxidekvivalenter 2008³⁴ till 93 år 2019.

Den konsumtionsbaserade exploateringen av

³² Tabell 24: Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser i Sverige och andra länder

³³ Tabell 25: Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per område

³⁴ Med mycket stor variation i utsläpp mellan 2008 och 2012, troligen beroende på den ekonomiska krisen.

människor, miljö, samhällen och kulturer är svår att spåra till Halland i exakta mått. Men eftersom det finns en tydlig koppling mellan tillgång till pengar och konsumtion, och inkomsterna i Halland är högre än i riket, är det rimligt att anta att de halländska avtrycken på andra platser i världen är något högre än för Sverige som helhet.

Produktion i andra länder sker ofta med lägre löner och inte sällan under mycket sämre förhållanden än de svenska. Brister i och miljölagstiftning eller i efterlevnad av de lagar som finns leder i många fall till stora konsekvenser för miljön på platsen där produktionen sker: utsläpp av kemikalier samt infrastruktur - dammar för energi, transporter mm - förstör närmiljön. Till miljöförstöring på produktionsplatsen ska läggas transporterna från produktionsplatsen till Halland.

Motsvarande gäller människors livsvillkor. På vissa platser arbetar människor under dåliga förhållanden och med så dåliga löner att de har svårt att överleva. Dåliga livsvillkor och arbetsförhållanden och bristande miljövillkor påverkar människors hälsa negativt: både genom direkt exponering för kemikalier, damm och annat, och indirekt genom låga löner, försämrade möjligheter till jordbruk, sämre kosthållning mm. Samtidigt har export av varor alltid varit en drivkraft i fattiga länders utveckling mot högre levnadsstandard i befolkningen.

Alla måste äta!

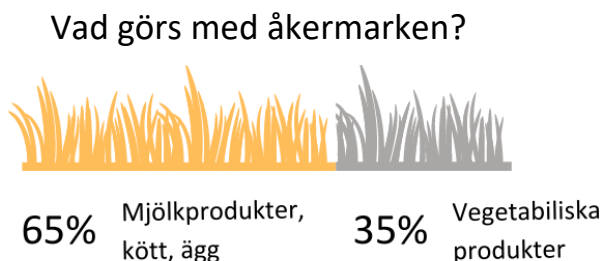
Mat och livsmedel är en konsumtionsvara där vi inte vill minska den totala konsumtionen - att alla ska få äta sig mätta är en grundläggande mänsklig rättighet. Däremot kan vi styra om livsmedelskonsumtionen och produktionen mot mer miljövänliga former.

Livsmedlens väg från produktion till konsumtion behöver bli mer miljövänlig, både avseende utsläpp och biologisk mångfald i produktionen, i förädlingsindustrin och slutligen i hur långt varorna transporteras. Som en av de större svenska jordbruksregionerna har Halland stora möjligheter att påverka detta.

Livsmedelsproduktion är nödvändigt för samhället också för att skapa möjligheter till självförsörjning, i synnerhet i beredskapssyfte. Om livsmedelsproduktionen finns i Halland har vi möjlighet att påverka utsläppen genom omställning, och om produkternas marknad finns i Halland slipper vi också transporternas negativa miljöeffekter.

Vem äter vad?

Förutom att produktionen behöver utvecklas krävs att konsumtionen styrs om till att vi äter mer grönsaker och baljväxter, och mindre av animaliska produkter. På så sätt räcker maten till fler: som jordens befolkning konsumerar idag går 65% av jordens åkermark till att producera animaliska produkter som kött, mjölk och ägg.³⁵

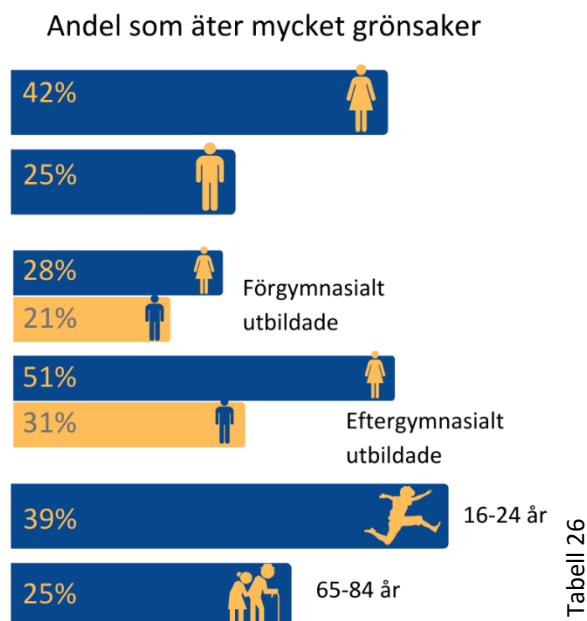


Idag vet vi att kvinnor äter mer grönsaker än män, yngre äter mer än äldre och personer som

³⁵ Källa: Energi och klimatstrategi för Hallands län, sid 37

har en eftergymnasial utbildning äter mer grönsaker än andra³⁶. Hur vi väljer mat är ett komplext samspel av individers kunskap, vad som finns tillgängligt och sociala normer och föreställningar kring mat. Forskning visar att det finns en tydlig koppling mellan maskulinitet och köttkonsumtion, vilket troligen bidrar till att män, oavsett annan grupptillhörighet, väljer kött framför grönsaker till mat.

Förutom miljöaspekter finns här också hälsoaspekter. Forskningen kring vad som är nyttig mat och olika dieter spretar åt olika håll, men att grönsaker är bra att äta är de flesta ense om. Förutom det minskade lidande som följer med en förbättrad folkhälsa innebär livsstilsrelaterade sjukdomar stora kostnader för samhället, i vård och uteblivet förvärvsarbete. Dåliga vanor riskerar också att föras vidare mellan generationerna, så att barnen får liknande vanor som sina föräldrar.



Ett ekologiskt jordbruk...

Åkermarken i Halland är i lägre grad än i riket ekologiskt odlad³⁷. Orsakerna till detta är förmodligen blandade: Kultur och attityd hos jordbrukarna spelar roll, men också incitamenten är viktiga. Möjligheten till lönsamhet i ekologiskt lantbruk varierar med vilka produkter som produceras och möjligheten att få ersättning för de merkostnader och lägre avkastning ekologisk odling kan medföra. I Halland är mjölk en viktig vara och förbättrade incitament för ekologisk mjölkproduktion skulle troligen öka andelen ekologiska landbruk.

Ett konventionellt, icke ekologiskt, jordbruk kan bidra negativt till miljön på flera sätt. Monokulturer, alltså att en enda produkt odlas, minskar den biologiska mångfalden. De arter, exempelvis pollinerare, som inte trivs med den art som finns i monokulturen, får betydligt sämre förutsättningar. I längden kan det också ge ekonomiska konsekvenser. Exempelvis är pollinerare olika effektiva för olika grödor, och om fel sorts pollinerare finns för den gröda som odlas, blir avkastningen lägre.

Andel ekologiskt odlad åkermark



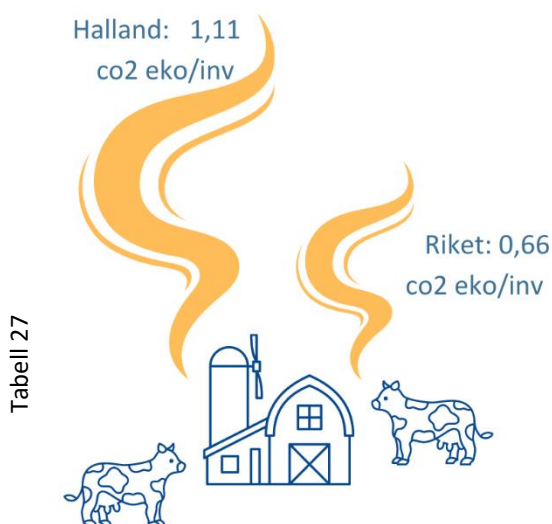
När åkermark gödslas tillförs näring till jorden. En del av denna riskerar läcka ut och bidra till övergödning i marker, sjöar och vattendrag, och därigenom till ytterligare förändringar av livsvillkoren och av den biologiska mångfalden. Konstgödsel innebär en mer preciserad gödning av just de ämnen som grödorna

³⁶ Tabell 26: Andel som äter grönsaker eller rotsaker två g per dag eller mer

³⁷ Tabell 6: Andel ekologiskt odlad åkermark

kräver, och minskar därför läckaget. Å andra sidan är naturgödsel en produkt som ändå finns och ska hanteras i området - åtminstone så länge odling kompletteras med betesdjur.

Från jordbruket sker också stora utsläpp av växthusgaser. Dels drivs jordbruksmaskiner med bensin eller diesel. Dels sker utsläpp av metan och lustgas från gödsel och djur, främst från nötkreatur som är vanligt i Halland.



Halländska klimatgasutsläpp från jordbruket är alltså i ett svenskt perspektiv höga³⁸, till stor del eftersom Halland har ett djurintensivt jordbruk med grisar och mjölkkor, som genererar större utsläpp än åkerbruk. Dessa klimatgasutsläpp - främst metan och lustgas - kommer att tas upp av naturens växter igen snabbare än koldioxid från fossila bränslen. Icke desto mindre är både metan och lustgas kraftiga växthusgaser och utsläppen behöver minska.

Ur ett internationellt perspektiv är utsläppen av klimatgaser från till exempel svensk nötköttsproduktion runt 25% lägre än EU-genomsnittet. Till det kommer att transportsträckorna minska. Ur det perspektivet är prioriteten inte att dra ned på jordbruket som sådant, utan snarare att vidareutveckla metoder för mer klimatvänligt jordbruk.

Hållbara värderingar

Även när vi tittar på politiska åsikter ser vi en skillnad mellan olika grupper vad gäller inställning till hållbarhet. I frågor om miljö och jämställdhet som mäts i SOM-institutets undersökning av åsikter i Västsverige är trenden tydlig. Kvinnor är mer positiva än män, yngre är mer positiva än äldre. Personer med längre utbildning är mer positiva än personer med kortare utbildning och personer som bor i städer är mer positiva än de som bor på landsbygden. Dessutom syns att de som är mer politiskt intresserade är mer positiva till miljö och jämställdhet än de som är mindre politiskt intresserade, liksom de som är mer orienterade till vänster är mer positiva än de som är orienterade till höger.³⁹

Skillnaderna syns om frågorna formuleras generellt och ideologiskt, som "satsa på ett mer miljövänligt samhälle" eller "satsa på ett samhälle med ökad jämställdhet mellan kvinnor



³⁸ Tabell 27: Utsläpp av växthusgaser från jordbruk

³⁹ Tabell 28: Åsikter om politiska förslag

och män”. Skillnaderna finns också kvar när frågorna istället rör konkreta regleringar som påtagligt skulle beröra människors vardag, som att “en större del av föräldraförsäkringen bör reserveras för varje förälder”, “höja koldioxidskatten på bensin” eller “införa klimatskatt på nötkött”.

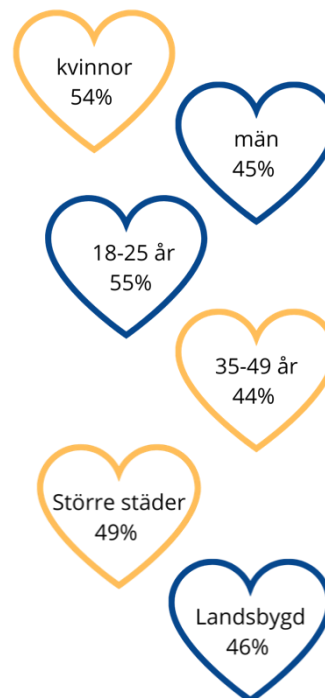
Viljan att handla rätt

Att kvinnor och yngre agerar mer både hälso- och miljövänligt än män är ett genomgående tema. I konsumentverkets nationella kartläggning av attityder till miljövänlig konsumtion⁴⁰ skattar kvinnor mer miljövänligt än män på samtliga frågor. Också yngre skattar högre än äldre, undantaget den äldsta åldersgruppen, över 65 år, som har högst skattning av alla. Eventuellt beror de äldstas värdering av miljö på att de efter pensionen har mer tid över för att reflektera över denna sorts frågor.

Genomgående är också att miljöfrågor skattas högre av personer som bor i större städer och kommuner än i mindre

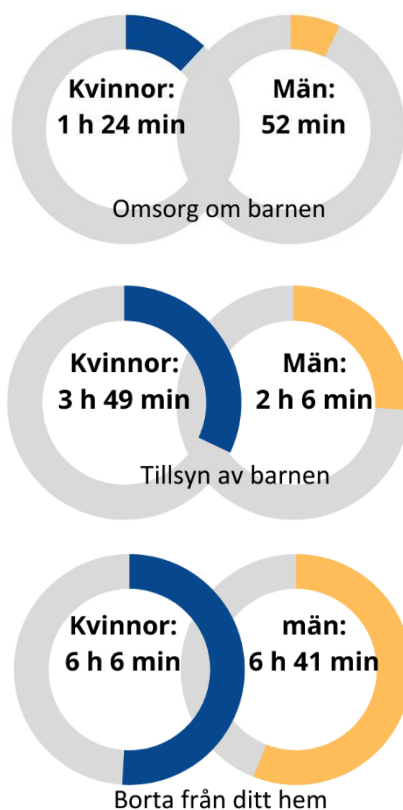
städer/tätorter och på landsbygden. Högst skattas miljöfrågor av personer som bor i och runt storstäder. Sannolikt är alltså Kungsbacka den kommun där flest invånare skattar miljöfrågor högt. Det stämmer väl överens med att andelen elbilar är högre i Kungsbacka. Samtidigt finns det inte mycket som tyder på att Kungsbackaborna agerar mer miljövänligt: kollektivtrafik-åkandet är inte högre, fler bor i egna hus osv, vilket visar att det inte räcker med att värdera miljöfrågan högt för att faktiskt agera miljövänligt.

Vem tycker att varans miljöpåverkan är viktig?



Tabell 29

Tidsanvändande



Tabell 30

Vem har tid och kunskap?

Att agera och konsumera hållbart kräver i de flesta fall att det finns tid och kunskap. Dels måste mer och mindre hållbara produkter kunna skiljas från varandra. Dels krävs tid för att både skaffa kunskap och för att söka upp rätt varor - i butik eller på en andrahandsmarknad. För att konsumera hållbart krävs också att konsumtionen minskar, vilket innebär att tid behöver läggas på att laga, reparera och göra om produkter när livssituation och behov förändras.

Sedan mycket länge lägger kvinnor betydligt mer tid på det som kallas obetalda hem- och omsorgsarbetet än männen: kvinnor sköter hemmet, hushållet och barnen i långt högre

⁴⁰ Tabell 29: Attityder till konsumtion

grad än vad män gör. Män förvärvsarbetar mer, och är också i högre grad borta från hemmet⁴¹. Det ligger väl i linje med att kvinnor värderar miljö högre än män, och även med det stora miljöintresset bland pensionärer - som inte längre förvärvsarbetar och därmed har betydligt mer tid över.

En möjlig tanke är att när vi inte ger all vår tid åt förvärvsarbete, utan lägger mer tid på omsorg om andra människor, skapas en förståelse för vikten av hållbarhet utöver ekonomi, som också gynnar ett miljöintresse.

Även i Halland sker produktion

Även i Halland sker en del produktion, utöver livsmedelsproduktionen. Det gäller både produktion av varor, som exempelvis metallindustrin och massaindustrin, och av olika former av tjänster som påverkar både människor och miljö.

Produktion av varor och tjänster ger arbetstillfällen och bättre ekonomi både för individer och samhället. Halland har en lång tradition av dels industriproduktion, dels livsmedelsproduktion som tas upp ovan.

Skogen och trä- och massaindustri

Trä-, pappers- och massaindustrin är stor i Halland och en historiskt viktig produkt. Minskningen av produktion de senaste decennierna har bidragit till en sämre arbetsmarknad och sämre social situation i Hylte kommun jämfört med länet som helhet. Produktionsminskningen har också medfört en kraftigt minskad energianvändning i den halländska industrin. I byggindustrin har träråvaror fått allt större betydelse och halländska företag bidrar till utvecklingen.

Trä- och massaindustrin är nära kopplad till skogsbruket. Den halländska skogen är i hög grad planterad på 1800- och 1900-talen för att göra improduktiv mark ekonomiskt lönsam. Därför präglas den av en monokultur: gran dominerar, förutom en del ädelskogsområden närmare kusten.

Skogen fyller en viktig reglerande funktion i miljöarbetet. Träd lagrar koldioxid, och kan också suga upp miljögifter och överskottsning. När träden används exempelvis som byggmaterial i byggindustrin lagras detta i husen istället för att släppas ut i naturen.

Köpta tjänster

En allt större del av näringslivet utgörs av tjänsteindustrin, inte minst av personliga tjänster. Personliga tjänster, exempelvis frisörsalonger, skönhetsvård och hushållstjänster fungerar ofta som första insteg för personer som annars har svårt att ta sig in på arbetsmarknaden och fyller därför en viktig social funktion. De har också lägre total miljöpåverkan än produktionen av varor, men varierande beroende på vilka produkter som används (tex kemikalier i städ- eller hårvård) och vilka lokaler som krävs.

Turistnätter i Halland per boendetyper



35 nätter
(riket 54)



57 nätter
(riket 29)

⁴¹ Tabell 30: Tidsanvändning

En tjänsteindustri som är särskilt värd att nämna i Halland är turismen. Hallands vackra natur är attraktiv även för dem som inte bor i länet, och pandemiåren har synliggjort de vackra platser som finns i Sverige. Turismen i Halland har ökat kraftigt under senare år, även före pandemin, och en stor del av den består av campingar och liknande aktiviteter längs stränderna⁴². I den mån den halländska turismen bidrar till att minska svenskarnas flygresor till utlandet har den mycket stora positiva effekter på främst klimatet. Samtidigt innebär den ett ökat tryck på kustremsans miljö, när efterfrågan på olika sorters anläggningar för att möta turisternas önskemål ökar. Turistindustrin är också en bransch dominerad av småföretagande och en källa till främst säsongsarbete i grupper som annars har mindre möjligheter att ta sig in på arbetsmarknaden. Den är alltså en del av Hallands goda arbetsmarknad för personer med kortare utbildning.

Handel och transporter

En av de näringsgrenar som vuxit snabbast under senare år är handeln. I Halland sysselsätter handeln över 20 000 invånare i Halland, 13% av befolkningen⁴³. Gekås Ullared ensam är en av Hallands största privata arbetsgivare.

Byggnationen av större köpcentrum utanför stadskärnan, i kombination med den växande näthandeln har i många städer inneburit att butiker i stadskärnorna lagts ned och frågan väcks hur stadskärnorna ska utvecklas i framtiden. En levande stadskärna är en stor tillgång både för människor och för ekonomin.

I synnerhet näthandeln leder till en ökning av de lättare transporter. Varor köps ofta från andra delar av jorden och fraktas styckevis, mindre effektivt än om en butik köper ett lager. Ofta förpackas de ineffektivt och i många fall skickas varor i retur, vilket ytterligare ökar transportererna.

Samtidigt sparar människor tid genom att handla via nätet. Mindre och specialiserade företagare kan också komplettera en butiksverksamhet med att ta beställningar från ett större område via internet, vilket i många fall är en förutsättning för företagets överlevnad. Den växande näthandeln innebär att marknaden för produkter vidgas, vilket är särskilt viktigt när vi som i Halland rör oss utanför storstadsregionerna.

Också i offentliga upphandlingar krävs tid och kunskap för att synliggöra och hantera både social och miljömässig hållbarhet i upphandlingssituationer. De krav som går att ställa är i hög grad lagstyrt och det som lämnas utanför tydliga kravformuleringar kan inte regleras. Det innebär att den som formulerar upphandlingen behöver ha god kunskap om olika aspekter av hållbarhet relaterade till just de produkter upphandlingen rör för att kunna ställa rätt krav.

Offentlig konsumtion visar vägen

Den offentliga sektorn konsumerar stora mängder i sina verksamheter. Genom att styra upphandlingar till mer miljövänliga lösningar kan lokala och ekologiska producenter stimuleras. För en liten producent eller en lokal industri kan ett avtal med kommunen eller regionen betyda mycket för företagets överlevnad och utveckling. Därmed kan produkterna köpas även av privatpersoner och företag - exempelvis restauranger handlar ofta gärna lokala

⁴² Tabell 31: Andel gästnätter per boendetyper

⁴³ Tabell 3: Näringsgrenars storlek

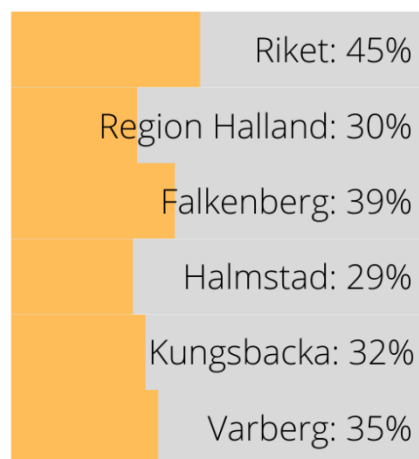
livsmedel, och många mindre butiker säljer gärna hållbara produkter av god kvalitet. Det finns också nya affärsmöjligheter kring andrahandsmarknader, reparation, renovering och omgörning av andrahandsprodukter som möbler, kläder och mycket annat.

Upphandlingsregelverket är hårt styrt av både nationella och EU-regler, men med rätt kunskap finns möjligheter att formulera krav som inte diskriminerar och som gynnar miljövänliga lösningar.

Ändå är det bara runt en tredjedel av ekologiska livsmedel i kommunernas och regionernas verksamheter som är ekologiska, jämfört med 45% i riket⁴⁴. Andelen ekologiska livsmedel varierar också från år till år i de olika kommunerna.

Utöver mat konsumerar den offentliga sektorn mycket annat: kontorsvaror, hygienartiklar, och inventarier som möbler och elektronik, fordon för transport i vissa verksamheter. Utöver att så långt som möjligt köpa även andra produkter närproducerat och ekologiskt, kan offentliga verksamheter gå före i cirkulär konsumtion: visa vägen för det omkringliggande samhället genom att bättre återanvända möbler och annat i andra verksamheter, reparera, göra om, köpa begagnat och sälja vidare efter användning.

Andel ekologisk mat i offentlig sektor



Tabell 32

Cirkulär och hållbar konsumtion

Konsumtionen i Halland behöver både ställas om och sjunka, för att hålla både ekologiskt och socialt både i Halland och i världen. Det krävs ett systemskifte både på individ och samhällsnivå där resurser tas tillvara bättre. På individnivå behöver vi se över vad som är nödvändiga inköp och inte, och handla produkter av bättre kvalitet som håller längre och som kan lagas och göras om med skiftande behov. På samhällsnivå krävs, utöver mer medvetna upphandlingar, bättre planering och organisering för att möjliggöra sådant som återanvändning av produkter och bättre resursutnyttjande.

Människors upplevda behov och vilja att konsumera verkar mycket svårt att förändra. När vi avstår från en typ av konsumtion, exempelvis flygresor, lägger vi istället pengarna på en annan. Prisincitament har visat sig vara det mest effektiva sättet att minska konsumtionen. Samtidigt slår detta hårdare mot de människor som har lägre inkomster. De med mest pengar är också de minst priskänsliga - de har råd att konsumera även när priserna går upp. Särskilt påtagligt blir detta när alternativen är få - som gällande bilar på landsbygden. Därför behöver de styrmedel som används för att förändra konsumtionsmönster ta tydliga hänsyn till olika gruppers förmåga att avstå eller förändra vissa vanor.

Den offentliga sektorn har en nyckelroll i omställningen både genom planering och strukturering av samhällen och genom att gå före i omställningen både vad gäller inköp och

⁴⁴ Tabell 32: Ekologiska livsmedel i kommunens/regionens verksamhet

resurshantering.

Även privata samhällsaktörer kan göra en hel del för att underlätta för individerna att agera mer hållbart. Producenter bidrar med mer miljövänliga och energisnåla produktionsprocesser, och med produktutveckling mot mer ekologiskt hållbara material. Genom att öka produkternas hållbarhet och öka möjligheterna att laga och återvinna produkter och material kan det bidra till ett mer hållbart Halland, samtidigt som sysselsättningen ökar.

Sociala företag med inriktning mot att skapa andrahandsmarknader och som reparerar och renoverar gamla produkter är bra exempel på hur social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet kan kombineras.

I framtiden kommer människor i Halland inte att kunna konsumera på samma sätt som idag. Men för att skapa en effektiv förändringen räcker det inte att lägga ansvaret på individen.

Hur skapar vi hållbarhet i Halland?

Att arbeta för ett hållbart Halland är inte en rak väg av enkla lösningar. Som vi sett i våra tre dilemman kan olika former av hållbarhet stå i konflikt med varandra, och många intressen behöver tas i beaktande.

Men hållbarhet är möjligt. Vi ser tre huvudspår i hur vi tillsammans kan finna dessa lösningar: ingen av dem är tillräcklig, men alla tre nödvändiga för att komma framåt: Den första är ny teknik och nya metoder. Den andra handlar om att lyfta perspektivet och på ett tydligt sätt synliggöra konsekvenser. Den tredje handlar om samordning av och delaktighet i beslutsfattandet.

Ny teknik och nya metoder

Utvecklingen för att ta fram ny teknik och nya metoder för att komma åt hållbarhetsproblem går snabbt framåt. Det gäller särskilt den gröna omställningen, men nämns ofta också i samband med exempelvis metoder för att bekämpa gängkriminalitet och teknik och tidigt stöd för att hjälpa barn med svårigheter i skolan.

Digitalisering och elektrifiering (av industri och transporter) är lösningar som ofta nämns i när vi talar om teknikutveckling. Inom persontransporter har de senaste åren inneburit en stor ökning av alternativ till bilåkande. Pandemin har synliggjort hur mycket vi kan göra digitalt, som vi tidigare tagit för givet att det måste göras på plats, och även om vi nu återgår till arbetsplatserna är det osannolikt att vi inte tar med oss en hel del digitala lösningar in i framtiden.

Hållbar elproduktion är en nyckelfråga för många tekniklösningar. Halland är idag en nettoexportör av el, inte minst genom Ringhals, men också genom goda förutsättningar för utbyggnad förnyelsebara energikällor. Det gäller i synnerhet vindkraft. Denna utbyggnad behöver också ske med hänsyn till människor och miljövärden i närområdet. Även skogen är en potentiellt förnybar energikälla, vilket dock ska vägas mot andra användningsområden: trävaruindustrin, trä som byggmaterial men också värdet av orörd skog som kolsänka och med stora miljö- och rekreationsvärden.

Men vi bör också ta in helt nya sätt att tänka, exempelvis kring stads- och trafikplanering, arbetssätt i den offentliga verksamheten och förhållningssätt till olika problem. I många fall finns både lärdomar och inspiration att hämta ur historien. Dagens tankar kring exempelvis femtonminutersstaden liknar på flera sätt femtotalets idéer om ABC-staden, men i moderniserad form. Framtidens samhällen behöver minska behovet av transporter samtidigt som transporter behöver vara tillgängliga när behoven finns. Marken måste användas effektivt med tät bebyggelse, men utan att bygga bort grönska och gemensamma ytor i stadsmiljö. Människor behöver ha rätt till privatliv och integritet och kunna välja boendeformer utifrån sina egna preferenser, samtidigt som möten och gemenskap mellan människor, oavsett gruppstillhörighet, främjas och segregation motverkas.

När vi söker nya lösningar på våra dilemman måste vi ta utvecklingen i beräkning och så långt som möjligt skapa flexibla och dynamiska lösningar som kan utvecklas med tiden.

Långsiktighet och konsekvenstydlighet

Idag sker det mesta konkreta beslutsfattandet med jämförelsevis korta perspektiv. Vi resonerar i hög grad utifrån budgetar och femårsplaner, medan människor existerar i en livstid, och miljön kräver perspektiv på betydligt mer än så. I många fall är ekonomin vägledande för beslut, men utan att ta i beaktande de långsiktiga kostnaderna av kortsiktiga besparingar.

Ekonomien Eleanor Ostrom har synliggjort detta i sin teori om “allmänningens tragedi”:⁴⁵ att exempelvis fiska intensivt i ett visst kustområde kan skapa ekonomiska vinster på kort sikt, men om fisken tar slut innebär det att inom några decennier kan inget fiske alls bedrivas. Detta är också vad som hänt utefter hallandskusten. På motsvarande sätt finns det väldigt mycket belägg för att exempelvis tidiga insatser för barn i skolan leder till enorma besparingar i högre åldrar, i att ge barnen rätt förutsättningar redan i förskolan istället för att reparera skador i högre åldrar.

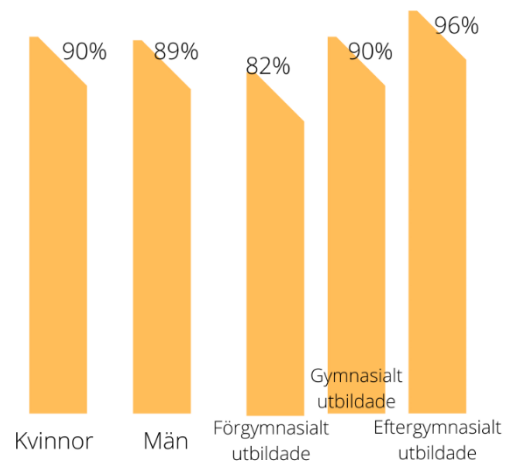
Genom att i varje beslut synliggöra de långsiktiga konsekvenserna av vårt agerande, och att i beslutsfattandet lyfta blicken och tänka längre än vi gör idag, kan vi lättare hitta rätt väg ut ur varje enskild situation där en intressekonflikt föreligger. Genom att betrakta insatser för människor och miljö, som idag ser ut som kostnader, snarare som sociala och ekologiska investeringar där vinsterna hämtas hem på tio, tjugo eller hundra år, kan vi också använda ekonomiska redskap som stöd för att arbeta även med social och ekologisk hållbarhet.

Samverkan, delaktighet och involvering

Utvecklingen mot ökad hållbarhet är inget enpersonsjobb. Politiker och andra beslutsfattare på alla positioner i samhället behöver fatta avgörande strategiska beslut inför framtiden. Omställningen mot ökad hållbarhet behöver ske i samverkan mellan centrala beslutsfattare som skapar förutsättningar, och människor i samhället som ställer krav, accepterar styrning och bidrar.

En förutsättning för att människor ska vilja delta i en förändringsprocess är att de känner delaktighet i det som de ingår i. Idag är halländares engagemang och delaktighet mycket varierande, och beroende av vilken grupp de tillhör och vilka livsförutsättningar de har. I någon mån är det samma grupper som i lägre grad är politiskt engagerade⁴⁵ som inte röstar i val⁴⁶: personer med kortare utbildning och med utrikes bakgrund. Unga utgör ett undantag röstar i lägre grad men deltar oftare i politiska diskussioner.

Valdeltagande



Tabell 34

⁴⁵ Tabell 33: Andel som oftast deltar i politiska diskussioner

⁴⁶ Tabell 34: Andel röstande i Riksdagsval

Skillnaderna uppstår redan i ungdomsåren⁴⁷, och sammanfaller med hur grupperna når målen i skolan, och hur de senare etablerar sig på arbetsmarknaden.

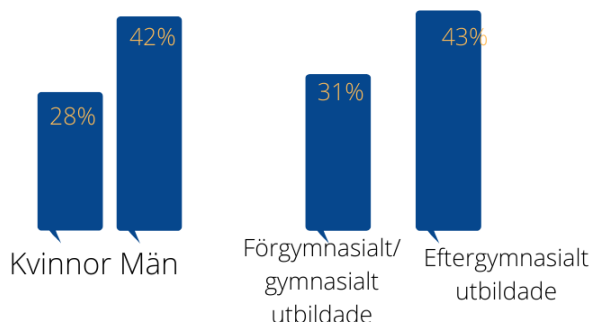
Det finns alltså en tydlig tendens att samma grupper som har svårt att ta sig in i samhället såsom det är utformat idag, och som alltså har större behov av ett mer hållbart samhälle för alla, inte deltar i beslutsfattandet. Många av dem är desamma som, som vi sett i kapitlet av konsumtion, är mer negativt inställda till förslag för ökad hållbarhet.

Betyder det att ett ökat deltagande från dessa grupper skulle försvåra för beslutsfattarna att fatta beslut för hållbar omställning? Troligen är det sambandet det omvända: en ökad delaktighet och känsla av att kunna påverka kommer att öka engagemanget och viljan till omställning.

Beslutsfattare och administratörer av förändringen kan bidra med denna tillit genom att aktivt involvera medborgarna i beslutsfattandet, just för att stimulera kunskap, förståelse och engagemang. Det gäller inte minst i de grupper där delaktigheten är lägre. Dagens ofta fragmentiserade beslutsfattande, där många har oerhört mycket kompetens men begränsat till sitt område behöver kompletteras med mötesplatser just för att lyfta perspektiven mot en helhetssyn där olika perspektiv ryms och där strategiska frågor diskuteras ur flera aspekter.

Ett hållbart Halland är möjligt. Stora förändringar krävs och många målkonflikter, större och mindre, kommer att behöva hanteras, men med målmedvetenhet, samordning, inkludering och ny teknik kan mycket förändras. Förutsättningen är att alla vill förändring, och drar sitt strå till stacken. Att se utvecklingen som en helhet, där social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet lyfts gemensamt och hur de samspelar ger ett gott avstamp för det arbete som väntar.

Deltar i diskussioner



Tabell 33

⁴⁷ Tabell 35: Andel unga som är intresserade av samhällsfrågor



LÄNSSTYRELSEN
HALLANDS LÄN

Länsstyrelsen i Hallands län • Postadress: 301 86 Halmstad • Besöksadress: Slottsgatan 2
010- 224 30 00 • halland@lansstyrelsen.se • www.lansstyrelsen.se/halland