

Grön omställning i Hallands län 2022

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	3
INTRODUKTION	6
Rapportens användningsområden och uppdateringsfrekvens.....	6
Avgränsningar	6
Om hållbar tillväxt	7
Om utsläppsstatistik	8
Disposition.....	11
UTMANINGEN	12
Det globala perspektivet	12
Det regionala perspektivet	13
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GRÖN OMSTÄLLNING	16
Demografiska och geografiska förutsättningar.....	16
Länets utsläppsprofil.....	27
Länets energiprofil	37
Länets näringslivsprofil.....	41
Hushållens konsumtion.....	44
PROCESSER FÖR GRÖN OMSTÄLLNING	46
Transporter och resande	46
Livsmiljöer och biologisk mångfald.....	63
Näringslivets omställning	72
INSIKTER FÖR ARBETET MED GRÖN OMSTÄLLNING	81
Växande anpassning	81
Utsläppen från transportsektorn behöver minska	81

En välavvägd markanvändning och bibehållen attraktivitet.....	81
Innovativt och grönt näringsliv	82
Fortsatt kunskapsutveckling och lärande behövs	82
TABELL OCH DIAGRAMBILAGA	83

Sammanfattning

Om rapporten

- I strategin *Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021–2028* anges att målet för regionens utveckling är hållbar tillväxt genom grön omställning. Denna rapport syftar till att beskriva de länsspecifika förutsättningarna för att uppnå målet. Rapporten kommer att, både sett till innehåll och utformning, uppdateras årligen under strategiperioden.
- Regional utveckling och grön omställning är komplexa områden utan en tydlig avgränsning. Rapporten har därför ett brett anslag där den gröna omställningen belyses utifrån en rad olika sakområden. Den gemensamma nämnaren för de studerade områdena är att de anknyter till det regionala utvecklingsuppdraget. Även om anslaget är brett gör rapporten inte anspråk på att vara heltäckande.
- Rapporten har i huvudsak ett deskriptivt och statistiskt anslag och den använda statistiken kommer från offentliga databaser. De förklarande resonemang som finns i rapporten syftar främst till att uppmärksamma läsaren på – utan att göra anspråk på att vara heltäckande – centrala påverkansfaktorer som är av betydelse för att förstå det statistiska utfallet. Den förklarande ansatsen varierar mellan rapportens olika delar.

Centrala slutsatser i rapporten

- För att Hallands län ska nå det nationella utsläppsmålet som säger att utsläppen av växthusgaser ska minska med 85 procent 1990–2045 behöver minskningstakten i länet att öka från -1,5 procent per år (1990–2019) till -5,5 procent per år (2020–2045).
- Den kraftiga minskningen av klimatpåverkande utsläpp behöver ske samtidigt som invånarantalet i länet förväntas att öka med nästan 50 000 invånare. Detta innebär att respektive invånare i länet behöver minska sina klimatpåverkande utsläpp från dagens 4,4 ton till 0,88 ton. Befolkningsstillväxten kommer att leda till att rese- och bostadsbehoven ökar i regionen.
- Att växa och samtidigt minska de klimatpåverkande utsläppen kräver förändrade beteenden, innovationer och en ändamålsenlig samhällsplanering. Arbetet är sektorsövergripande och kräver insatser från regionens samtliga aktörer.
- Regionala förutsättningar som har stor inverkan på omställningsarbetet är:

- Länets geografiska placering utmed kusten och mellan två storstadsregioner skapar mycket goda utvecklingsmöjligheter. Samtidigt innebär placeringen ett högt exploateringsstryck, särskilt utmed kusten där många människor vill bo. Vidare medför de goda pendlingsmöjligheterna i länet att en stor andel av befolkningen reser över en kommungräns för att arbeta.
- Länet har, ur ett svenskt perspektiv, en hög befolkningstäthet vilket främjar förutsättningarna för ett hållbart resande. Samtidigt bor en liten andel av befolkningen i en större stad och många arbetar utanför den egna tätorten och kommunen. Detta ökar de samlade resbehoven och i viss mån, givet att länet har förhållandevis glesa tätorter, bilberoendet vilket avspeglas i dagens körsträckor och resandestatistik.
- I egenskap av inflyttningsregion för bland annat barnfamiljer bor en stor del av befolkningen i småhus. Att växa genom småhusbyggnation är ytkrävande och en allt större del av länets yta täcks av bebyggelse, särskilt utmed kusten. På sikt riskerar detta att leda till exploatering av mark som tillför viktiga naturvärden. De senaste åren har Hallands län, ur ett jämförande perspektiv, haft en hög exploateringstakt av åkermark. Den förhållandevis låga befolkningstätheten i länets tätorter, som delvis är ett resultat av en hög andel småhus, riskerar också att premiera bilen som transportsätt. Korta sträckor mellan olika aktivitetspunkter minskar istället bilberoendet.
- I förhållande till riket urskiljer sig Hallands län genom att en högre andel av de samlade utsläppen kommer från jordbruks- och transportsektorn. Länet har den sjätte högsta utsläppsintensiteten från transportsektorn och ligger i detta avseende långt över riksgenomsnittet. Samma förhållande gäller för jordbrukssektorn, där utsläppsintensiteten är den fjärde högsta i landet och över riksgenomsnittet. Totalt står transport- och jordbrukssektorn för drygt 70 procent av länets samlade utsläpp. I riket står de båda sektorerna för 45,8 procent.
- Det finns ett starkt samband mellan graden av konsumtion och inkomstnivåer. Medianinkomsten i Hallands län är den näst högsta i Sverige, vilket innebär att länets invånare har en stark köpkraft och att frågan om hållbar konsumtion därför är särskilt angelägen i länet.

- I Hallands län genererar varje producerad miljon i förädlingsvärde 10,5 ton utsläpp av växthusgaser, vilket är under medianen (11,9 ton) jämfört med övriga regioner. Sedan 2008 har utsläppsintensiteten i länet förbättrats avsevärt, från 17,8 ton till 10,5 ton, en förbättring med 41,2 procent. Men för att nå en hållbar omställning behöver fler företag utveckla klimatanspassade varor och tjänster.

Introduktion

Följande rapport är framtagen av Region Halland och syftar till att ge en övergripande bild av förutsättningarna för en grön omställning i Hallands län. Utgångspunkten för rapporten är Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021–2028. I strategin framkommer att det övergripande målet för strategiperioden är:

Målet för strategin är hållbar tillväxt. Det uppnås genom hållbarhetsdriven konkurrenskraft, attraktivitet och inkludering med fokus på grön omställning.

Målet och strategin har tjänat som utgångspunkt för rapportens upplägg och urval av studieobjekt. Detta innebär att rapporten präglas av ett utvecklingsperspektiv som har sin grund i Region Hallands statliga uppdrag att främja hållbar regional utveckling och tillväxt.

I rapporten har vi valt att använda Tillväxtverkets definition av grön omställning som lyder:

att arbeta för minskad miljö- och klimatpåverkan genom till exempel utsläppsminskningar och effektiva, giftfria och cirkulära resursflöden som även gynnar biologisk mångfald.

Rapportens användningsområden och uppdateringsfrekvens

Rapporten riktar sig till en bred målgrupp men har i huvudsak kommunala och regionala politiker samt tjänstemän som huvudmålgrupp. Underlaget är utformat för att kunna användas i en rad olika planeringsprocesser som berör grön omställning – både på kommunal och regional nivå. Vidare kan underlaget med fördel användas som gemensam utgångspunkt för olika dialoger inom området.

Region Halland kommer att uppdatera rapporten årligen under strategiperioden 2022–2028. Uppdateringarna syftar till att förse rapporten med aktuell statistik men också att utveckla olika delar i rapporten. I kommande upplagor av rapporten kommer vi att specificera vilka uppdateringar som har genomförts sedan publiceringen av denna första upplaga.

Avgränsningar

Grön omställning är ett slags samlingsbegrepp för en mängd olika processer och åtgärder som pågår inom olika samhällsområden, och som definieras genom dess förväntade effekter, det vill säga minskad miljö- och klimatpåverkan. Definitionens bredd innebär att vi har behövt göra en rad olika avgränsningar i denna rapport, både vad gäller urval och grad av fördjupning inom olika områden.

En första avgränsning är att rapporten inte beskriver insatser som pågår för att främja en grön omställning, utan snarare presenteras statistik och

resonemang som beskriver utgångsläget för ett sådant arbete inom olika områden. Statistik från offentliga källor står för huvuddelen av rapportens innehåll.

En andra avgränsning är att rapporten inte har som ansats att till fullo förklara utfallet inom de olika områdena; ansatsen är primärt deskriptiv, det vill säga att återge en statistisk nulägesbild. De förklarande resonemang som finns i rapporten syftar främst till att uppmärksamma läsaren på – utan att göra anspråk på att vara heltäckande – centrala påverkansfaktorer som är av betydelse för att förstå det statistiska utfallet. Denna förklarande ansats varierar mellan rapportens olika delar med hänvisning till bland annat statistiktillgång, regionala kunskapsunderlag och författarnas kunskapsmässiga begränsningar. För de läsare som efterfrågar ett mer fördjupande anslag inom respektive område hänvisar vi till rapportens litteraturlista.

En tredje avgränsning är att rapporten har ett regionalt perspektiv. Detta innebär att statistiken och resonemangen tar sin utgångspunkt i en Halländsk kontext. I flera fall innebär detta en viss begränsning då statistiktillgången på regional nivå i vissa fall är bristfällig, vilket vi återkommer till i rapportens olika delar. Främst är detta ett problem när det gäller den konsumtionsbaserade utsläppsstatistiken, som helt enkelt inte finns på regional nivå. Detta får konsekvenser både för den statistik som presenteras och för de resonemang som förs i rapporten.

En fjärde avgränsning i rapporten är att vi primärt beskriver den gröna omställningen i relation till de klimatpåverkande utsläppen och inte de miljömässiga konsekvenserna, exempelvis biologisk mångfald. Detta beror på flera olika anledningar. En första anledning är att länsstyrelserna har uppföljningsansvaret och den huvudsakliga kompetensen inom miljöområdet. Vi hänvisar därför läsare som är intresserade av området till länsstyrelsens miljömålsuppföljning. En andra anledning är att miljöområdet inte har, ur ett regionalt perspektiv, samma statistiktillgång som för klimatområdet.

Om hållbar tillväxt

Målet för den regionala utvecklingspolitiken i Sverige är *utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet*. I den nationella strategin för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030¹ har hållbarhetsperspektivet fått en mycket framskjuten position; Sveriges regioner och kommuner ska växa, men det ska inte ske på naturens och klimatets bekostnad.

¹ Regeringen. *Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030*, 2021. URL: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/skrivelse/2021/03/skr.-202021133/>

I Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021–2028, framkommer, som namnet antyder, att målet för Hallands län under strategiperioden är hållbar tillväxt.² Med hållbar tillväxt avses i denna rapport att tillfredsställa dagens behov, genom skapandet av nya ekonomiska resurser, utan att äventyra kommande generationers möjligheter. Ekonomisk tillväxt är således ett medel för att utveckla samhället och tillgodose de behov som finns bland befolkningen, exempelvis inom vård- och omsorg.

Ur ett regionalt perspektiv innebär ovan att Hallands län ska växa, både ekonomiskt och sett till invånarantal, samtidigt som de klimat- och miljömässiga konsekvenserna ska minska. Detta innebär att arbetet med grön omställning behöver präglas av innovation och förändrade beteenden – varje invånare och samhällsaktör, exempelvis företag, behöver, jämfört med idag, minska sina klimat- och miljöpåverkande avtryck för att tillväxten ska bli hållbar.

Om utsläppsstatistik

Klimatpåverkande utsläpp kan uppstå på många olika sätt - allt från förbränningsmotorer till idisslande kor genererar utsläpp som påverkar klimatet. Alla sektorer genererar i någon mån växthusgaser och i princip all användning av produkter och tjänster bidrar till utsläppen.

Naturvårdsverket refererar i huvudsak till tre olika avgränsningar för att beräkna klimatpåverkande utsläpp: territoriella utsläpp, produktionsbaserade utsläpp och konsumtionsbaserade utsläpp.³

Territoriella utsläpp

I denna rapport använder vi oss primärt av territoriella utsläpp, som mäter utsläpp inom länets gränser. Anledningen till att vi i huvudsak använder denna definition är statistiktillgång och att de nationella miljömålen är formulerade utifrån den.

Med territoriella utsläpp avses de utsläpp som sker inom Hallands gränser, oaktat vilken aktör som orsakat utsläppen. De territoriella utsläppen kan således uppstå från såväl en halländsk industri som från en skånsk lastbil på genomresa via E6an. De territoriella utsläppen är viktiga att följa utifrån ett klimatomställningsperspektiv, samtidigt som de också har betydelse utifrån ett hälso- och attraktivitetsperspektiv. Det är de territoriella utsläppen som

² Region Halland. *Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021–2028*, 2021. URL: <https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/vart-utvecklingsuppdrag/hallands-strategi-for-hallbar-tillvaxt-2021-2028/>

³ Naturvårdsverket. Tre sätt att beräkna klimatpåverkande utsläpp, 2022. URL: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomställningen/sveriges-klimatarbete/tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/>

påverkar hallänningarnas närmiljö och det är önskvärt med så låga utsläpp som möjligt för att Halland ska ha en ren och frisk luft.

Produktionsbaserade utsläpp

Ett komplement till det territoriella perspektivet på utsläpp är det produktionsbaserade perspektivet. Det produktionsbaserade perspektivet ställer utsläppen i relation till ekonomisk aktivitet. Produktionsbaserade utsläpp utgår från vilken aktör som orsakat utsläppen, till skillnad från det territoriella perspektivet som utgår från var utsläppen har uppstått. En viktig skillnad jämfört med den territoriella statistiken är att den produktionsbaserade statistiken även inkluderar svenska aktörers utsläpp från internationella transporter.

Konsumtionsbaserade utsläpp

De territoriella och produktionsbaserade utsläppen ger inte hela bilden av hur mycket växthusgaser som släpps ut till följd av halländska aktörers aktivitet. Internationell handel av varor, samt konsumtionen av dessa varor, orsakar växthusgasutsläpp såväl i Sverige som utomlands. Till skillnad från de andra två avgränsningarna räknar det konsumtionsbaserade perspektivet även in de utsläpp som generas genom en produkts hela livskedja innan den konsumeras. Konsumtionsbaserade utsläpp innefattar därmed också de utsläpp som svensk konsumtion orsakar utomlands. De konsumtionsbaserade utsläppen är dock komplexa att uppskatta och data saknas på regional nivå.

Jämförelse mellan de olika utsläppsmetoderna

I diagrammet nedan redovisas hur många ton klimatpåverkande utsläpp per invånare respektive mätmetod resulterar i. Det är slående att de konsumtionsbaserade utsläppen är avsevärt högre än de territoriella och produktionsbaserade. Detta beror främst på att det konsumtionsbaserade perspektivet också omfattar varor som importeras till Sverige, exempelvis varor som i ett senare skede säljs i butik.

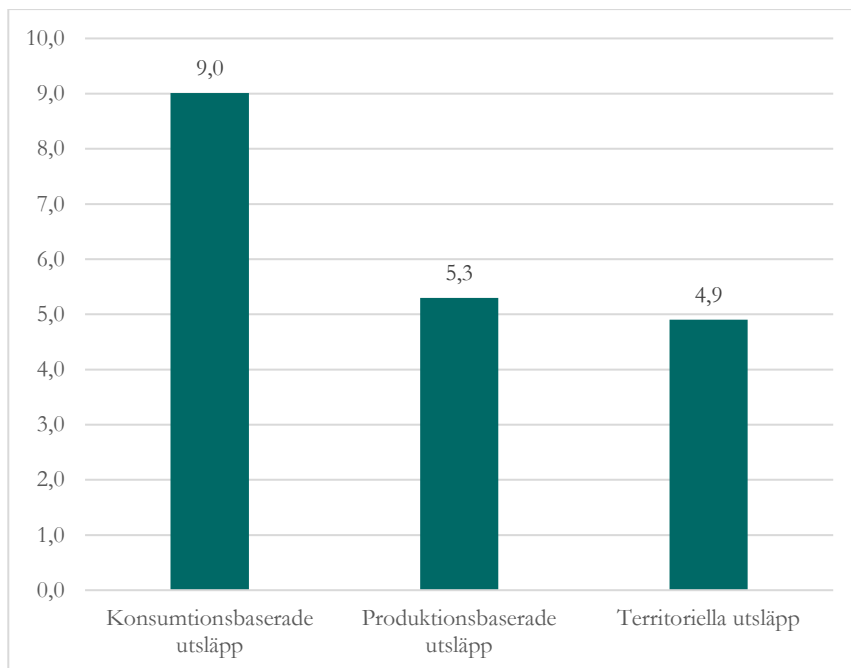


Diagram 1: Klimatpåverkande utsläpp per invånare (i ton) i Sverige (2019), efter olika beräkningsmetoder. Källa: Naturvårdsverket och SCB

I rapporten kommer vi att beskriva den halländska utsläppsprofilen och detta sker med utgångspunkt från den territoriella och produktionsbaserade statistiken. Därför är det viktigt att redan här notera att detta inte ger hela bilden men, som vi tidigare beskrivit, en väldigt viktig del av den. För att komplettera för avsaknaden av konsumtionsbaserad regional statistik har vi valt att inkludera ett avsnitt utifrån detta perspektiv men som baseras på nationell statistik. Vi har gjort detta val för att belysa att hållbar konsumtion är en viktig del av den gröna omställningen – oaktat om vi har regional statistik inom området eller inte.

Klimatpåverkande gaser och utsläpp

I rapporten använder vi återkommande begreppet klimatpåverkande utsläpp som är ett samlingsbegrepp för olika klimatpåverkande gaser. Koldioxiden är viktigast bland de växthusgaser som släpps ut i Sverige, men flera andra föroreningar bidrar också till växthuseffekten. Hit hör framför allt metan, dikväveoxid (lustgas) och ett antal fluorhaltiga s.k. F-gaser (fluorkolväten, fluorkarboner samt svavelhexafluorid).⁴

⁴Naturvårdsverket. *Utsläpp av klimatpåverkande gaser*, 2022. URL: <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/konsumtionsbase-rade-vaxthusgasutslapp-per-omrade/>

Disposition

Rapporten är indelad i fyra huvuddelar; utmaningen, förutsättningar, processer och insikter.

I det första kapitlet *Utmaningen* återges en kortare beskrivning av den globala utmaning som vi står inför när det gäller miljön och klimatet. Kapitlet syftar till att ge läsaren en uppfattning om utmaningens omfång och akuitet. Detta sker genom en global utblick och att vi relaterar till de nationella miljömål som Sverige har antagit.

Kapitlet *Förutsättningar för grön omställning* innehåller en beskrivning över länets geografi, demografi, utsläppsprofil samt energiprofil. Syftet med kapitlet är att beskriva de strukturer som har en direkt påverkan på länets möjligheter att skapa en effektiv grön omställning.

I kapitlet *Processer för en grön omställning* presenterar vi statistik och beskrivningar inom områden som har en direkt påverkan på länets klimatpåverkande utsläpp, exempelvis godstransporter, personbilstrafik, resande med kollektivtrafik och näringslivets utformning och omställningsarbete. Kapitlet syftar till, utifrån utvecklingsuppdraget, att beskriva nuläget och utvecklingen inom områden som i slutändan påverkar länets samlade klimat- och miljöpåverkan.

I det avslutande kapitlet *Insikter för arbetet med grön omställning* presenteras en sammanfattande analys som syftar till att synliggöra viktiga överväganden i arbetet med att skapa en hållbar tillväxt genom grön omställning i Hallands län.

Utmaningen

Det globala perspektivet

Enligt Parisavtalets temperaturmål ska den genomsnittliga temperaturökningen vara väl under 2 grader, och helst under 1,5 grader jämfört med förindustriell nivå. För att nå målet behöver utsläppen i bland annat Sverige att minska mycket kraftigt jämfört med idag – från 9 ton per person till 1 ton per person 2050. Omställningen kommer att kräva långtgående åtgärder och kräver att alla samhällets aktörer deltar i omställningen.⁵

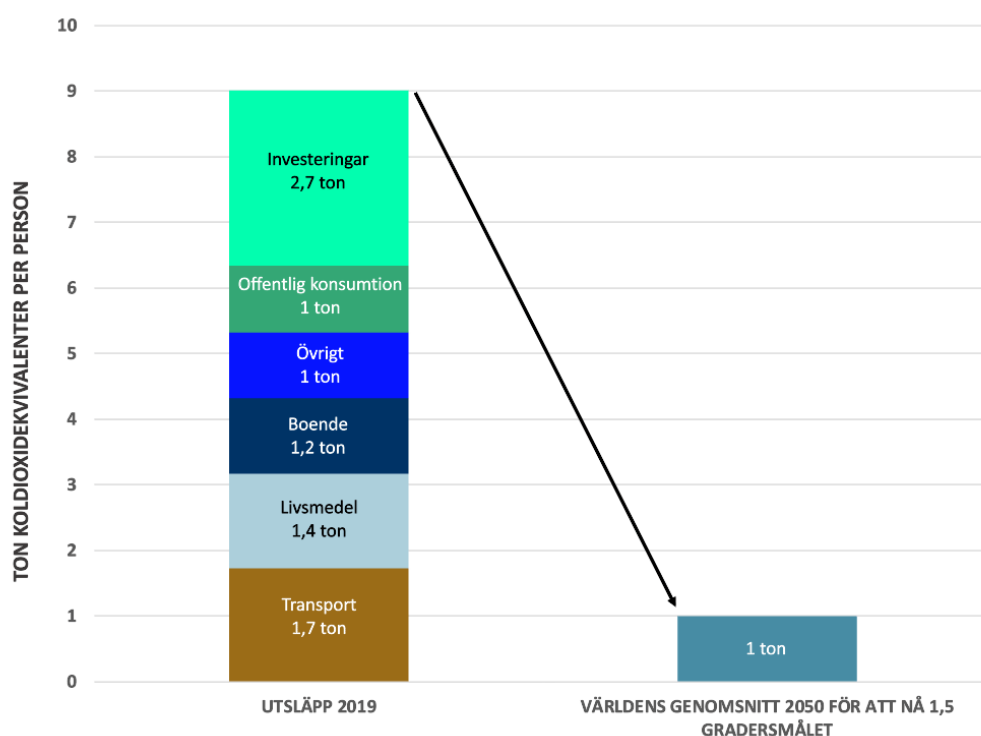


Diagram 2: Utsläpp i ton koldioxidekvivalenter per person i Sverige - 2019 och nödvändig nivå 2050 för att nå parisavtalets temperaturmål. Källa: Naturvårdsverket

För närvarande går omställningen alldeles för långsamt för att det uppsatta temperaturmålet ska nås. Under 2020 uppgick den globala genomsnittliga ytemperaturen i förhållande till genomsnittet för perioden 1850–1900 (förindustriell tid) till 1,28 grader och sedan mitten av 70-talet har måttet trendmässigt ökat.⁶ Med nuvarande klimatplaner bedömer FN att den

⁵ Naturvårdsverket. *Hur kan jag minska min klimatpåverkan?*, 2022. URL: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomställningen/omraden/klimatet-och-konsumtionen/hur-kan-jag-minska-min-klimatpaverkan/>

⁶ Naturvårdsverket. *Klimatfakta*, 2022. URL: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatfakta/>

globala uppvärmningen kommer att uppgå till 2,7 grader till 2100. Enligt FN behöver världen, för att nå Parisavtalets mål, halvera de årliga utsläppen av växthusgaser under de kommande åtta åren.⁷ Ser vi till utvecklingen de senaste decennierna skulle en sådan förändring innebära ett rejält trendbrott – mellan 1990–2018 ökade världens klimatpåverkande utsläpp med 50 procent.⁸

Konsekvenserna av den globala uppvärmningen gör sig redan gällande och kommer att förvärras om temperaturmålet inte uppnås och den nuvarande utvecklingen fortsätter. Naturvårdsverket menar att redan idag ser vi en rad synliga spår som en följd av klimatförändringarna, exempelvis smältande havsisar och inlandsisar, ökat antal extremvädersförekomster, ökad nedberbörd, förhöjning av havsytans nivå och så vidare. Och även om vi når temperaturmålet på 1,5 grad, som är en höjning jämfört med idag, kan vi förvänta oss fortsatta klimatförändringar vars effekter kan vara svåröverblickbara.⁹

Världsomspännande framtida effekter som en följd av klimatförändringarna är, enligt Naturvårdsverket, omfattande och svåra att till fullo överblicka. På många håll förväntas förutsättningarna för jordbruksproduktion – som en följd av ökad temperatur och mer extremväder – att förändras i negativ riktning vilket i förlängningen kan leda till folkomflyttningar och globala konflikter om mat- och vattenresurser. Andra konsekvenser är att vattennivåhöjningar kan komma att föranleda stora samhällskostnader som följd av förstörelse av hem och egendom. Vidare hotas många ekosystem av undanträngning eller en kraftfull omvandling, vilket får stora konsekvenser både för djur och människor.¹⁰

Det regionala perspektivet

Den halländska omställningen ingår självfallet i den globala kontext som vi beskrivit i det förra avsnittet. I egenskap av jordbrukslän med en lång kustlinje kan klimatförändringarna komma att få mycket stora

⁷ UNEP. *Emissions Gap Report 2021*, 2021. URL: <https://www.unep.org/resources/emissions-gap-report-2021>

⁸ Our World In Data. *Total greenhouse gas emissions*, 2022. URL: <https://ourworldindata.org/greenhouse-gas-emissions>

⁹ Naturvårdsverket. *Klimatet förändras*, 2022. URL: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatfakta/klimatet-forandras/>

¹⁰ Naturvårdsverket. *Effekter i världen*, 2022. URL: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatfakta/klimatet-i-framtiden/effekter-i-varlden/>

konsekvenser för länet. Exempelvis löper delar av länet risk för kustöversvämning vid ökande havsnivåer.¹¹

Riksdagen har beslutat om ett nationellt utsläppsmål som säger att Sverige senast till år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Detta mål avser Sveriges territoriella utsläpp, varför resonemang och statistik i denna del refererar till just de territoriella utsläppen. Det nationella målet innebär att utsläppen från svenska verksamheter ska vara 85 % lägre år 2045 än de var 1990. Målet om noll nettoutsläpp innebär alltså inte att Sverige inte kommer ha några utsläpp år 2045. Vissa utsläpp kan fortfarande förekomma, men de behöver kompenseras för, exempelvis genom koldioxidbindande åtgärder.¹²

I diagrammet nedanför ser vi de halländska utsläppen under 1990–2019 och framskrivningar utifrån historisk utveckling samt nödvändig utveckling för att nå, i enlighet med det nationella målet, en minskning på 85 procent fram till 2045.

¹¹ Myndigheten för skydd och beredskap. *Risikområden för ras, skred, erosion och översvämning*, 2021. URL: <https://www.msb.se/siteassets/dokument/om-msb/vart-uppdrag/regeringsuppdrag/2021/ru-riskomraden.pdf>

¹² Naturvårdsverket. *Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk*, 2022. URL: <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomställningen/sveriges-klimatarbete/sveriges-klimatmal-och-klimatpolitiska-ramverk/>

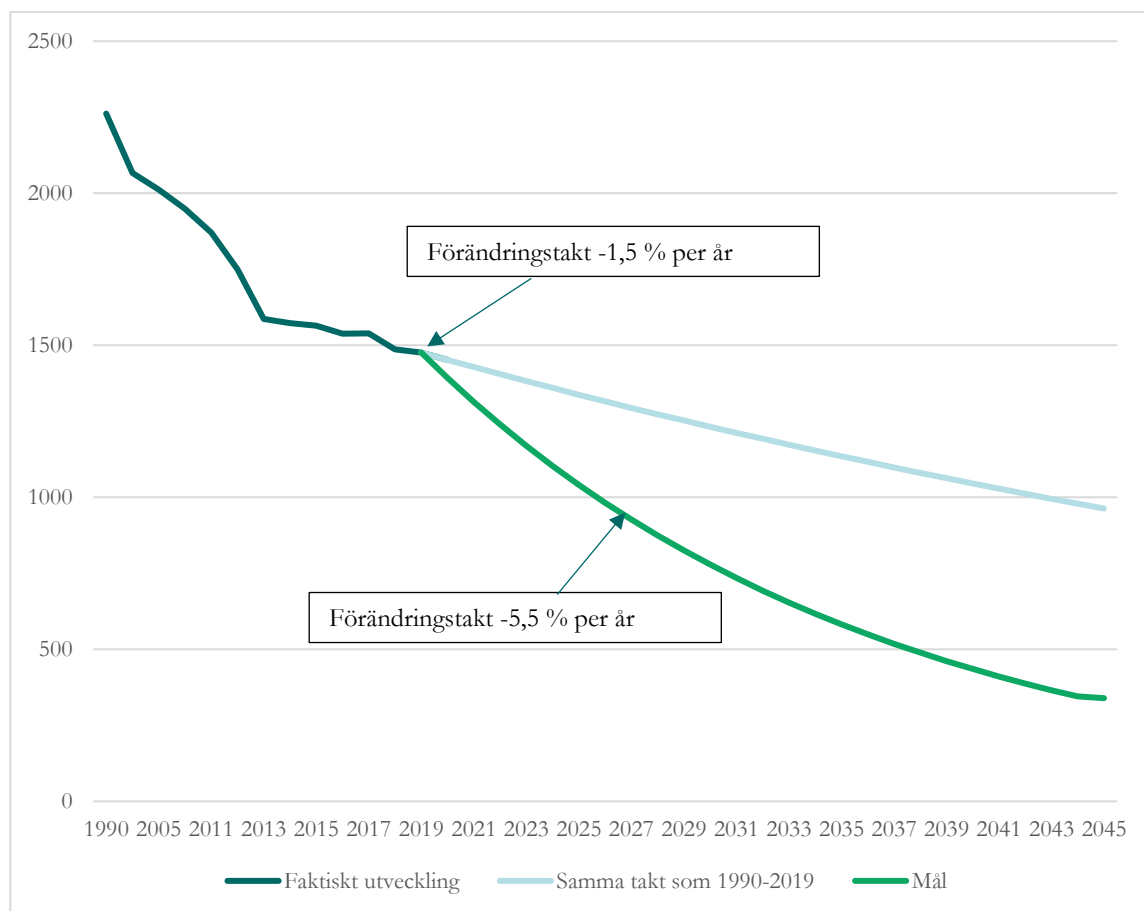


Diagram 3: Territoriella utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser i Hallands län, i tusen ton koldioxidekvivalenter. Faktiska tal 1990–2019 och framskrivning för perioden 2020–2045. Källa: Naturvårdsverket

Gapet mellan de båda framskrivningarna illustrerar den utmaning som den gröna omställningen i Hallands län behöver adressera; tidigare förändringstakt är alldeles för långsam för att nå målet fram till 2045 (-85 procent) och behöver öka från -1,5 procent per år till -5,5 procent per år. I relation till befolkningen betyder detta att utsläppen per invånare behöver minska från dagens 4,4 ton till 0,88 ton.¹³ Under perioden 2019–2045, som ovan framskrivning omfattar, förväntas antalet invånare i länet att öka med drygt 50 000 personer. Detta innebär att länet ska växa avsevärt samtidigt som utsläppen ska minska i en hög takt.

¹³ Beräkningarna utgår från territoriella utsläpp och inkluderar således inte de utsläpp hallänningarna genererar utanför länet.

Förutsättningar för grön omställning

Demografiska och geografiska förutsättningar

Ett växande län

Hallands län är ett av de snabbast växande i Sverige – mellan 1990–2021 ökade antalet invånare i länet med drygt 85 500 personer, vilket är i paritet med en större svensk stad. Som starkast har befolkningstillväxten varit i länets norra delar, vilket är en konsekvens av att denna del av länet är väl sammanbunden med den växande storstaden Göteborg. I länets södra delar är det, i egenskap av högskoleort och regional centrumstad, Halmstad som har stått för en övervägande del av tillväxten. Av kommunerna i länet är det endast i Hylte kommun som invånarantalet har minskat under perioden.

Fram till 2045 förväntas invånarantalet i länet att öka med drygt 46 000 personer, det vill säga med ungefär lika många invånare som idag bor i Falkenbergs kommun. En stor del av tillväxten förväntas i länets norra delar, som relativt sett växer något snabbare än länets södra delar. I de södra delarna är det fortsatt Halmstad som förväntas att stå för en övervägande del av tillväxten.

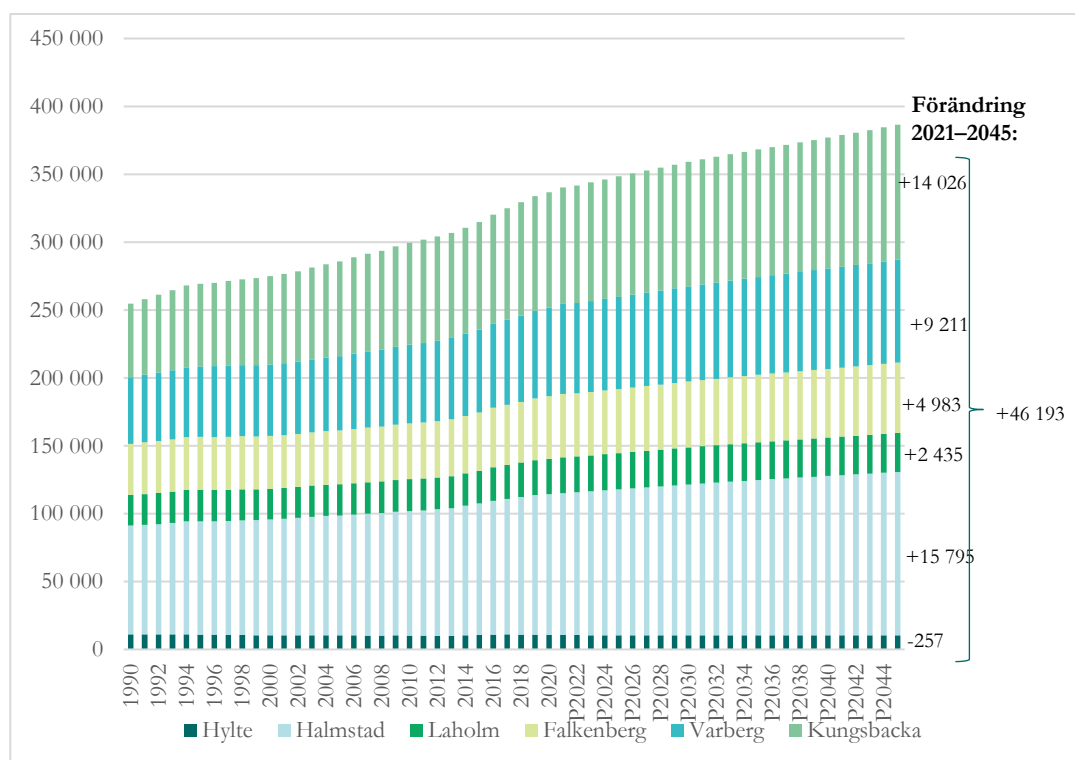


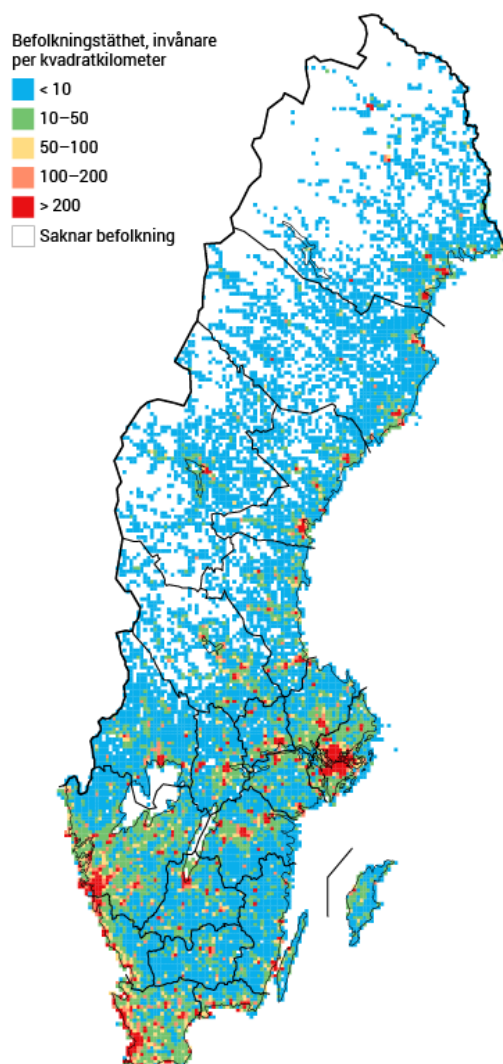
Diagram 4: Invånarantal i Hallands län, efter kommun, 1990–2021 och framskrivning för perioden 2022–2045. Källa: SCB

Den kraftiga befolkningstillväxten i Halland är ett resultat av attraktiva boendemiljöer och ett gynnsamt geografiskt läge med närhet till två av

Sveriges tre storstadsregioner. Över tid är det storstadsregionerna som har stått för en oproportionerligt stor del av Sveriges sysselsättningstillväxt, vilket gynnat Halland som kunnat ta del av tillväxten genom utpendling och spridningseffekter.

Ett litet och tätbefolkat län

Halland är Sveriges fjärde minsta län och det sjunde mest befolkade. Totalt bor det 62,1 personer per kvadratkilometer, vilket är den fjärde högsta befolkningstätheten jämfört med övriga regioner – endast de tre storstadsregionerna är mer tätbefolkade än Hallands län. Som högst är befolkningstätheten utmed kustlinjen i länet, där en stor del av länets befolkning bor. Över tid är det städerna utmed kusten som har stått för en stor del av länets befolkningstillväxt.



Karta 1: Befolkningstäthet i Sverige utifrån 100-metersrutor, 2020. Källa: SCB

Befolkningstätheten i länets kommuner varierar från 11,3 personer per kvadratkilometer (Hylte) till 140 personer per kvadratkilometer (Kungsbacka). I länets folkrikaste kommun, det vill säga Halmstad, uppgår befolkningstätheten till 102,3 personer per kvadratkilometer. De geografiska förutsättningarna varierar med andra ord stort mellan kommunerna. Exempelvis är Hylte kommun till ytan nästan lika stor som Halmstads kommun, men har endast en tiondel av Halmstads invånarantal.

Av länets befolkning bor 85 procent i en tätort, vilket är bland de högre nivåerna jämfört med övriga regioner i Sverige. Som högst är tätortsgraden i Halmstad kommun där den uppgår till hela 93 procent, vilket kan jämföras med Hylte där endast drygt två tredjedelar av invånarna bor i en tätort.

Befolkningstätheten i länets tätorter är förhållandevis låg jämfört med andra snabbväxande regioner och riksgenomsnittet. När en stad växer genom utbredning ökar avstånden mellan olika aktivitetspunkter vilket riskerar att leda till ett ökat bileberoende. Omvänt gäller att närhet mellan olika aktivitetspunkter, särskilt sådana som är förknippade med vardagsärenden, premierar icke-motoriserade resor. Tät bebyggelse främjar också förutsättningarna för en tillgänglig och ändamålsenlig kollektivtrafik med täta avgångar.¹⁴¹⁵

Totalt bor det 994 personer per kvadratkilometer i länets tätorter, vilket är långt under riksgenomsnittet på 1 422 personer per km² och även under medianen jämfört med övriga regioner (1 154 personer per km²). Bland länets kommuner varierar befolkningstätheten i tätorterna mellan 698 personer per kvadratkilometer (Hylte) till 1 388 personer (Halmstad). Även jämfört med kommuner med liknande befolkningsmässiga förutsättningar har länets kommuner en låg befolkningstäthet i tätorterna. Exempelvis är både Halmstads och Kungsbacka kommun bland Sveriges 30 mest folkrika kommuner. Inom denna grupp har Kungsbacka den lägsta befolkningsstätheten i tätort (873 invånare per km²) och Halmstad den sjätte lägsta (1 388 invånare per km²).

Däremot är landsbygden i Halland, ur ett jämförande perspektiv, tätbefolkad. Totalt bor det 9,8 personer per kvadratkilometer på länets landsbygd, vilket är den fjärde högsta nivån i riket. Som mest tätbefolkad är

¹⁴ Boverket. *Rätt tätt – en idéskrift om förtätning av städer och orter*, 2016. URL: <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2016/ratt-tatt/>

¹⁵ OECD. *Rethinking Urban Sprawl - Moving Towards Sustainable Cities*, 2018. URL: <https://www.oecd.org/publications/rethinking-urban-sprawl-9789264189881-en.htm>

landsbygden i Kungsbacka (21 personer per kvadratkilometer) och som glesast är den i Hylte (4 personer per kvadratkilometer).

Tabell 1: Demografiska och geografiska förutsättningar i länets kommuner, 2020. Källa: SCB

Kommun	Andel av marken i regionen	Invånarantal	Befolkningstäthet	Andel av länets befolkning
Hylte	17,4%	10 649	11,3	3,2%
Halmstad	18,7%	103 754	102,3	30,8%
Laholm	16,3%	25 967	29,4	7,7%
Falkenberg	20,4%	46 051	41,5	13,7%
Varberg	16,0%	65 397	75,3	19,4%
Kungsbacka	11,2%	84 930	140	25,2%
Halland	100,0%	336 748	62,1	100,0%

Tabell 2: Invånare per kvadratkilometer i Sveriges regioner (2020), fördelat efter tätort, utanför tätort och totalt för länet. Källa: SCB

	Tätort	Utanför tätort	Totalt
Stockholm	2504,5	12,7	367,2
Skåne	1674,0	12,6	126,7
Västra Götaland	1473,2	10,1	72,9
Halland	993,6	9,8	62,1
Blekinge	902,0	9,4	54,3
Västmanland	1621,5	6,6	54,2
Södermanland	1340,5	7,7	49,3
Uppsala	1719,1	8,5	47,4
Östergötland	1618,1	6,4	44,2
Örebro	1249,2	5,7	35,9
Jönköping	1208,1	5,7	35,0
Riket	1422,2	3,2	25,5
Kronoberg	1113,8	5,0	24,0
Kalmar	880,5	4,5	22,0
Gotland	807,3	7,1	19,2
Värmland	1049,9	3,9	16,1
Gävleborg	949,1	3,1	15,9

Västernorrland	826,2	2,4	11,3
Dalarna	644,6	1,8	10,3
Västerbotten	1154,2	1,0	5,0
Jämtland	703,1	0,7	2,7
Norrbottn	924,2	0,4	2,6

Många invånare bor i mellanstora städer

En stor andel av invånarna i Halland bor i en tätort, men relativt få i en större stad. I regionen finns endast en större stad med minst 50 000 invånare och i den bor endast var femte invånare. Jämfört med många andra regioner med en hög befolkningstäthet är detta en påfallande låg andel.

Ett utmärkande drag för tätortsstrukturen i Halland är att en stor andel av befolkningen bor i en medelstor stad, här förstått som en stad med ett invånarantal på mellan 25 000 – 50 000 invånare. I denna kategori återfinns både Varberg och Falkenberg, och snart även Kungsbacka. Samtidigt bor en förhållandevis liten andel av befolkningen i en tätort med ett invånarantal på 3000–25 000 invånare. Detta innebär att en stor andel av länets invånare bor i medelstora städer.

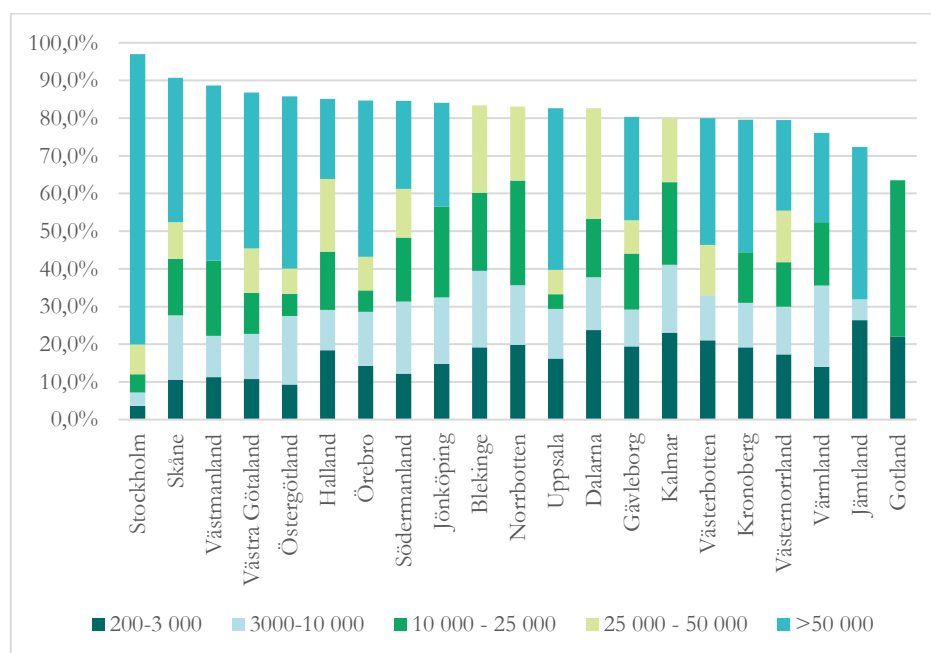


Diagram 5: Andel av befolkningen som bor i tätort, efter tätortsstorlek (2019). Källa: SCB.

Kommentar: Hänsyn har tagits till tätortbefolkningen i länet som tillhör Göteborgs tätort. De har klassificerats under storleksgruppen 10–24' invånare.

Sammanfattningsvis kan länets ortsstrukturer beskrivas som en slags småskalig polycentrism; en liten andel bor i länets enda större stad, men många

bor i mellanstora städer. Utifrån ett omställningsperspektiv innebär detta att frågan om hållbart resande är särskilt angelägen i Hallands län. Många av länets invånare arbetar i en annan ort än de bor i och rörligheten mellan orterna är, som en följd av relativt korta avstånd mellan dem, stor. Tillsammans med en stark befolkningstillväxt och stora arbetsmarknader utanför länet skapar detta ett högt resandetryck och en stor rörlighet.

Eftertraktad mark och höga bostadspriser

Marken i Halland är dyrbar och eftertraktad. Den höga befolkningstillväxten leder till att efterfrågan på bostäder ökar. Nybyggnationer tar mark i anspråk och fler invånare betyder ett större behov av service och tjänster, vilket resulterar i att fler – både kommersiella och offentliga – verksamheter behöver mark till sina lokaler. Totalt är 7,2 procent av marken i regionen täckt av bebyggelse. Detta är den tredje högsta nivån i riket och långt över riksgenomsnittet.

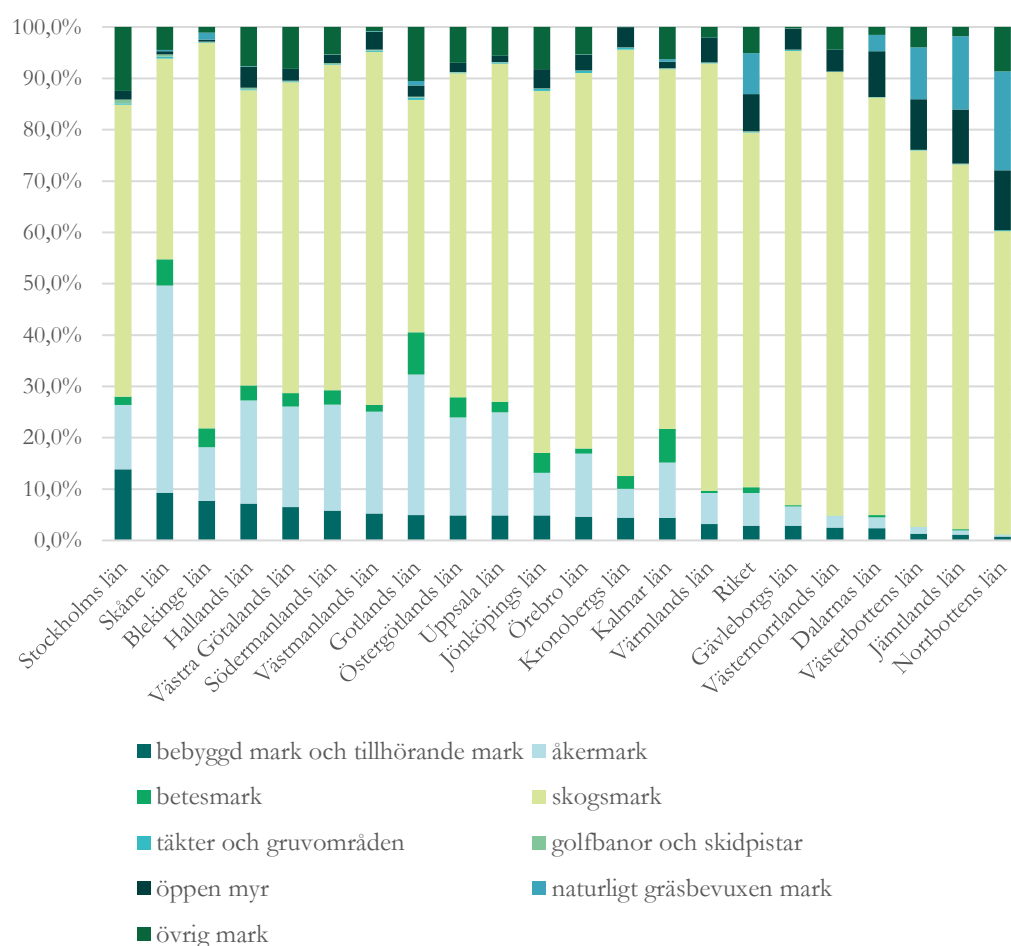


Diagram 6: Markanvändningen i Sveriges regioner (2015), andel av landarealen. Källa: SCB

Att länet är en expansiv region återspeglas i hur stor andel av åkermarken som har exploaterats det senaste decenniet. Halland ligger i detta avseende i

Sverigetopp.¹⁶ Totalt består 23 procent av markytan i länet av åker- och betesmark, vilket är den fjärde högsta nivån i riket, och tillgången till bördig åkermark skapar goda förutsättningar för jordbruksverksamhet i länet. Vid utgången av 2020 fanns det nästan 3 000 aktiva jordbruksföretag i länet, vilket gör länet till det sjätte mest jordbruksintensiva i landet.

Efterfrågan på åkermark i länet är således hög, både utifrån ett bruks- och exploateringsperspektiv. Vid utgången av 2015 hade Hallands län den näst dyraste åkermarken i Sverige. Detta förhållande avspeglar sig bland annat i hur mycket en bostad kostar i länet. Under 2020 uppgick det genomsnittliga försäljningsvärdet för ett småhus i länet till 3,7 miljoner kronor. Endast Stockholms län hade ett högre värde samma år (6 mkr). Framförallt är det länets norra delar och Halmstads kommun som drar upp länsgenomsnittet. I Hylte kostar ett småhus endast 1 mkr. Variationerna mellan kommunerna är framförallt ett utslag av avståndet till stora och växande arbetsmarknader.

Förutom bostadspriserna varierar också markprofilerna i länets kommuner. Liksom i riket och länet som helhet är skogen det dominerande markslaget i samtliga kommuner. Nästan 57,5 procent av länets markyta är täckt av skog, varav 83 procent av den är produktiv skogsmark. Trots detta har länet, jämfört med övriga regioner, en relativ liten andel skogsmark. Den största delen av länets skogsmark (62 procent) återfinns i kommunerna Hylte, Falkenberg samt Halmstad. När det gäller länets åker- och betesmarker är dessa främst fördelade mellan kommunerna Falkenberg, Varberg, Laholm samt Halmstad.

Andelen bebyggd mark i kommunerna korrelerar starkt med de senaste decenniernas befolkningsutveckling. Bebyggelsen är som mest utbredd i Kungsbacka, Varberg samt Halmstad. Tillsammans har dessa kommuner stått för 85 procent av länets befolkningstillväxt (141 000 personer) sedan 70-talet.

¹⁶ Jordbruksverket. *Exploatering av jordbruksmark 2016–2020*, 2021. URL: https://www2.jordbruksverket.se/download/18.3fe46a3117be21208098aeae/1631785978822/ra21_8.pdf

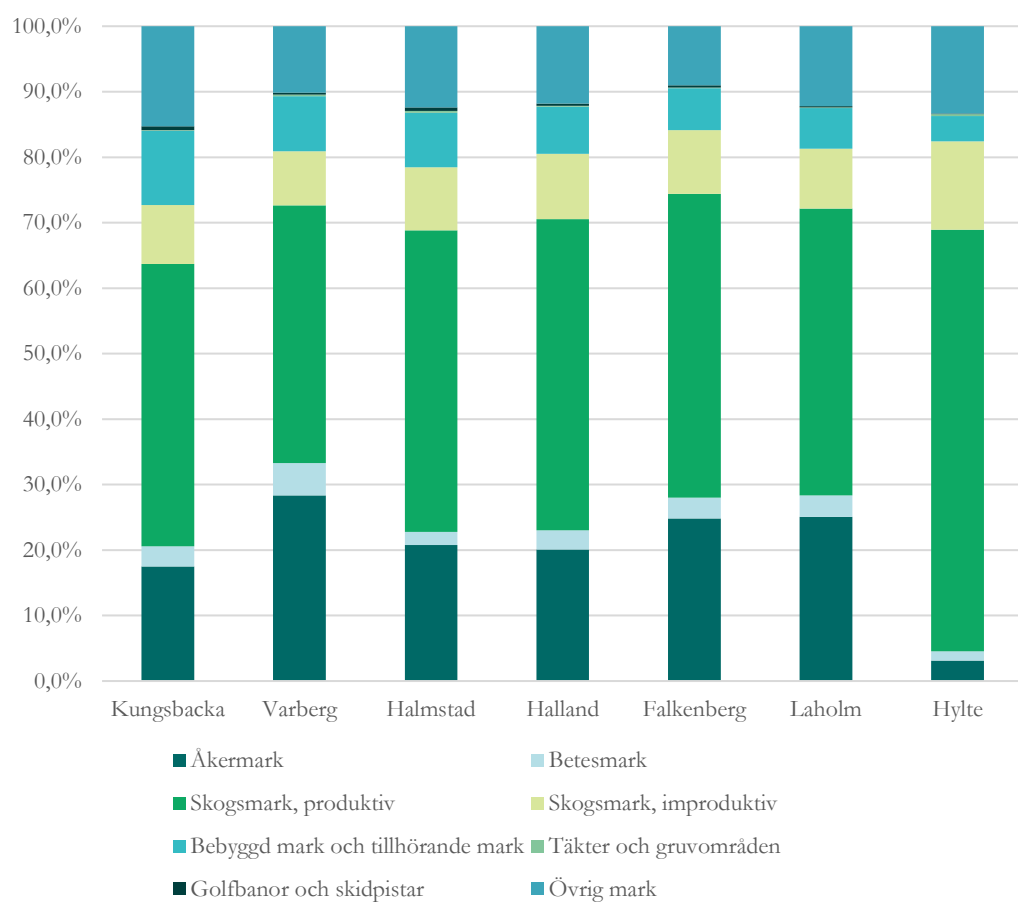


Diagram 7: Markanvändningen i länets kommuner (2015), andel av landarealen. Källa: SCB

En pendlingsintensiv boenderegion

I egenskap av en liten och befolkningstät region belägen mellan två storstadsregioner är Halland en av Sveriges mest pendlingsintensiva regioner, och de senaste decennierna har resandet ökat avsevärt. Framför allt är det utpendlingen till Göteborgsregionen som har drivit utvecklingen, men också en ökad rörlighet i länets södra arbetsmarknadsregion, där Halmstad utgör navet, har bidragit.

Vid utgången av 2020 bodde det nästan 51 655 pendlare¹⁷ i länet, varav hälften pendlade till en kommun i Västra Götalands län och nästan en tredjedel till en kommun inom länet. Samma år pendlade 15 778 personer från en kommun i ett län utanför Halland till en kommun i Hallands län. Summerar vi de tre flödena uppgår antalet pendlare, som pendlar inom, till eller från länet, till 67 433 personer.

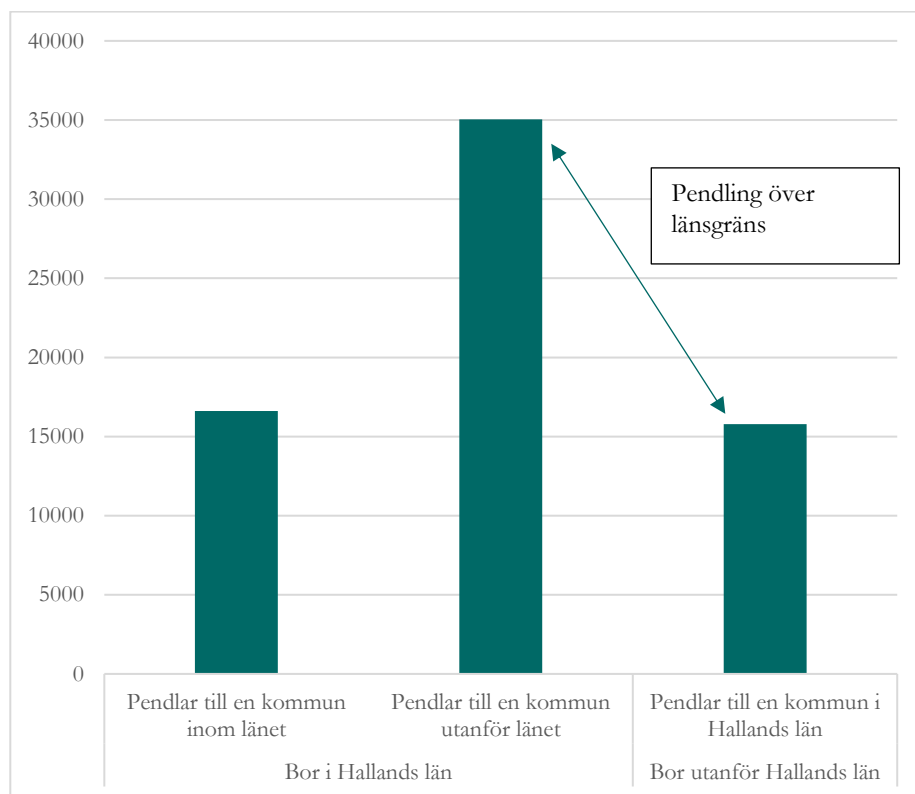


Diagram 8: Antalet pendlare över kommungräns, inom, utanför och till Hallands län (2020).
Källa: SCB

Av de sysselsatta som bor i Hallands län pendlar 31 procent över en kommungräns och 21 procent över en länsgräns. Jämfört med andra regioner är detta en hög andel – i snitt pendlar 6,8 procent av befolkningen i Sverige över en länsgräns för att arbeta. I faktiska tal har länet ett negativt

¹⁷ Observera att detta endast avser personer som arbetspendlar över en kommungräns. Antalet arbetspendlare är än fler om man ser till pendling mellan tätorter inom respektive kommun.

pendlingsnetto på -19 266 personer, vilket innebär att det är betydligt fler som pendlar ut från länet för att arbeta än vad som pendlar in till det för att arbeta. Detta förhållande positionerar Hallands län som en utpräglad boenderegion.

Under 2000-talet har antalet pendlare som bor i länet ökat med 50 procent, vilket innebär drygt 17 100 personer i faktiska tal, varav Kungsbacka, Varberg och Falkenberg stod för två tredjedelar av ökningen. Samma period ökade inpendlingen till länet med drygt 7 500 personer.

Givet den prognosticerade befolkningstillväxten i regionen och med ett antagande om bibehållen sysselsättningsgrad visar vår framskrivning att antalet pendlare över kommungräns boendes i länet kommer att öka med ungefär 8 500 personer fram till 2030.

Pendlingsintensiteten, här förstått som andelen utpendlare bland de sysselsatta, är som högst i Kungsbacka, Laholm samt Hylte. I faktiska tal är pendlingsflödena som störst i Kungsbacka, Halmstad, Varberg samt Falkenberg. Det är också i dessa kommuner pendlingen har ökat som mest under 2000-talet. Av länets kommuner är det endast Halmstad, i egenskap av centrum för en arbetsmarknadsregion, som har ett positivt pendlingsnetto. I norr graviterar Falkenberg, Varberg och Kungsbacka mot Göteborgsregionen och i söder går flödena från Laholm och Hylte till Halmstads kommun.

Tabell 3: Pendling över kommun- och länsgräns i Hallands län (2020). Källa: SCB

	Inpendlare	Utpendlare	Pendlingsnetto	Andel utpendlare
Hylte	1 344	1 499	-155	31,0%
Halmstad	9 897	7 970	1 927	16,1%
Laholm	2 192	5 233	-3 041	42,3%
Falkenberg	4 573	5 896	-1 323	26,5%
Varberg	6 349	7 506	-1 157	23,0%
Kungsbacka	8 034	23 551	-15 517	54,9%
Hallands län (över länsgräns)	15 778	35 044	-19 266	21,3%

På en aggregerad nivå har Halland en prägel som boenderegion. Detta beror i hög utsträckning på de nordliga kommunernas närhet till Göteborgsregionen. Inflyttningen från Göteborg till Kungsbacka, Varberg och Falkenberg är relativt hög och en stor andel av flyttarna består av barnfamiljer som söker ett småhus. Många av dessa väljer sedan att arbetspendla till Göteborgsregionen. I de södra delarna av länet ser flyttströmmarna och den demografiska sammansättningen något

annorlunda ut. Halmstad, i egenskap av större stad och högskoleort, attraherar ungdomsinflyttningar och inflyttare från smålandslänen.

En konsekvens av att Halland är en boenderegion med stor familjeinflyttning är att en stor andel av hushållen bor i småhus. Vid utgången av 2020 uppgick denna andel till 60 procent, vilket var den högsta nivån i riket. Vidare syns detta förhållande genom att Halland, tillsammans med Stockholm, har flest antal personer per hushåll. Beräkningar visar att samtliga kommuner i länet, förutom Hylte, har fler småhus än förväntat givet invånarantalet. Detta är särskilt framträdande i Kungsbacka kommun, som har den största avvikelsen i Sverige i detta avseende.

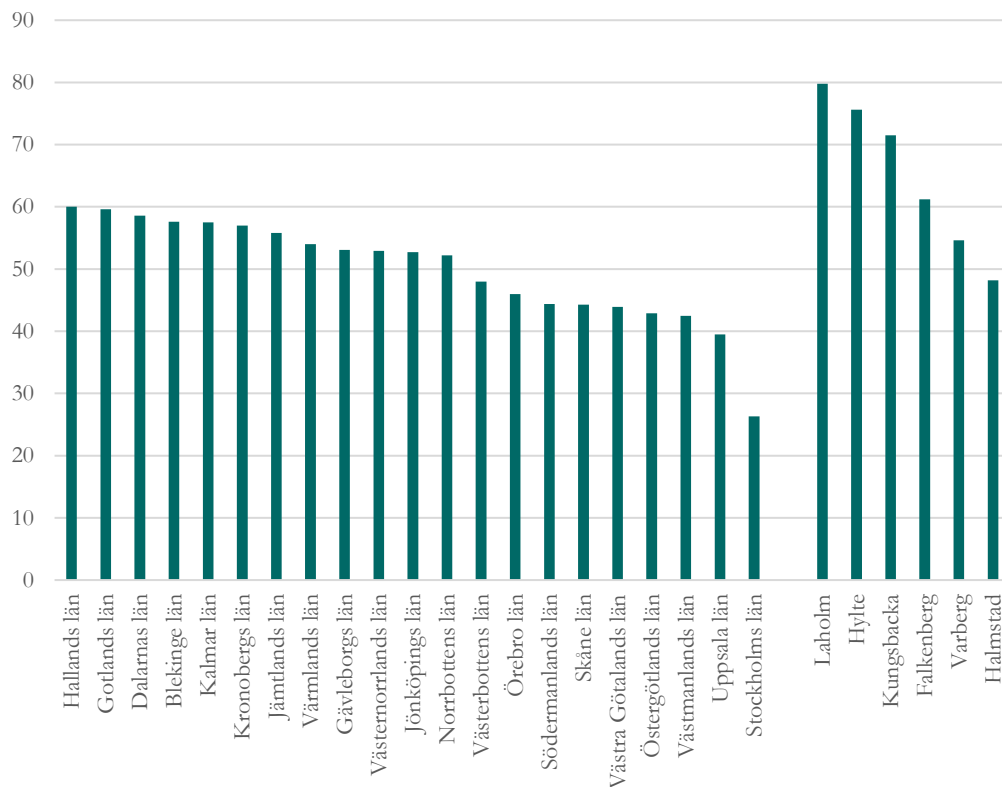


Diagram 9: Andel av hushållen som bor i småhus (2020). Källa: SCB

Länets utsläppsprofil

Utsläpp efter sektor – ett nuläge

I Hallands län uppgår de klimatpåverkande utsläppen till 1 476 tusen ton, vilket i relation till befolkningen blir 4,4 ton per invånare. Totalt står länet för 2,9 procent av de klimatpåverkande utsläppen i riket samtidigt som 3,2 procent av landets invånare bor i Hallands län. Man kan därför säga att länets territoriella utsläpp är något lägre än de förväntade om man endast ser till befolkningsfördelningen i landet.

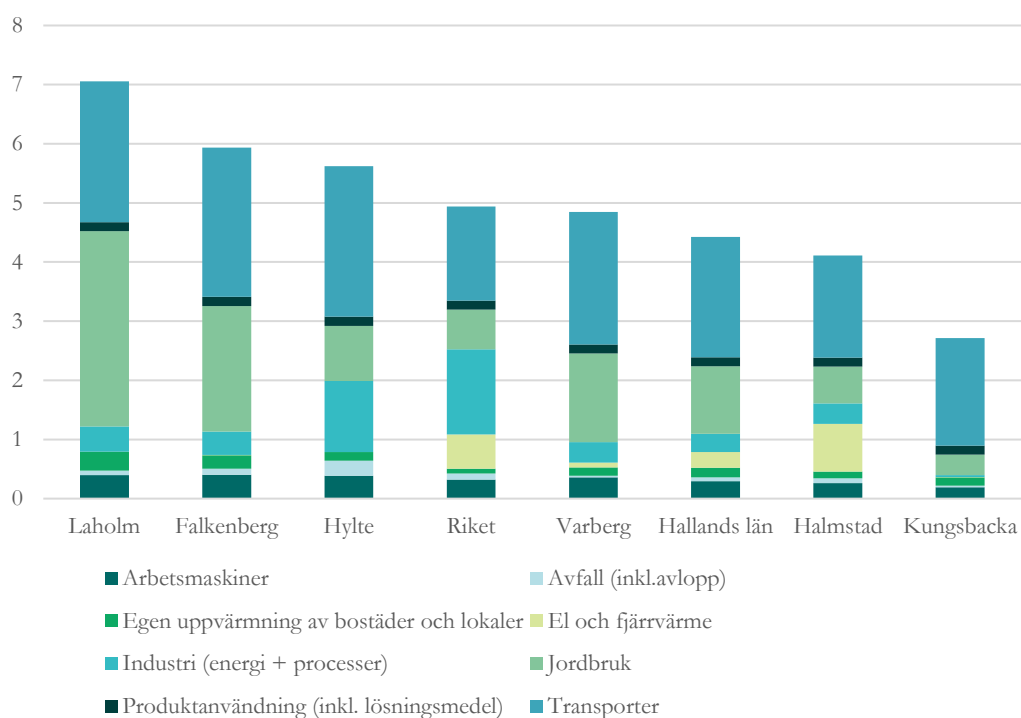


Diagram 10: Utsläppsprofil för Hallands län – klimatpåverkande territoriella utsläpp i ton koldioxidekvivalenter per invånare (2019), efter kommun och sektor. Källa: Naturvårdsverket och SCB

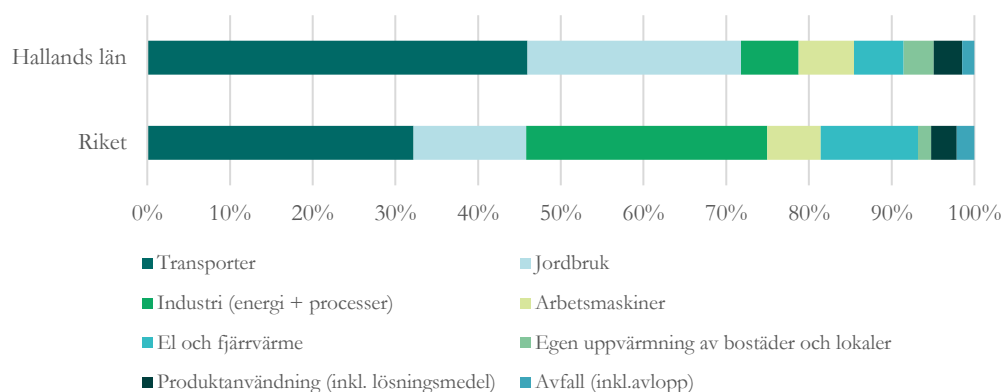


Diagram 11: Sektorernas bidrag till de klimatpåverkande utsläppen i Hallands län och riket (2019), uttryckt som andelar av de totala klimatpåverkande utsläppen. Källa: Naturvårdsverket.

Bland Sveriges regioner varierar de klimatpåverkande utsläppen från 36,7 ton per invånare (Gotland) till 2 ton per invånare (Stockholm). Riksgenomsnittet uppgår till 4,9 ton per invånare och medianen till 4,7 ton per invånare. De stora variationerna beror i hög utsträckning på att regionerna har olika strukturer sett till demografi, geografi och näringsliv. Att Gotlands län har mycket höga utsläpp per invånare beror på närvaron av en mycket energiintensiv cementindustri och att regionen har få invånare. Vidare påverkar användningen av territoriella utsläpp regionala jämförelser. Exempelvis konsumeras en stor del av den cement som produceras i Gotland inom byggindustrin i andra län. Vi återkommer till detta resonemang i den del av rapporten som handlar om konsumtion och näringsliv.

I förhållande till riket urskiljer sig Hallands län genom att en högre andel av de samlade utsläppen kommer från jordbruks- och transportsektorn. Länet har den sjätte högsta utsläppsintensiteten¹⁸ från transportsektorn och ligger i detta avseende långt över riksgenomsnittet. Samma förhållande gäller för jordbrukssektorn, där utsläppsintensiteten är den fjärde högsta i landet och över riksgenomsnittet. Totalt står transport- och jordbrukssektorn för drygt 70 procent av länets samlade utsläpp. I riket står de båda sektorerna för 45,8 procent. Detta betyder att, i jämförelse med riket, en större del av den samlade utsläppsminskningen fram till 2045 i länet behöver komma från jordbruks- och transportsektorn.

Liksom bland regionerna varierar också de kommunala utsläppsprofilerna, både sett till omfattning och fördelning. Som högst är utsläppen i Laholm (7,1 ton per invånare) och som lägst i Kungsbacka (2,7 ton per invånare). Kommunerna Laholm, Falkenberg och Hylte ligger, sett till utsläpp per invånare, över både läns- och riksgenomsnittet, samtidigt som Kungsbacka

¹⁸ Med utsläppsintensitet avses här utsläpp per invånare för den specifika sektorn och inte hur stor andel sektorn står för av länets totala utsläpp.

och Halmstad ligger under de båda snitten. Varbergs kommun placerar sig under riksgenomsnittet men något över snittet för länet som helhet. I samtliga kommuner förutom Laholm står transportsektorn för den största delen av de samlade utsläppen.

De identifierade inomregionala variationerna har flera förklaringar och kan åskådliggöras genom att se till avvikelserna från riksgenomsnittet per sektor. I Laholm och Falkenberg är utsläppen per invånare högre än i riket med anledning av en högre utsläppsintensitet inom jordbruk, transporter och egen uppvärmning. I Hylte är det framförallt högre utsläppsintensitet från transportsektorn som förklarar avvikelserna.¹⁹ Att resterande kommuner i länet har lägre utsläppsnivåer per invånare än i riket beror bl.a. på betydligt lägre utsläppsintensitet än i riket när det gäller utsläpp från industrisektorn samt att transportsektorns avvikelse inte är lika stor som i övriga kommuner. Gemensamt för samtliga kommuner, i jämförelse med riket, är att utsläppsintensiteten från industrisektorn är lägre men att den är högre när vi ser till transportsektorn.

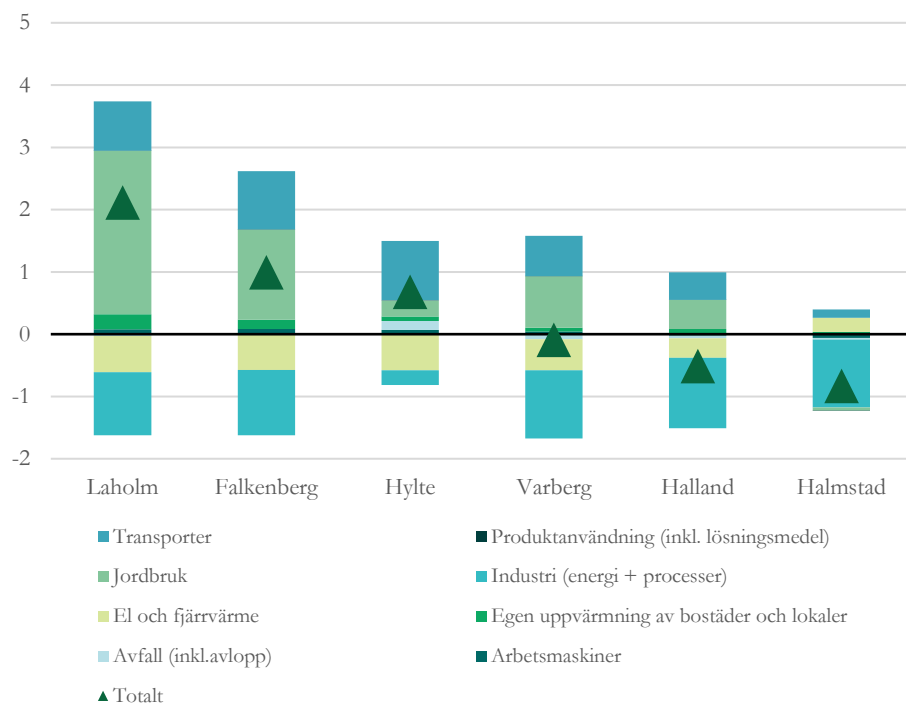


Diagram 12: Kommunernas avvikelser i utsläppsintensitet per sektor i jämförelse med riket (uttryckt i ton koldioxidekvivalenter per invånare). Källa: Naturvårdsverket och SCB. **Kommentar:** Att exempelvis Laholm har 2,1 ton mer i utsläpp per invånare än riksgenomsnittet beror på "positiva avvikelser" från sektorerna egen uppvärmning, jordbruk samt transporter.

¹⁹ Utsläppen från industrin i Hylte avviker endast i relation till läns-genomsnittet och inte i förhållande till riksgenomsnittet. I en Halländsk kontext har kommunen dock en energiintensiv industri.

Kommunernas bidrag till länets samlade utsläpp följer inte till fullo, givet invånarantalet, de förväntade värdena. Kungsbacka är den kommun som avviker mest i detta avseende – med 25 procent av länets invånare står kommunen endast för drygt 15 procent av länets utsläpp. Även Halmstad har en lägre utsläppsnivå än förväntat. I övriga kommuner, och framförallt i Falkenberg och Laholm, är bidraget till de samlade utsläppen högre än förväntat.

Att utsläpssfördelningen inom regionen inte följer befolkningsfördelningen har olika förklaringar beroende på vilken kommun som belyses. Generellt sett förklaras dock avvikelserna med näringslivets struktur, geografiska avstånd samt pendlingsmönster. Att exempelvis Kungsbacka står för en, relativt sett, liten andel av länets utsläpp beror sannolikt på att delar av utsläppen från kommuninvånarnas resor hamnar i Göteborgsregionen istället för i den egna kommunen.

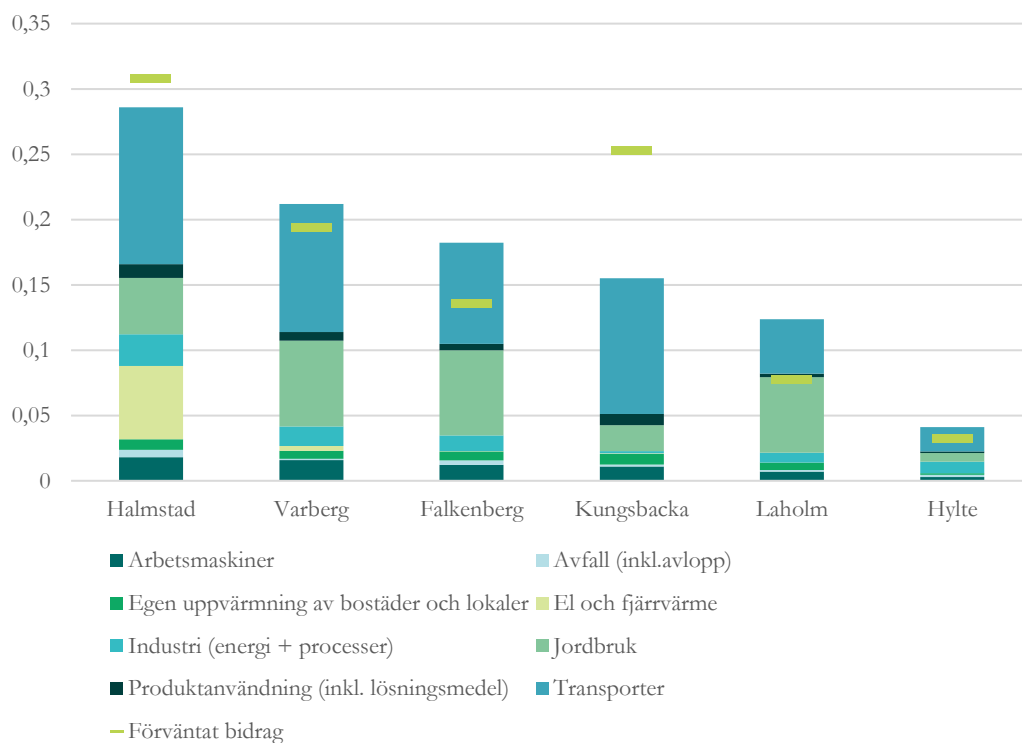


Diagram 13: Kommunernas bidrag till de klimatpåverkande territoriella utsläppen i länet, fördelat efter sektor (i %). Källa: Naturvårdsverket och SCB. **Kommentar:** Ett totalvärde på 0,1 innebär att kommunen står för 10 procent av länets samlade utsläpp. I exempelvis Halmstads fall visar diagrammet att kommunen totalt står för 28,5 procent av utsläppen i Hallands län varav transportsektorn i Halmstad står för 12 procent och så vidare. Strecket i diagrammet markerar hur stor andel av länets befolkning som bor i kommunen. I Halmstads fall ser vi att 31 procent av befolkningen i länet bor i kommunen.

Förändring över tid – regionalt sektorsperspektiv

Tidigare i rapporten beskrev vi att utsläppen i Hallands län behöver minska med 5,5 procent per år fram till 2045 för att regionen ska nå det nationella målvärdet som riksdagen antagit. I jämförelse med perioden 1990–2019 innebär detta att minskningstakten i länet behöver vara 3,8 gånger högre per år de kommande decennierna.

Mellan 1990–2019 har de klimatpåverkande utsläppen i länet minskat med totalt 35 procent och under samma period ökade befolkningen med 31 procent, vilket innebär att de klimatpåverkande utsläppen per invånare har minskat avsevärt under perioden – i början av nittiotalet uppgick utsläppen per hallänning till 8,8 ton och vid den senaste mätningen hade denna siffra halverats till 4,4 ton.

Sedan 1990 har de totala utsläppen i riket minskat med 28,4 procent och utsläppen per invånare med 40,5 procent. I jämförelse med övriga regioner intar Halland, sett till total utsläppsminskning, en placering runt medianen men under riksgenomsnittet. Sett till utsläppsförändring per invånare har länet haft den femte största nedgången under samma period. Med andra ord har, relativt sett, utsläppsintensiteten per invånare i länet haft en god utveckling.



Diagram 14: Förändring av länets klimatpåverkande territoriella utsläpp. Indexerade värde för perioden 1990–2019. Källa: Naturvårdsverket och SCB. **Kommentar:** Indexåret är 1990 (100). Ett indexvärde på 50 innebär helt enkelt att värdet har halverats jämfört med 1990.

I faktiska tal kan en stor del av länets minskade utsläpp tillskrivas utsläppsminskningar från sektorerna egen uppvärmning av bostäder och

lokaler samt industrisektorn. Tillsammans har de båda sektorerna stått för 88,7 procent av länets utsläppsminskning 1990–2019. Nedgången inom egen uppvärmning av lokaler och bostäder beror till stor del på att oljeeldning som uppvärmningskälla har ersatts med andra alternativ, exempelvis fjärrvärme, elvärme och luftvärmepumpar.²⁰ Denna omvandling har också skett på nationell nivå.

Däremot sticker länet ut, jämfört med riket, när det gäller industrisektorns utsläppsminskning. Totalt har sektorns utsläpp i länet minskat med 81 procent under 1990–2019, och i riket endast med 21 procent. Den stora nedgången inom länets industrisektor beror till viss del på minskad oljeanvändning inom branschen men är framförallt en följd av strukturomvandling som resulterat i avveckling av energiintensiv pappers- och massaproduktion i länet.

Övriga sektorer som har bidragit till utsläppsminskningarna i länet – men i betydligt lägre utsträckning än industri och uppvärmning – är avfall, transporter samt jordbruk. Tillsammans har de tre sektorerna stått för 11,3 procent av de totala utsläppsminskningarna i länet under perioden 1990–2019. När det gäller förändringarna inom jordbruks- och transportsektorn återkommer vi till dessa i senare delar av rapporten. När det gäller nedgången inom avfallssektorn beror den på en rad olika faktorer, bland annat att metanåtervinning från deponier har ökat samtidigt som deponerat organiskt avfall minskat, tillsammans med ökad avfallsförbränning och materialåtervinning.²¹

Under perioden 1990–2019 har utsläppen i länet endast ökat från tre sektorer; el- och fjärrvärme, produktanvändning samt arbetsmaskiner. I faktiska tal är ökningarna förhållandevis små men i relativa termer är de, åtminstone sett till el- och fjärrvärme samt produktanvändning, stora. Med undantag för utvecklingen inom el- och fjärrvärmesektorn följer sektorernas utveckling i länet i stort den nationella utvecklingen. Att utvecklingen inom el- och fjärrvärmesektorn avviker i Hallands län har vi i denna rapport ingen förklaring till då den regionala statistiken inte möjliggör nedbrytningar på undersektorer i detta fall.

Den relativt sett höga ökningen inom produktanvändning, i både riket och Halland, beror på ökad användning av kylsystem, luftvärmepumpar och lufkonditioneringar som läcker fluorerade gaser, s.k. f-gaser. Jämfört med

²⁰ Naturvårdsverket. *Egen uppvärmning av bostäder och lokaler, utsläpp av växthusgaser*, 2022. URL: <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-egen-uppvarmning-av-bostader-och-lokaler/>

²¹ Naturvårdsverket. *Avfall, utsläpp av växthusgaser*. URL: <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-avfall/>

riket har ökningen i Halland varit betydligt större inom denna sektor (230 procent jämfört med 166 procent). Ökningen från arbetsmaskiner beror på ökade utsläpp från arbetsmaskiner som används inom industri- och byggnadssektorn.

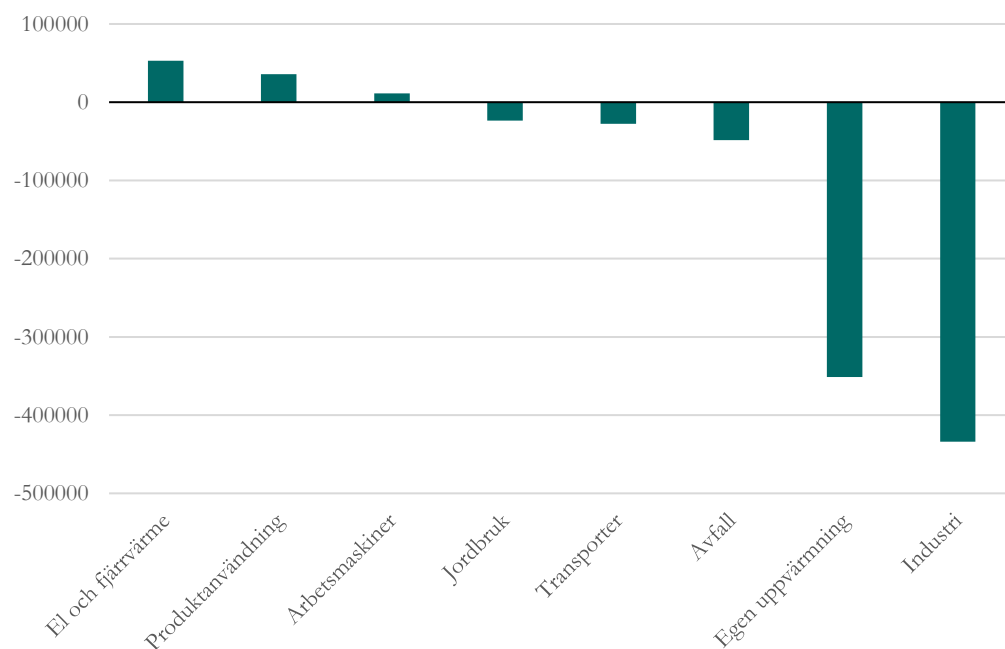


Diagram 15: Förändring av klimatpåverkande utsläpp i Hallands län, uttryckt i ton koldioxidekvivalenter, 1990–2019. Fördelat efter sektor. Källa: Naturvårdsverket

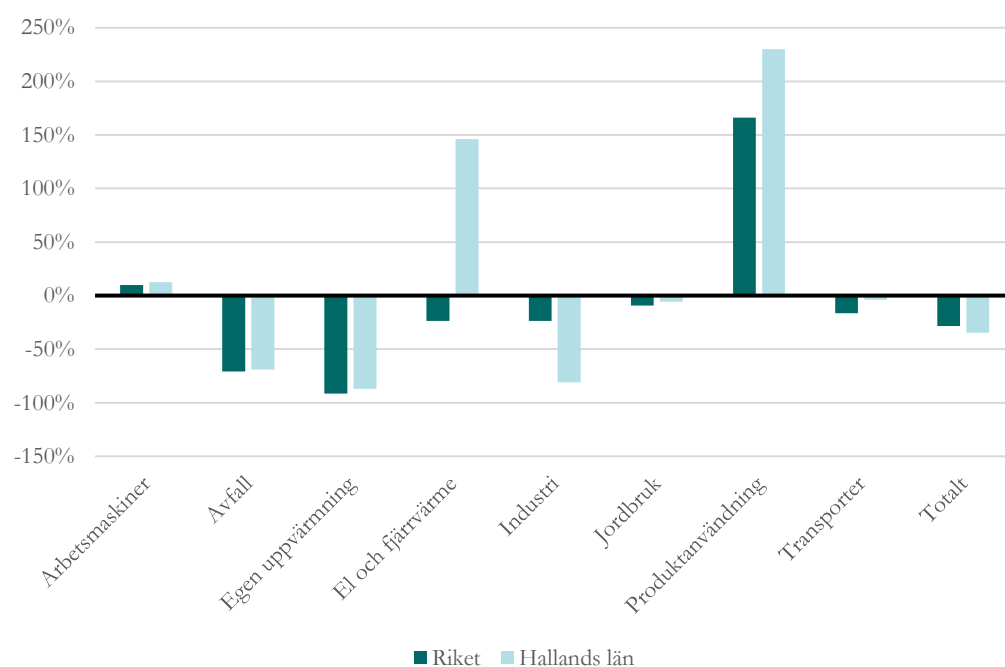


Diagram 16: Förändring av klimatpåverkande territoriella utsläpp efter sektor i Halland och riket 1990–2019. Källa: Naturvårdsverket

Sammanfattningsvis visar den sektorsvisa genomgången av utsläpps-förändringarna att de största framtidsutmaningarna i Halland, sett till omfång och förändringstakt, återfinns inom transport- och jordbrukssektorn. Utsläppen från länets transportsektor har minskat i en mycket låg takt och inte i samma utsträckning som i riket, samtidigt som sektorn står för en stor del av länets utsläpp. Ett liknande förhållande återfinns inom jordbrukssektorn. Därför har vi i kommande delar av rapporten valt att särskilt fördjupa bilden av den gröna omställningen inom de båda sektorerna.

Förändring över tid – det kommunala perspektivet

Mellan 1990–2019 har samtliga kommuner i Hallands län bidragit till att de klimatpåverkande utsläppen i länet har minskat. I relativa tal har nedgången, sett till total förändring, varit som störst i Hylte, Halmstad samt Laholm. Gemensamt för dessa tre kommuner är att minskningen har varit större än i riket. I kommunerna Kungsbacka, Falkenberg samt Varberg har den totala förändringen av klimatpåverkande utsläppen inte varit lika omfattande och något mindre än i riket och länet som helhet. I faktiska tal har, i rangordning, kommunerna Halmstad, Hylte samt Laholm bidragit mest till utsläppsminskningarna i länet.

Att minskningstakten varierat mellan kommunerna innebär att de har olika långt kvar för att nå målet om en minskning på 85 procent fram till 2045. I sammanhanget är det viktigt att poängtera betydelsen av den geografiska nivån vid målsättningar. För att länet ska nå nämnda mål behöver nödvändigtvis inte alla kommuner i länet minska utsläppen med 85 procent fram till 2045 – kommunernas bidrag till målsättningen kan variera och är avhängig olika strukturella förutsättningar.

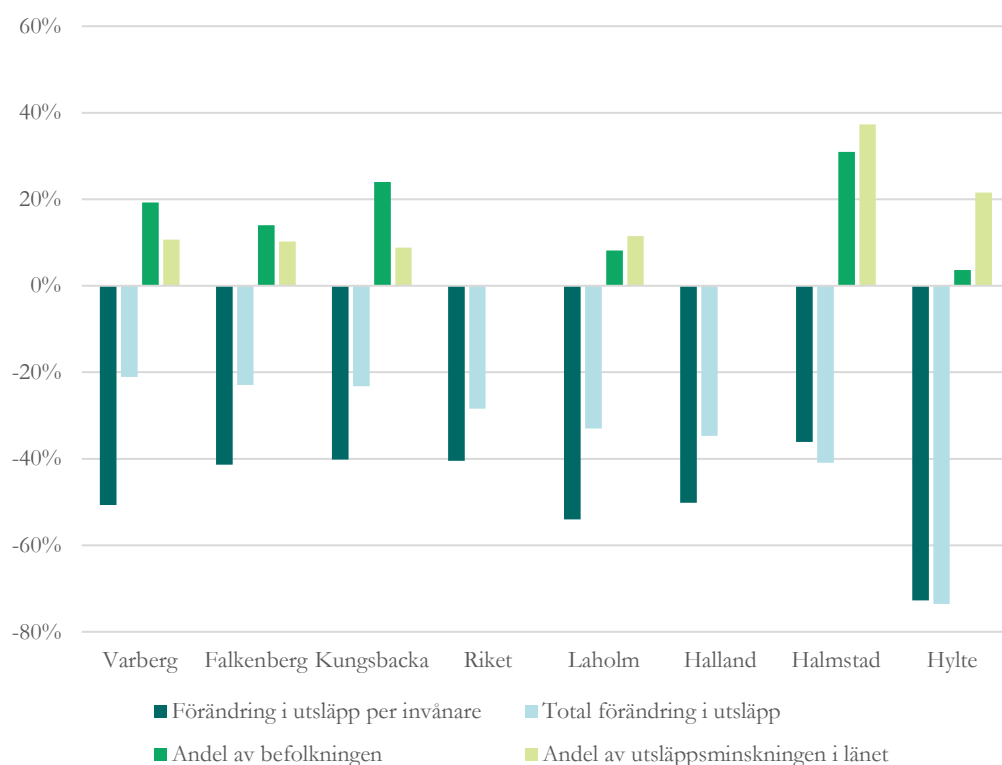


Diagram 17: Förändring av klimatpåverkande utsläpp i länets kommuner 1990–2019, per invånare och total förändring. Källa: Naturvårdsverket. **Kommentar:** Andel av befolkningen avser hur stor andel av länets invånare som bodde i kommunen under perioden 1990–2019. Andel av utsläppsminskningen i länet visar hur stor del av den totala nedgången av klimatpåverkande utsläpp i Hallands län som har skett i den aktuella kommunen.

På sektorsnivå framkommer att variationen i utsläppsminskningarna mellan länets kommuner i hög utsträckning har strukturella förklaringsfaktorer. Större nedläggningar eller omstruktureringar av utsläppsintensiva industrier har haft ett betydande genomslag i exempelvis Halmstad och Hylte. Vidare har omställningen från oljeeldning till andra uppvärmningsslag haft olika effekt i respektive kommun, vilket sannolikt beror på att utgångslägena varierade i början av nittiotalet.

Ur ett framåtblickande perspektiv är utvecklingen inom transportsektorn särskilt intressant. I relativa tal har utsläppen från sektorn minskat i, under perioden 1990–2019, Halmstad, Hylte samt Laholm. I länets norra delar har istället en viss ökning av utsläppen från sektorn skett. Variationerna i utvecklingen har sannolikt en mängd olika förklaringsfaktorer; möjligheter att välja ickemotoriserade reseslag eller kollektivtrafik, befolkningstillväxtens påverkan, förändrade transportbehov som följd av konjunkturella svängningar, genomfartstrafikens volymutveckling och så vidare.

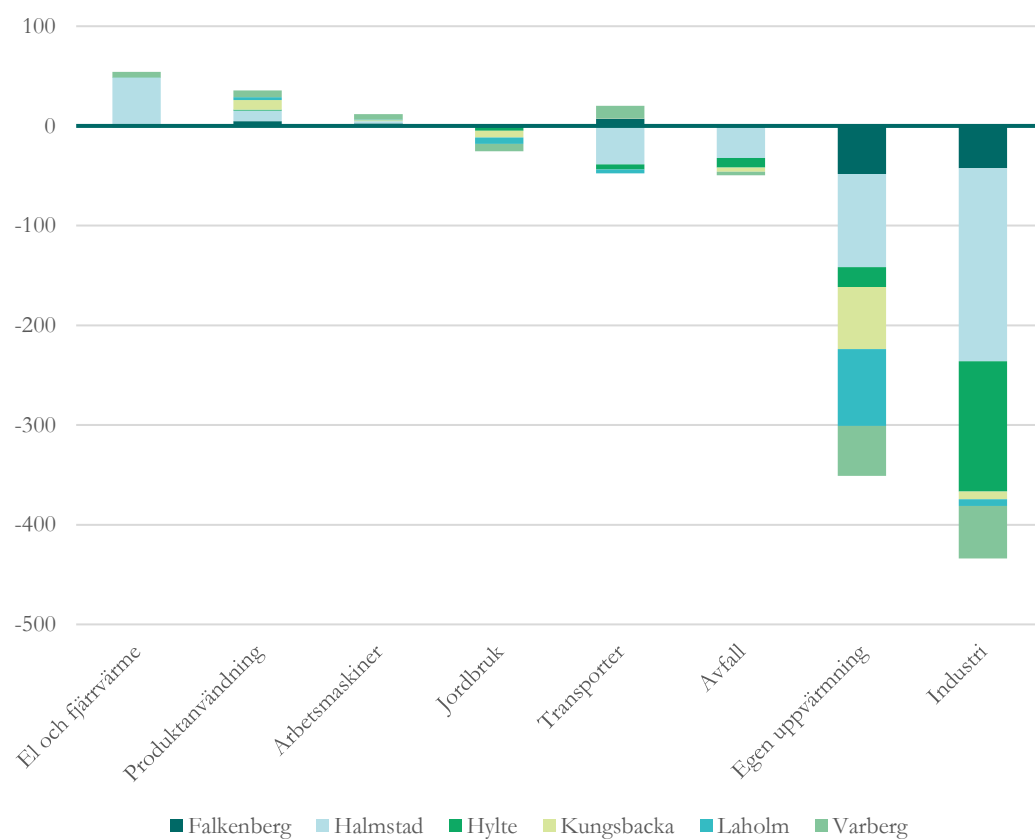


Diagram 18: Förändring av klimatpåverkande utsläpp i Hallands kommuner efter sektor, 1990–2019. Förändringen är uttryckt i tusen ton koldioxidekvivalenter. Källa: Naturvårdsverket

Länets energiprofil

För närvarande finns det ingen uppdaterad bild av länets energiprofil utan den senaste baseras på statistik från 2018 och illustreras i diagrammet nedan. Diagrammet fyller ett viktigt pedagogiskt syfte i den meningen att det illustrerar länets energibalans sett till produktion och konsumtion. Ny statistik inom området förväntas att levereras under andra halvåret 2022.

Notera att elproduktionen vid Ringhals kärnkraftverk inte visas i diagrammet. Detta dels för att det skulle försvårat läsbarheten av flödesdiagrammet, dels eftersom kärnkraftsproduktion betraktas som en nationell angelägenhet. År 2018 genererades 30,3 TWh el vid Ringhals och för detta åtgick 86,6 TWh kärnbränsle. Av diagrammet nedan framgår att det producerades drygt 1,7 TWh förnybar el i Halland 2018.²²

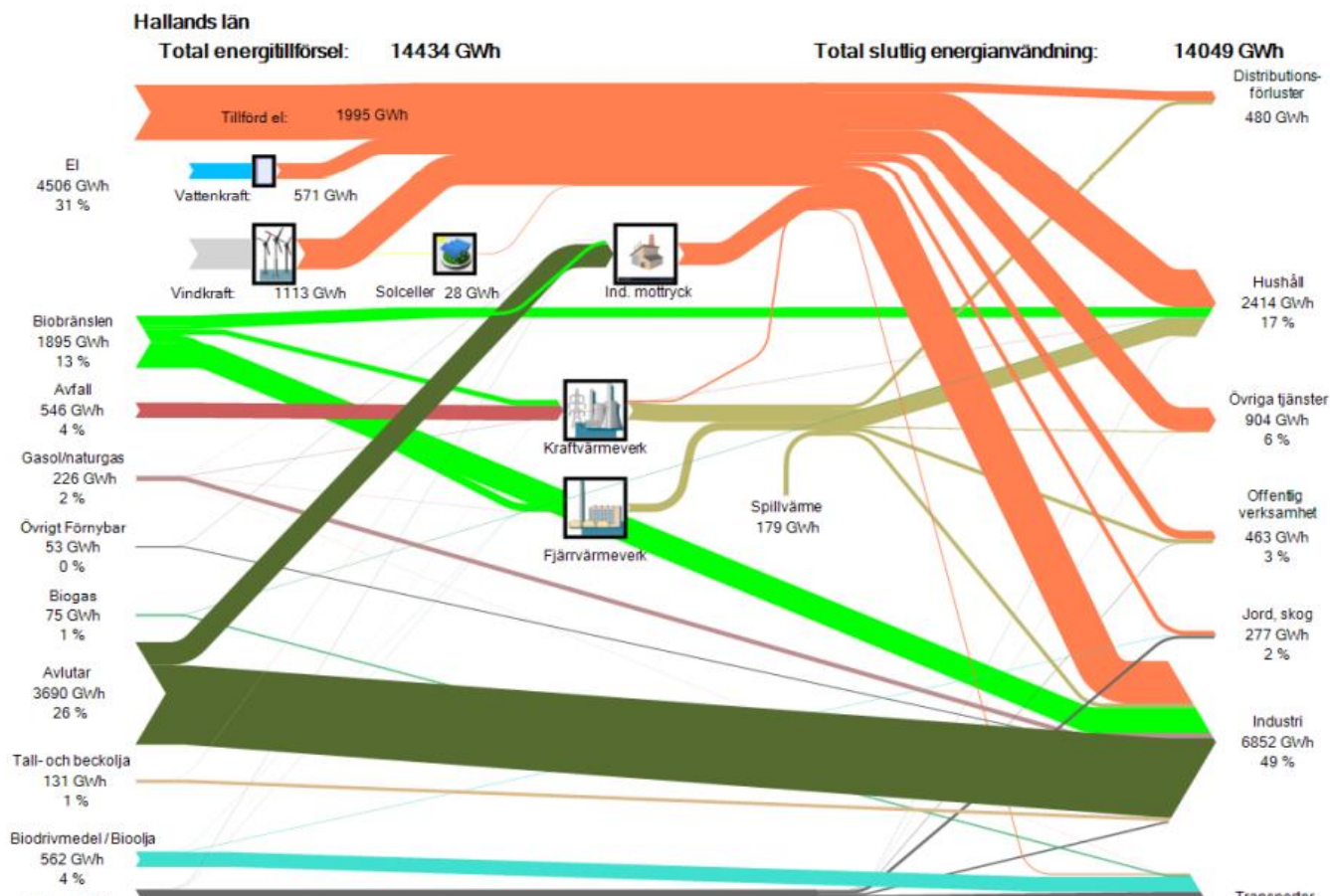


Diagram 19: Energibalans för Halland 2018, exklusive Ringhals kärnkraftverk. Källa: WSP Energibalanser

²² Länsstyrelsen i Hallands län. *Energi- och klimatläget i Halland 2018–2019*, 2020.
URL: <https://www.lansstyrelsen.se/halland/tjanster/publikationer/202023-energi-och-klimatlaget-i-halland-2018-2019.html>

Av kategorierna i figuren är oljeprodukter och naturgas/gasol helt fossila. För kategorin avfall görs antagandet att 48 procent av energiinnehållet har fossilt ursprung och för tillförd el görs antagandet att 10 procent har fossilt ursprung. Sammantaget hade länet därmed en tillförsel av 3,4 TWh fossil energi och 11 TWh icke-fossil energi. Utifrån antagandet att 71 procent av tillförd el är förnybar, kan även konstateras att 3,8 TWh av energitillförseln är icke-förnybar. Sammantaget var 74 procent av länets energitillförsel förnybar och 76 procent icke-fossil 2018.²³

Grön omställning och elektrifiering

I rapporten *Analys av elenergi och effektförsörjning i Halland*, framtagen av WSP på uppdrag av Region Halland, konstaterar författarna att:

Sambällets samtliga funktioner drivs av olika former av energi och är därmed beroende av ett välfungerande energisystem. Elsystemet har varit en viktig förutsättning för utbyggnaden av det moderna Sverige vi ser idag. Systemets höga leveranssäkerhet, konkurrenskraftiga priser och låga miljöpåverkan har tillsammans bidragit till både jobb och investeringar. Det rådande elsystemet ger även Sverige förutsättningarna för att kunna uppnå det nationella klimatmålet om att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045.

Citatet understryker elförsörjningssystemets betydelsefulla roll i den gröna omställningen – fordonsflottan, både lätta- och tunga fordon, står inför en omfattande elektrifiering samtidigt som näringslivet är i behov av en hållbar och tillförlitlig elförsörjning. De senaste åren har ett flertal energiintensiva företagsetableringar skett i Sverige, exempelvis serverhallar och batterifabriker. Etableringarna har setts som en slags nyindustrialisering där Sverige har goda konkurrensfördelar och under första kvartalet 2022 annonserades att en större batterifabrik ska förläggas i Västra götalandregionen. Vidare efterfrågar även övrig industri tillförlitlig försörjning av förnyelsebar energi för att kunna bidra till den gröna omställningen.

Den ökade elanvändningen i landet ska mötas samtidigt som en omstrukturering av elproduktionen i Sverige sker. För Hallands del är den tydligaste förändringen i detta sammanhang att Ringhals 1 lades ned i december 2020. Fram till 2030 förväntas därför elproduktionen från solceller och vindkraft att öka i länet. WSP bedömer att de främsta utmaningarna med denna omställning i Hallands består i ökad väderberoende elproduktion (vind- och solkraft). Risken för effektbrist

²³ Länsstyrelsen i Hallands län. *Energi- och klimatläget i Halland 2018–2019*, 2020. URL: <https://www.lansstyrelsen.se/halland/tjanster/publikationer/202023-energi-och-klimatlaget-i-halland-2018-2019.html>

kommer att öka i södra Sverige, vilket i förlängningen skulle leda till högre elpriser i Hallands län.²⁴

Idag förbrukas 5,39 TWh elektricitet i Halland, vilket motsvarar strax under 4 % av Sveriges totala elförbrukning. Förbrukningen inom länet har minskat sedan mitten av 2000-talet men förväntas nu öka i linje med utvecklingen i Sverige. I länet står industri- och byggsektorn för den största delen (46 procent) av länets elanvändning och hushållen, som är den näst största konsumtionsposten i sammanhanget, står för 28 procent. I dagsläget står transporter endast för 1 procent av den totala elanvändningen i länet. Denna andel förväntas att öka som en följd av att antalet elbilar ökar exponentiellt.

WSP bedömer att det framförallt är utbyggnad av vindkraft i länet som ska möta de ökade behoven i länet. År 2017 stod vindkraften för 4 procent av länets elproduktion och fram till 2030 prognosticeras den att stå för 19 procent. Även solcellernas bidrag till elproduktionen i länet förväntas att öka men bedöms utgöra endast 1 procent av den totala produktionen 2030. Mellan 2004–2020 har antalet vindkraftsverk i länet ökat från 99 stycken till 262 stycken. Utbyggnaden under denna period var som mest omfattande åren 2009–2014, sedan 2015 har en påtaglig inbromsning skett. Under den studerade perioden har vindkraftens totala elproduktion i länet ökat påtagligt; från 83 (2004) GWh i medeleffekt till 1312 GWh. Totalt återfinns 6,1 procent av landets vindkraftsverk i Hallands län, vilket är nästan det dubbla jämfört med länets befolkningsandel som ligger på 3,2 procent. I faktiska tal är länet rikets åttonde vindkraftstätaste län.

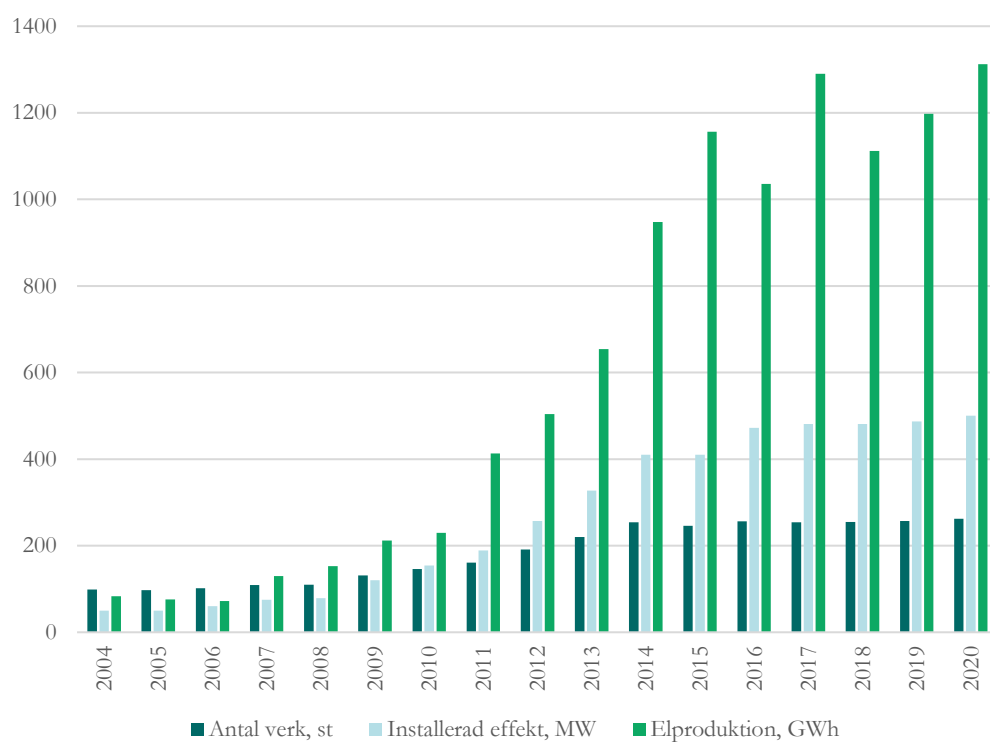


Diagram 20: Vindkraft i Hallans län 2004–2020. Källa: Energimyndigheten

Länets näringslivsprofil

Näringslivets utformning i en region har stor påverkan på hur mycket klimatpåverkande växthusgaser som genereras inom den. Om utsläppsintensiva branscher utgör en stor del av ekonomin tenderar regionen att ha höga utsläppsnivåer. På regional nivå har vi idag inte tillgång till utsläppsstatistik på fin branschnivå utan endast utifrån mycket grova aggregat (varuproducenter och tjänsteproducenter). När vi i detta avsnitt hänvisar till utsläppsintensiteten på finare branschnivå refererar vi därför till nationella siffror. Utsläppen för respektive bransch på nationell nivå återfinns i rapportens tabellbilaga.

Halland står för 2,4 % av Sveriges produktionsbaserade utsläpp, genererar 2,5 % av Sveriges BNP och sysselsätter 2,9 % av det totala antalet sysselsatta i Sverige. Detta innebär att de produktionsbaserade utsläppen i Hallands län är proportionerliga i förhållande till ekonomisk aktivitet. Exempel på motsatsen är exempelvis Norrbotten och Gotland, vilket beror på branschammansättningen i nämnda regioner.

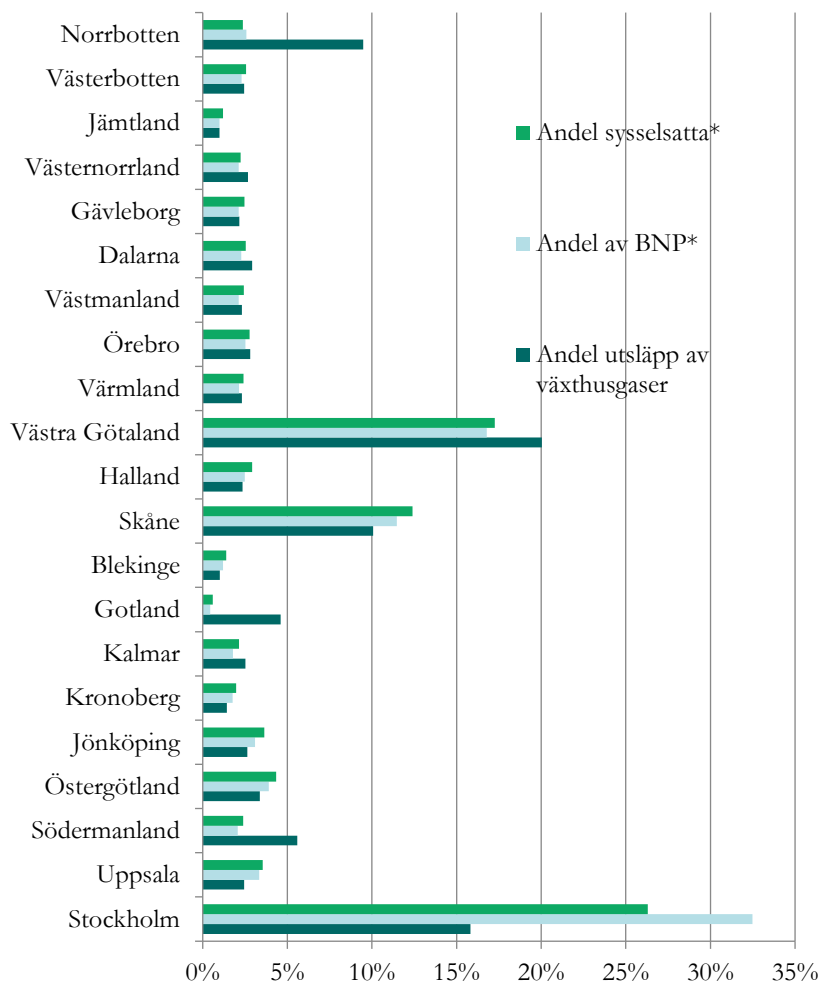


Diagram 21: Regionernas näringslivsprofiler sett till andel av rikets produktionsbaserade utsläpp, BNP och sysselsatta (2019). Källa: SCB

Genom att relatera den ekonomiska aktiviteten i en region till de koldioxidutsläpp som genereras av den får vi ett effektivitetsmått på den ekonomiska produktionen. Detta uttrycks genom hur många ton växthusgaser det krävs för att generera en miljon kronor i förädlingsvärde – ju lägre siffra, desto mer utsläppseffektiv produktion. Studerar vi detta tal framkommer att det finns dramatiska skillnader mellan Sveriges regioner. I Hallands län genererar varje producerad miljon 10,5 ton utsläpp av växthusgaser, vilket är under medianen (11,9 ton) jämfört med övriga regioner och strax under riksgenomsnittet (11 ton). Som högst är utsläppen i Gotlands län där en miljon kronor ger upphov till 116 ton koldioxidekvivalenter i växthusgaser. Som lägst är nivån i Stockholms län varje miljon ger upphov till 5,4 ton utsläpp av växthusgaser.

Tabell 4: Utsläpp av växthusgaser (produktionsbaserad statistik) i ton koldioxidekvivalenter per producerad miljon i förädlingsvärde, 2019. Fördelat efter region och sektor. Källa: SCB

	Totalt	Varor	Tjänster
Gotland	116,3	461,8	24,6
Norrbottnen	40,4	94,4	4,6
Södermanland	29,6	85,1	3,3
Kalmar	15,6	31,8	4,7
Dalarna	14,1	31,6	4,0
Västernorrland	13,9	32,0	4,3
Västra Götaland	13,2	30,0	7,4
Örebro	12,3	29,5	2,9
Västmanland	12,0	25,8	3,7
Värmland	11,9	23,0	4,1
Västerbotten	11,8	25,7	4,0
Gävleborg	11,2	21,9	4,0
Jämtland	11,0	24,5	4,4
Riket	11,0	28,8	5,0
Halland	10,5	22,9	3,4
Skåne	9,7	25,5	3,9
Östergötland	9,5	22,7	2,5
Jönköping	9,4	16,8	3,6
Blekinge	9,2	14,4	3,7
Kronoberg	8,8	18,1	3,1
Uppsala	8,1	23,1	2,6
Stockholm	5,4	8,4	5,4

De stora regionala skillnaderna går i hög utsträckning att härleda till att de har olika branschammansättningar. I Gotland är det den energikrävande cementindustrin som drar upp snittet, i Stockholm är det en högproduktiv tjänstesektor som sänker snittet. Jämförelser mellan regioner ska därför endast ses som en slags orientering i existerande förhållanden och inte som ett prestationsmått.

I Hallands län är handel den största privata näringsgrenen sett till antalet anställda. Ur ett utsläppsperspektiv är branschen svårfångad med dagens regionala statistik – de utsläpp som orsakas av importerade varor och transporter som sker till och från butiker bokförs inte som utsläpp genererade av handeln utan tillskrivs istället transportsektorn och de länder eller regioner där varorna har producerats. I jämförelse med exempelvis industri- och jordbrukssektorn har därför handeln, enligt den territoriella och produktionsbaserade statistiken, relativt sett låga utsläpp (3,7 ton per miljon). Samtidigt är det självfallet så att den konsumtion som handelssektorn genererar har, både indirekt och direkt, stor påverkan på de klimatpåverkande utsläppen. Jämfört med riket har länet en stark specialisering inom handel.

Inom den varuproducerande sektorn finns tyngdpunkten i länet inom näringarna jord- och skogsbruk, livsmedels- och dryckesindustrin, trä- och pappersmassaindustrin samt stål- och metallindustrin. Tillsammans står nämnda näringar för 70 procent av sysselsättningstillfällena inom länets varuproducerande sektor. Bland dessa är utsläppsintensiteten, på nationell nivå, som högst inom jord- och skogsbruk (130 ton/mkr), stål- och metallindustrin (50,7 ton/mkr), trä- och pappersmassaindustrin (18,1 ton/mkr) samt livsmedels- och dryckesindustrin (14,2 ton/mkr).

Jämfört med riket återfinns en stor andel av länets sysselsättningar inom energisektorn, som har höga utsläppsnivåer (76,8 ton/miljon). Länet har också en hög specialiseringsgrad inom byggverksamhet, vilket delvis går att förklara med länets höga befolkningstillväxt de senaste decennierna. Under 2018 uppgick byggsektorns utsläpp i riket till 6,3 ton per skapad miljon. En annan stor bransch i länet är hotell- och restaurang vars utsläppsnivåer i riket uppgår till 1 ton/mkr. Att notera är att den produktionsbaserade utsläppsstatistiken inte tar hänsyn till flöden mellan branscher. Om exempelvis byggsektorn ger upphov till transporter från transportföretag tillskrivs utsläppen transportsektorn.

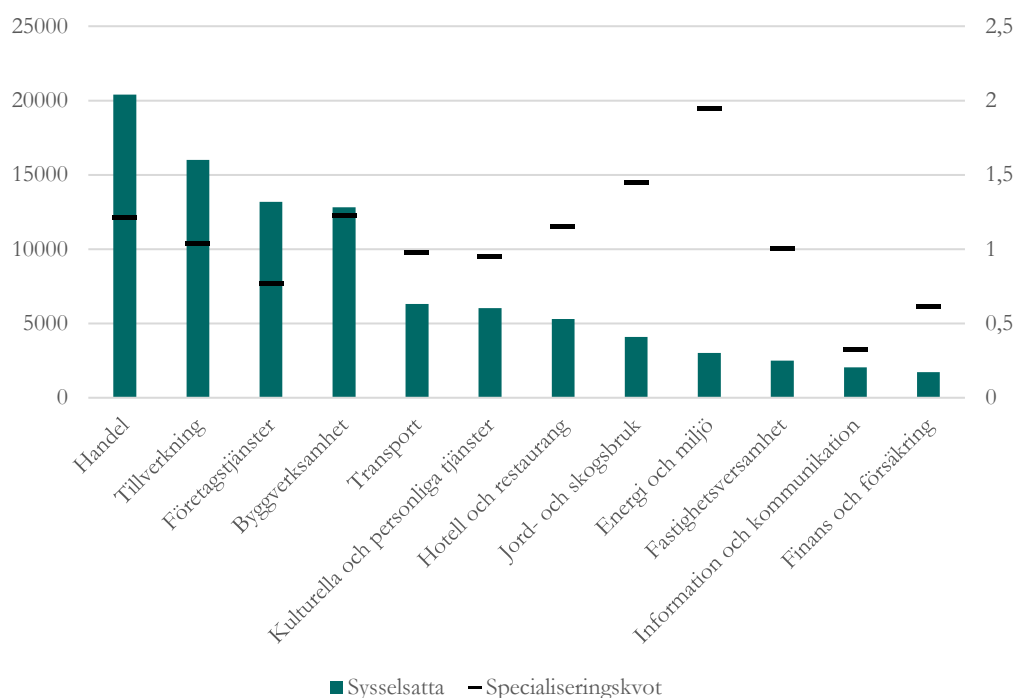


Diagram 22: Sysselsatta i Hallands län (dagbefolkning) efter bransch. En specialiseringsgrad på 1 (svart streck) innebär att andelen sysselsatta i länet är lika stor som i riket som helhet. Källa: SCB och bearbetningar av Regiona Halland

Hushållens konsumtion

Som vi tidigare påtalat i denna rapport finns ingen regional statistik över de konsumtionsbaserade utsläppen. I detta avsnitt följer därför en redovisning av hur de konsumtionsbaserade utsläppen ser ut på nationell nivå. Det är sannolikt att hushållens konsumtion i Halland i stort följer de mönster som finns i riket som helhet.

I Sverige uppgår de konsumtionsbaserade växthusgasutsläppen till 9 ton per person, varav ungefär 60 procent kommer från hushållens konsumtion (boende, livsmedel och transporter). Resterande andel kommer från offentlig konsumtion och investeringar i bland annat byggnader, maskiner och bostäder. Under perioden 2008–2019 minskade de konsumtionsbaserade utsläppen i Sverige med drygt 24 procent. Samtliga utsläppsposter har under denna period bidragit till nedgången. I faktiska tal har de konsumtionsbaserade utsläppen minskat med 16 procent under nämnda period.

I statistiken av de totala konsumtionsbaserade utsläppen inkluderas alla utsläpp som orsakas av den inhemska slutliga användningen, oavsett var i världen utsläppen sker. Ungefär 63 procent av de utsläpp som svenska konsumenter gav upphov till under 2019 uppstod i ett annat land än Sverige. En stor del av de importerade utsläppen kan härledas till slutprodukter, exempelvis kläder, skor och elektronik.

För att uppnå de långsiktiga klimatmålen menar Naturvårdsverket att vi behöver förändra våra konsumtionsmönster.²⁵ Privatpersoner kan främst bidra till utsläppsminskningar genom att göra färre internationella flygresor, minska sin köttkonsumtion samt välja transportslag med lägre klimatpåverkan för vardagsresande. Andra sätt att bidra till minskade utsläpp är att återanvända produkter och därigenom minska importen och nyproduktionen av varor.

Medianinkomsten i Hallands län är den näst högsta i Sverige (310 996 kronor) och över riksgenomsnittet. Detta innebär, relativt sett, att länets invånare har en stark köpkraft och att frågan om hållbar konsumtion därför är särskilt angelägen i länet.

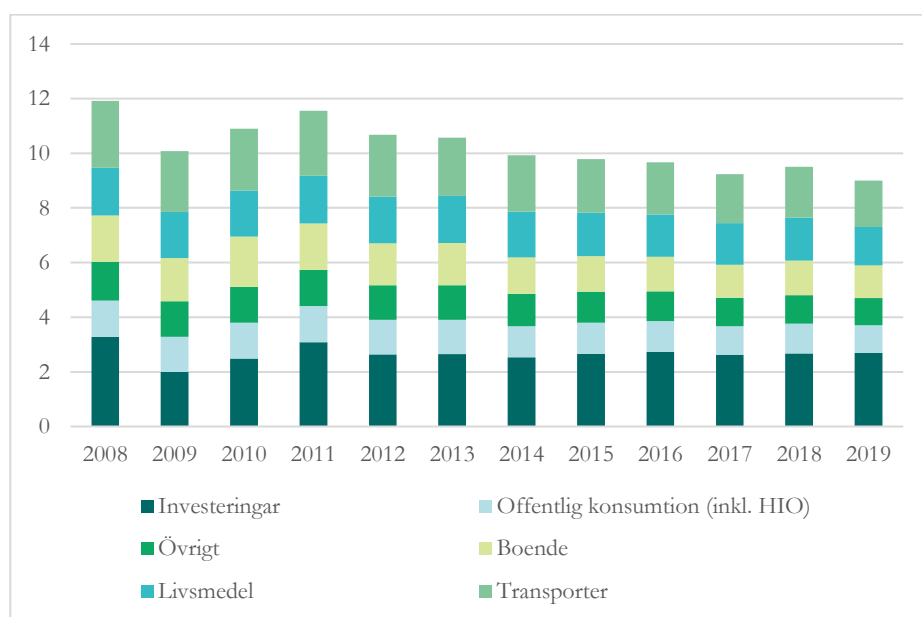


Diagram 23: Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år i Sverige, 2008–2019.
Källa: Naturvårdsverket

²⁵Naturvårdsverket. *Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år*, 2022.
URL: <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/konsumtion/vaxthusgaser-konsumtionsbaserade-utslapp-per-person>

Processer för grön omställning

Transporter och resande

Transporter, framförallt vägtrafiken, bidrar till en stor del av utsläppen i Sverige. Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges territoriella utsläpp och är den största utsläppssektorn i två tredjedelar av Sveriges regioner.

Transportsektorn är den sektor som genererar mest utsläpp i Halland. Inrikes transporter står för 46 % av länets territoriella utsläpp, vilket är den sjätte högsta nivån i landet. Även andra jämförelsegrunder visar att Halland är ett transportintensivt län. Ställs transportutsläppen i relation till länens befolkningsmängd ligger Halland även här på en sjätteplats bland länen (2 ton koldioxidekvivalenter per capita).

Sett till mängden trafikarbete, det vill säga det årliga antalet fordonskilometer på det statliga vägnätet, hamnar Halland på en tredjeplats i Sverige (8009 fordonskilometer per capita). Inom transportsektorn är det personbilstransporterna som står för den största delen av de transportrelaterade utsläppen i Halland (65 %), följt av tunga lastbilar (22 %) och lätta lastbilar (10 %).

I Halland har de transportrelaterade utsläppen minskat med 18 % sedan 2010. Enligt Sveriges klimatpolitiska ramverk ska minskningen fram till 2030 vara minst 70 procent. Med nuvarande minskningstakt kommer Halland endast att ha minskat med 37 procent år 2030. För att nå målet krävs en årlig minskningstakt på 8,7 procent de kvarvarande åren av perioden.

Det är först under det senaste decenniet som utsläppen från transporter i länet har minskat. De största bidragen till utsläppsminskningarna kommer från bussar, tunga lastbilar och personbilar. På kommunal nivå har den största utsläppsminskningen inom sektorn skett i kommunerna Halmstad, Hylte samt Laholm. Det är också i dessa kommuner som minskningen under perioden 2011–2019 har resulterat i en nedgång för hela perioden 1991–2019.

Att utsläppen från transportsektorn i länet har minskat under det senaste decenniet beror inte på minskad trafikintensitet utan på ett ökat kollektivt resande tillsammans med mer energieffektiva transporter, både för privatpersoner och tyngre fordon.

Sedan 1990 har utsläppen från transportsektorn i länet minskat med totalt 3,9 procent. Ur ett nationellt perspektiv är detta en blygsam nedgång och den fjärde minsta nedgången. I riket som helhet har utsläppen från transporter minskat med 16,6 procent under denna period.

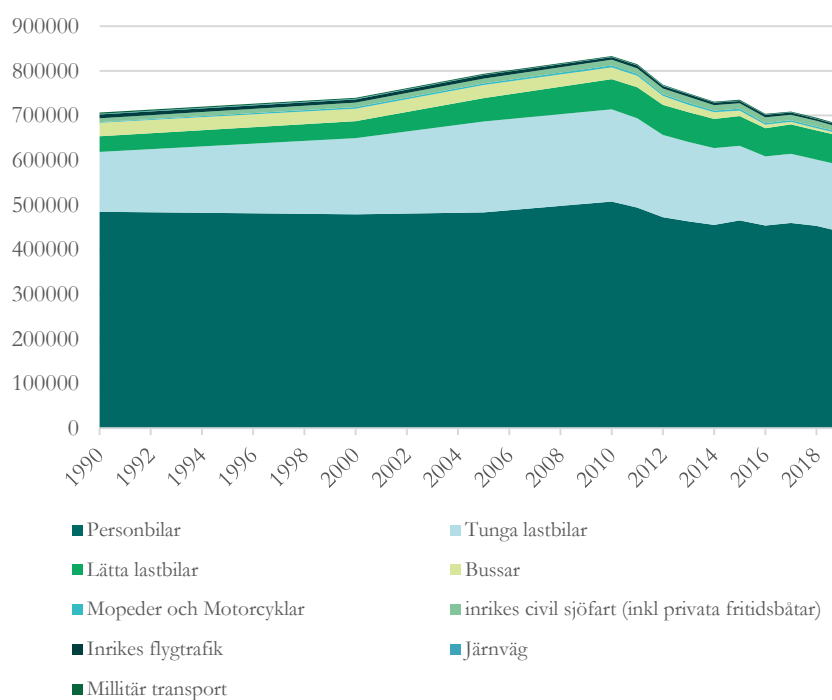


Diagram 24: Transportsektorns klimatpåverkande utsläpp i Hallands län (1990 – 2019). Statistiken omfattar länets territoriella utsläpp av växthusgaser och uttrycks i ton koldioxidekvivalenter. Källa: Naturvårdsverket

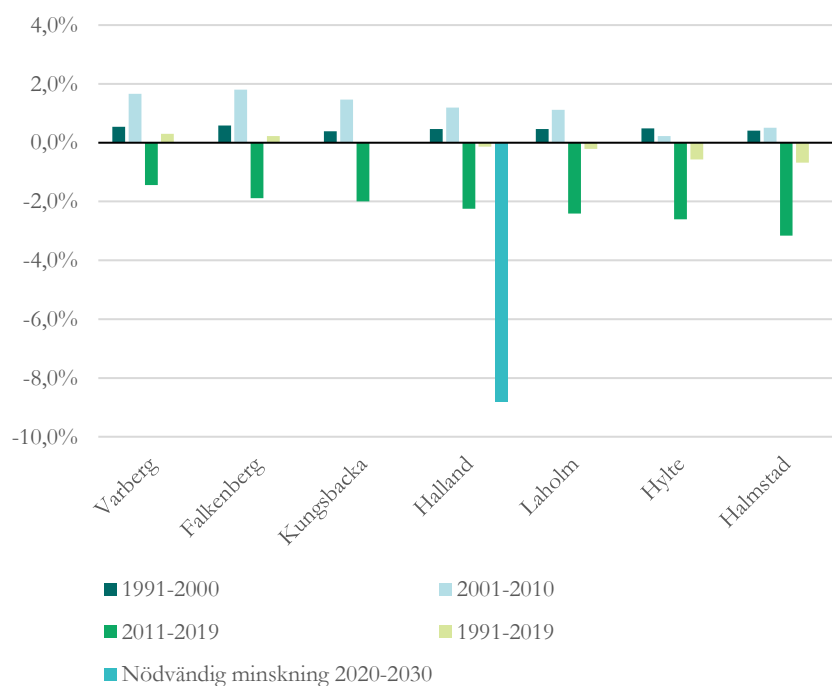


Diagram 25: Förändring av transportsektorns klimatpåverkande utsläpp 1990–2019, årlig procentuell förändring. Statistiken omfattar länets territoriella utsläpp. Källa: Naturvårdsverket

Fordonsflotta och körsträckor

Nästan två tredjedelar av transportsektorns utsläpp kommer från personbilstrafiken. Faktum är att personbilar står för 30 % av de totala utsläppen i Halland. I Halland körs det cirka 710 mil med personbil per invånare, vilket är den nionde högsta nivån i riket.

Om storstadslänen exkluderas är Halland det län som har högst befolkningstäthet i Sverige, samt tredje högst andel boende i tätort. Halland tillhör alltså den grupp av län som höjer riksgenomsnittet för dessa variabler. Jämför vi Halland med övriga län som också ligger ovanför riksgenomsnittet för tätortsgrad och befolkningstäthet, är Halland det län med näst längst körsträckor. Bland de åtta län som finns i denna grupp har Halland endast kortare körsträckor än Jönköpings län. Man kan därför säga att hallänningen, givet förutsättningarna, kör mycket bil.

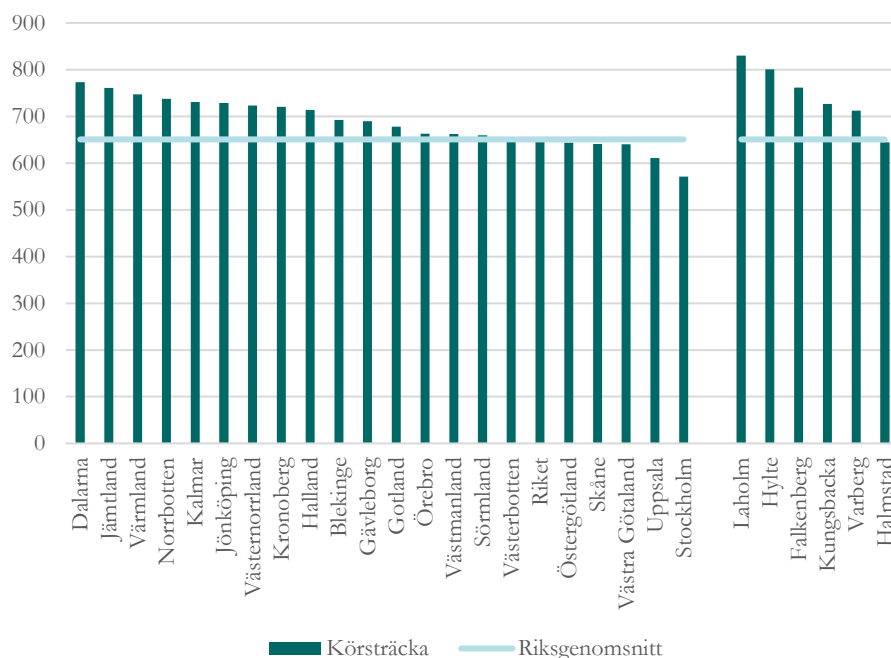


Diagram 26: Körsträcka (mil) per invånare 2019, Sveriges regioner. Källa: Trafikanalys

Det halländska personbilsbeståndet har ökat med 18 % sedan 2010 och består år 2020 av knappt 180 000 bilar. Beståndet består till stor del av bensin- och dieslbilar (57 respektive 34 procent) och det tredje vanligaste drivmedlet är etanol (4%). Elbilar, elhybrider och laddhybrider står för 4,7 % av samtliga personbilar i Halland, att jämföra med 2015 då bilar med dessa drivmedel endast stod för 0,9 % av personbilsbeståndet.

I Halland finns det 533 personbilar per 1 000 invånare, vilket är över riksgenomsnittet (477) och bland de högre nivåerna i södra Sverige. Som högst är bilbeståndet i länets mindre kommuner följt av Varberg, Kungsbacka samt Halmstad.

Det är också i de mindre kommunerna i länet som körsträckorna är som längst. Skillnaderna mellan befolkningsrika och befolkningsglesa kommuner, sett till körsträckor och bilberoende, går i hög utsträckning att hänföra till större avstånd i glesa miljöer samtidigt som kollektivtrafikutbudet i regel är begränsat. Andra faktorer som påverkar i sammanhanget är den demografiska sammansättningen. I större städer finns det fler studenter och ungdomar utan bil än i övriga geografier. Att Halland har en hög andel barnfamiljer påverkar därför sannolikt utfallet.

Mellan 1990–2019 har de totala utsläppen från personbilstrafiken i Halland minskat med 9,3 procent, varav en överväldigande del av minskningen har skett under det senaste decenniet. Jämfört med övriga regioner är detta den fjärde minsta nedgången och en betydligt lägre minskningartakt än i riket (-21 procent). En förklaring till detta är att länet under denna period haft en hög befolkningstillväxt. För om vi istället ser till hur utsläppen från personbilar per invånare har förändrats 1990–2019 uppgår minskningen i Halland till nästan 31 procent, vilket är den sjätte största nedgången i landet. Att notera är att utsläppsminskningen inom transportsektorn skett under en period då – som en följd av befolkningsökning – antalet bilar, arbetspendlare och körda mil ökat kraftigt.

Vid utgången av 2019 uppgick utsläppen från personbilstrafiken och per invånare i Hallands län till 1,32 ton, vilket var den tredje högsta nivån i riket. Trots minskningen per invånare ligger länet således på en hög nivå i detta avseende. I kommunerna uppgår utsläppen från personbilar per invånare från 1,1 ton (Halmstad) till 1,6 ton (Falkenberg). Förutom att hallänningar kör relativt mycket bil och att de äger förhållandevis många bilar kan länets relativt sett höga utsläppsnivåer från personbilstrafiken delvis förklaras med en stor genomfartstrafik längs med E6:an.



Diagram 27: Förändring klimatpåverkande utsläpp från personbilstrafik 1990–2019, genomsnittlig årlig procentuell förändring. Statistiken omfattar länets territoriella utsläpp. Källa: Naturvårdsverket

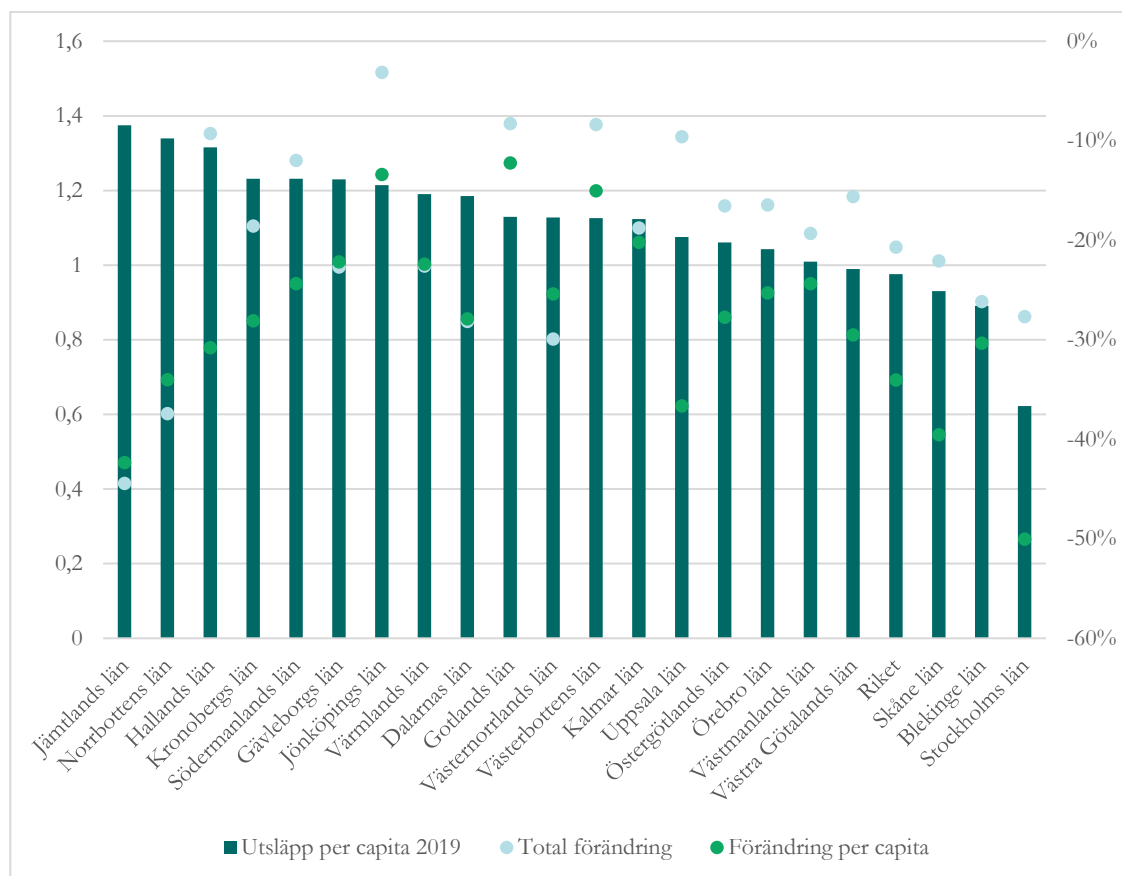


Diagram 28: Utsläpp (i ton) per invånare (vänster axel) från personbilstrafik 2019 och förändring per capita 1990–2019 (höger axel) samt total förändring. Statistiken omfattar länets territoriella utsläpp. Källa: Naturvårdsverket och SCB

Elbilar

Elbilarnas totala andel av bilflottan ökar exponentiellt och vid utgången av 2021 var 6 procent av landets bilar laddbara elbilar – 2016 uppgick andelen endast till 0,6 procent. Spridningen är dock stor inom landet. Stockholm drar upp riksgenomsnittet och sedan följer Skåne, Västra Götaland, Halland samt Uppsala. Andelen elbilar korrelerar således med befolkningstäthet och löneläge. Som lägst är andelen elbilar i de ytstora länen Norrbotten, Jämtland samt Kalmar.

Bland länets kommuner är det Kungsbacka (7,6 procent) som drar upp läns-genomsnittet. I övriga kommuner är andelen under både läns- och riksgenomsnittet; i Varberg och Halmstad uppgår andelen elbilar till 4,8 respektive 4,4 procent. Som lägst är andelen i kommunerna Falkenberg (3,7 procent), Laholm (3,3 procent) samt Hylte (2,7 procent).

Mellan 2016 och 2021 ökade andelen elbilar i länet från 0,4 procent till 5 procent, vilket var den sjätte högsta omställningstakten i riket. Inom länets kommuner har ökningen varit som störst i Kungsbacka och Halmstad.

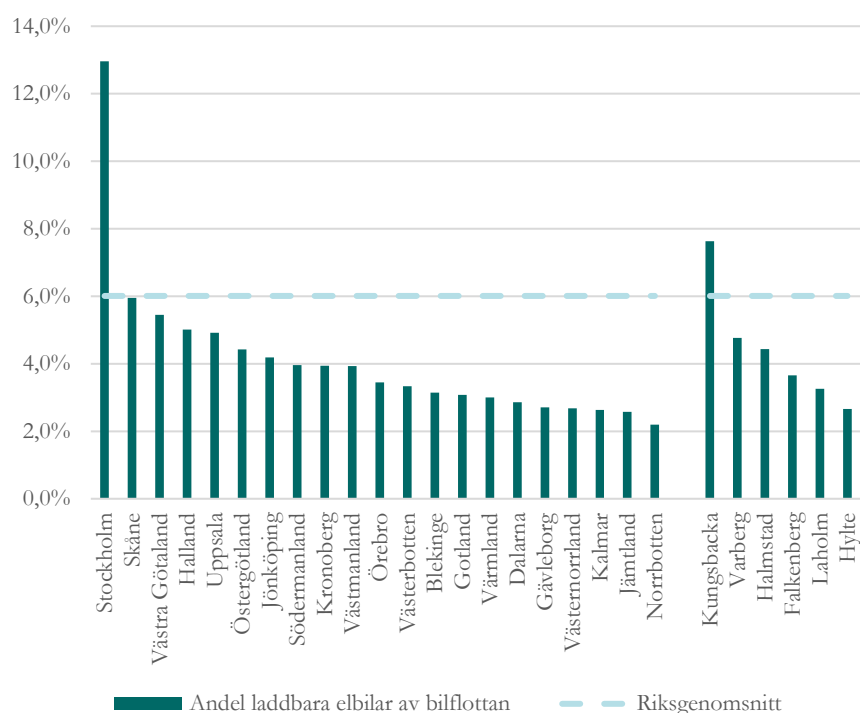


Diagram 29: Andel laddbara elbilar 2021 av den totala bilflottan i respektive län och kommun. Med laddbara avses laddhybrider och elbilar, elhybrider är inte inkluderade. Källa: Trafikanalys

I Hallands län finns det 453 publika laddstationer²⁶ och totalt går det 20,1 elbilar per laddstation i länet. I Skåne län är motsvarande siffra 19,9 bilar och i Västra Götaland 15,4 bilar. Det saknas idag ett enhetligt europeiskt mål över hur många laddstationer som behövs per elbil.²⁷ Ett indikativt mått som tidigare har använts av EU – men som inte tar hänsyn till befolkningstäthet och avstånd mellan laddstationer – är 10 laddbara bilar per publik laddstation. Utifrån detta mått skulle antalet publika laddstationer i Hallands län, givet det statistiska läget 2021, behöva fördubblas.

Resande med kollektivtrafik

Det finns en stark korrelation mellan befolkningstäthet och kollektivtrafikens marknadsandel av alla motoriserade resor. Enkelt sagt visar sambandet att en hög befolkningstäthet gynnar resandet med kollektiva färdmedel. Detta avspeglar sig i hur stor marknadsandel kollektivtrafiken har i respektive region i Sverige. Andelen är som högst i

²⁶ Statistiken är hämtad från elbilstatistik.se och inhämtades i februari 2021.

²⁷ European court of auditors. *Special report 05–2021*. URL: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/electrical-recharging-5-2021/en/>

storstadsregionerna och som lägst i regioner med en stor landsbygdsbefolkning.

Innan pandemin stod kollektivtrafiken för 18 procent av alla motoriserade resor i Hallands län, vilket var den sjunde högsta nivån i riket. Med undantag för år 2020 – då pandemin med tillhörande restriktioner kom att påverka utfallet – har kollektivtrafikens marknadsandel i Halland ökat stadigt över tid, från 14 procent 2011 till 18 procent 2019. I faktiska tal har resandet med kollektivtrafik i länet ökat avsevärt under det senaste decenniet. Mellan 2010–2019 ökade antalet påstigningar i länet med 48 procent, vilket var 6,5 miljoner påstigningar i faktiska tal. Att marknadsandelen inte ökat i motsvarande omfattning beror på att också biltrafiken ökat under samma period.

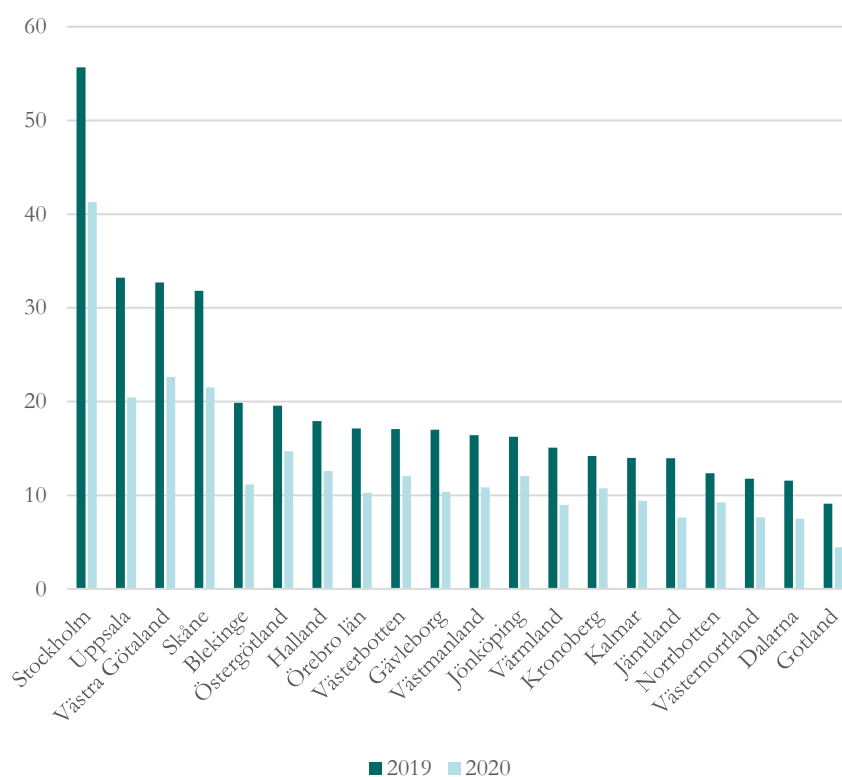


Diagram 30: Kollektivtrafikens marknadsandelar, 2019 – 2020. Källa: Svensk kollektivtrafik

Halland har landets längsta resor med kollektivtrafiken, sett till antal personkilometer per påstigning. Enligt detta mått är genomsnittsresan med kollektivtrafiken i Halland knappt 30 kilometer. 42 % av kollektivtrafikresorna i Halland sker med tåg, vilket även det är den högsta nivån i landet. Följaktligen sker 58 % av resorna på väg (i huvudsak bussresor), vilket däremot är den tredje lägsta nivån i riket. Med andra ord består kollektivtrafikresorna i Halland i hög utsträckning av tågresor och i låg utsträckning av bussresor, i jämförelse med andra län.

En följdfråga blir huruvida detta konstaterade är en avspeglning av kollektivtrafikutbudet, eller om det är så att tågutbudet helt enkelt utnyttjas bättre än bussutbudet. Svaret tycks vara det sistnämnda. Ställs antalet påstigningar i relation till utbudet, i det här fallet antalet planerade avgångar, har Halland flest antal resor med järnväg per avgång i riket men näst lägst antal resor per avgång på väg.

Att antalet resenärer per avgång med buss är oförväntat lågt i länet beror sannolikt på flera olika faktorer. En sådan är att befolkningstätheten i länets tätorter är förhållandevis låg, vilket i regel gynnar bilen. Detta hänger samman med att en stor del av länets befolkning bor i småhus och villaområden.

En annan förklaringsfaktor är att länet har en, jämfört med många andra län, relativt stor utspridning av befolkningen mellan flera tätorter. Fastän länet har en hög tätortsgrad är det en förhållandevis liten andel som bor i länets enda större stad (Halmstad), och i regel är resor med buss vanligare i större städer än i mindre sådana.

Ovan faktorer har sannolikt förklaringskraft även när det gäller länets relativt sett långa körsträckor med bil.

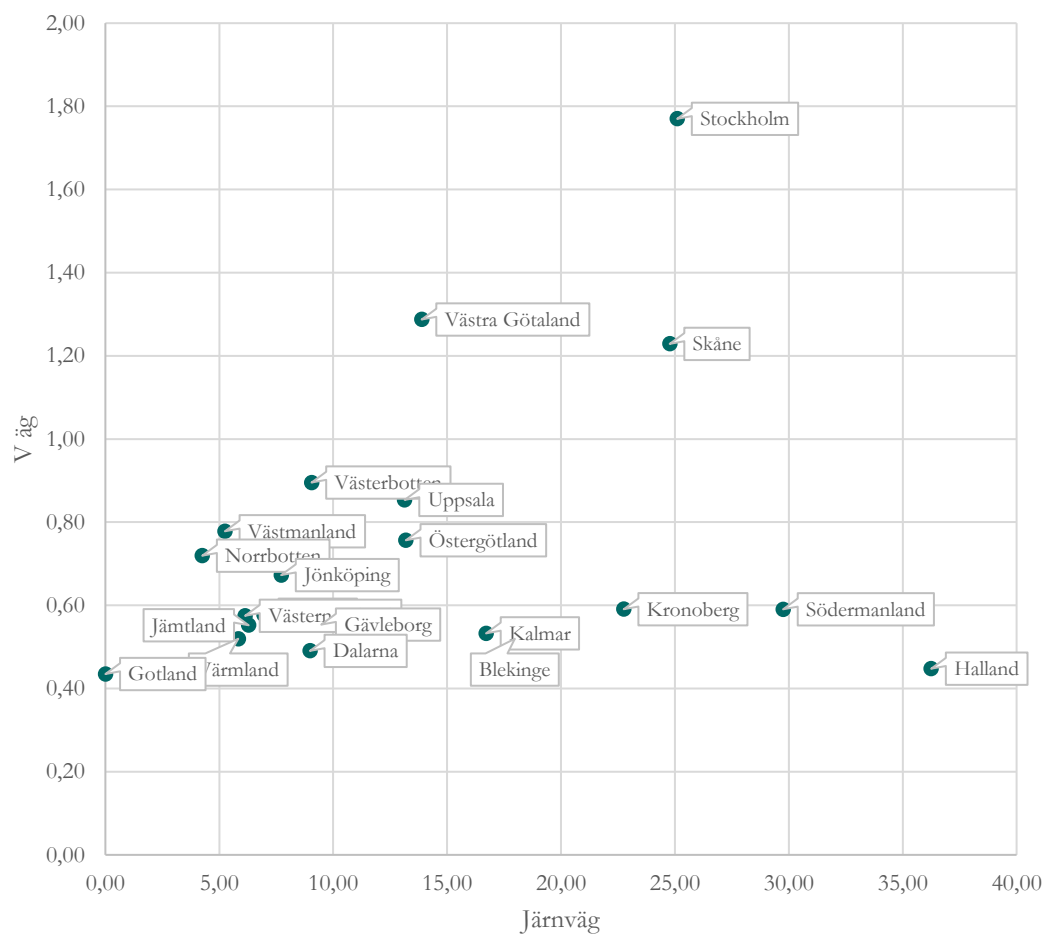


Diagram 31: Antal påstigningar per planerad avgång i kollektivtrafiken, väg- och järnvägstrafik 2019. Källa: Trafikanalys

Tillgång till kollektivtrafik

För att människor ska välja ett kollektivt färdssätt istället för bilen krävs god tillgång till kollektivtrafiken. Med god tillgång avses både fysisk närhet till en station och avgångar som svarar mot behoven.

I Hallands län bor 70,3 procent av befolkningen i närhet av kollektivtrafik. Detta är den nionde högsta nivån i riket, vilket är en låg placering givet att länet har den fjärde högsta befolkningstätheten.

På kommunal nivå är variationerna i detta avseende mycket stora. I Halmstad bor nästan 87 procent av invånarna i närhet av en kollektivtrafikstation. I länets näst största kommun, det vill säga Kungsbacka, uppgår andelen endast till 57,7 procent. Som lägst är andelen i Laholm (56,2 procent) och Hylte (52,2 procent).

I länets tätorter bor 79,8 procent av invånarna i närhet av kollektivtrafik, vilket är den sjunde lägsta nivån i riket. Utanför tätort uppgår andelen till 17,1 procent, vilket är den åttonde högsta nivån i riket. Den låga

placeringen när det gäller kollektivtrafiktillgång i tätort går sannolikt att hänföra till låg befolkningstäthet i länets tätorter samt att en relativt liten andel av befolkningen bor i en större stad, om än i en tätort.

Genom att bygga bostäder i kollektivtrafikhärläge ökar tillgången till kollektivtrafik. I Halland har nästan 71 procent av nybyggnationerna 2014–2019 byggts i ett sådant läge. Efter Kalmar och Blekinge är detta den lägsta nivån i Sydsverige.

På kommunal nivå är variationerna i detta avseende stora. I både Halmstad och Falkenberg har mer än tre fjärdedelar av nybyggnationerna tillkommit i ett kollektivtrafikhärläge. I Kungsbacka uppgår andelen till 69 procent, i Varberg till 66 procent och i Laholm till 51 procent. Hylte kommun finns inte med i redovisningen på grund av för få byggnationer under den aktuella perioden.

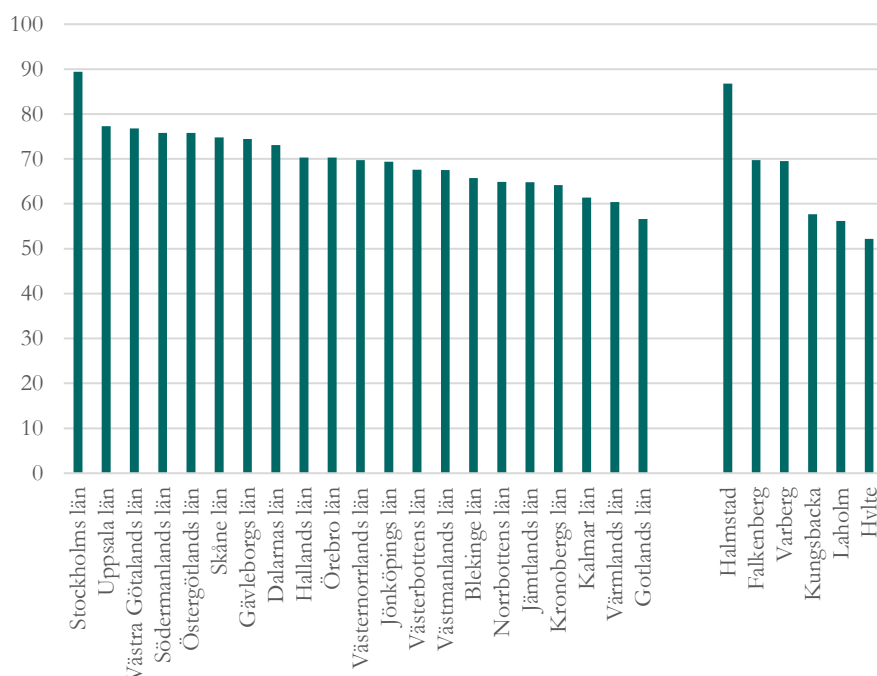


Diagram 32: Andel av befolkningen boende i närhet (400 m) av kollektivtrafikstation (2019). Endast hållplatser med regelbundna avgångar inkluderas. Källa: SCB

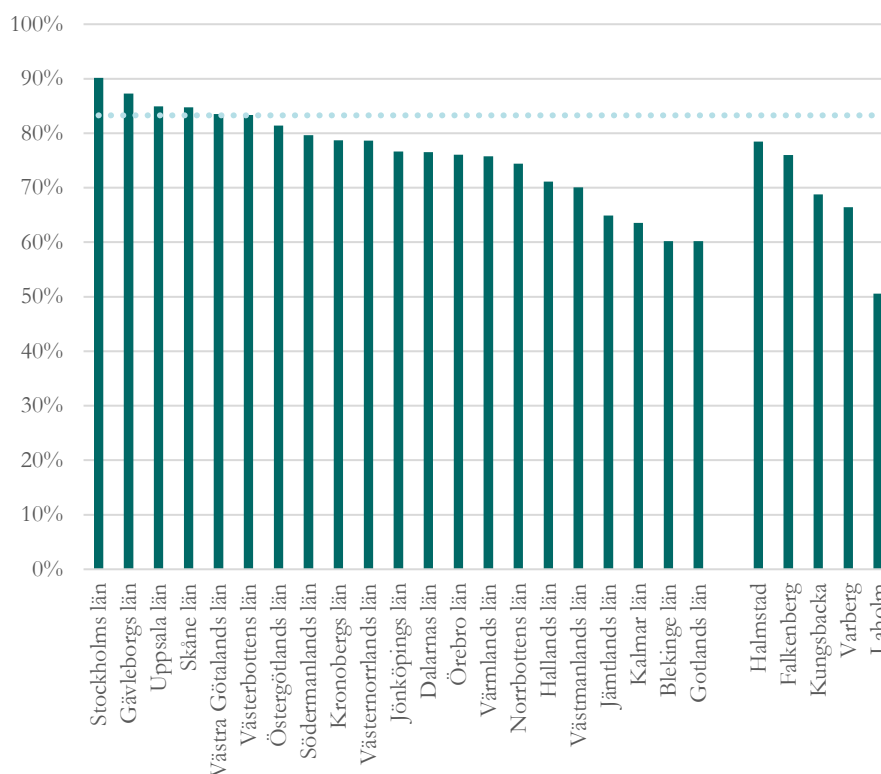


Diagram 33: Andel av nyttillkomna bostäder i kollektivtrafiknära läge, totalt 2014 – 2019. Endast hållplatser med regelbundna avgångar inkluderas. Källa: SCB

Resande med cykel

Ett sätt att sänka utsläppen från transportsektorn är att få fler invånare att välja cykel som färdmedel. I Hallands län har 38 procent av invånarna möjlighet att cykla till arbetet. I kommuner där en hög andel av befolkningen bor och arbetar i kommunen är potentialen som störst, exempelvis Halmstad och Falkenberg. Omvänt gäller att potentialen är lägre i pendlingsintensiva kommuner, exempelvis Laholm och Kungsbacka.

Personer som inte har möjlighet att cykla till jobbet, exempelvis på grund av avstånd mellan hem och arbete, kan istället cykla till närmaste kollektivtrafikstation för vidare resa. I länet har 60 procent av befolkningen möjlighet att nå en tågstation i centralort inom 30 minuter. Utanför centralorterna uppgår denna andel till 20 procent. Möjligheten att nå busstationer med cykel är betydligt högre. Nästan 72 procent av befolkningen når en hållplats för stadstrafik inom 30 minuter och hela 94 procent en hållplats för regionbuss.

Endast 19 procent av befolkningen i länet når sin arbetsplats inom 30 minuters gång och här är skillnaderna stora mellan kommunerna. I Hylte, Halmstad, Varberg samt Falkenberg når mellan 20–25 procent av invånarna sina arbeten inom 30 minuter. I de pendlingsintensiva

kommunerna Laholm och Kungsbacka uppgår andelen endast till 15 respektive 9 procent.

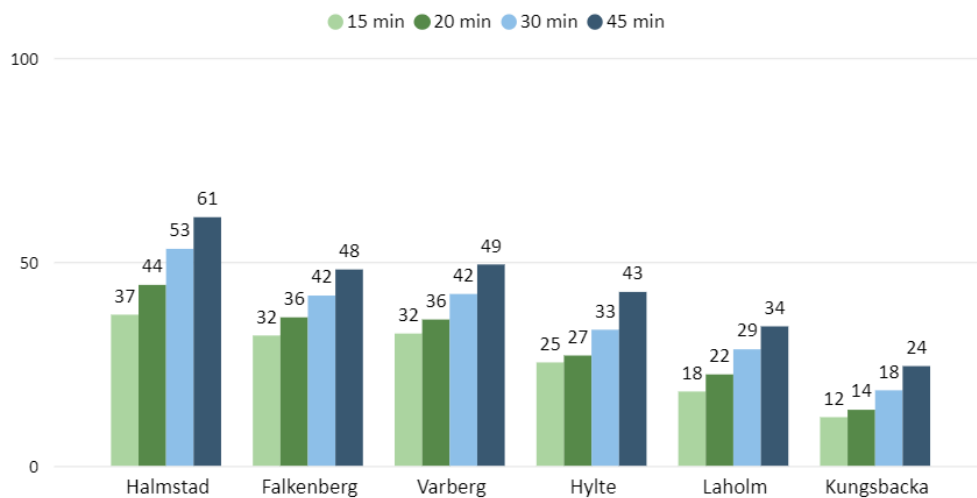


Diagram 34: Andel av befolkningen med möjlighet att cykla till arbetet, utifrån olika tidsavstånd.
Källa: Region Halland och SCB

Distansarbete

I samband med coronapandemin har hemarbete kommit att bli allt vanligare. Det minskade platsberoendet innebär att det totala resbehovet kan komma att minska framöver, särskilt det som är arbetsrelaterat; färre arbetsresor bör, allt annat lika, innebära minskade utsläpp.

En förutsättning för att hemarbete ska vara möjligt är tillgången till en snabb och stabil internetuppkoppling. I Hallands län har 87,2 procent av hushållen tillgång till fast bredband med en hastighet på minst 100 Mbit/s. Detta är något över riksgenomsnittet som ligger på 86,7 procent. Skillnaderna är dock stora mellan länetss kommuner. Som högst är bredbandstillgången i Halmstad där 96,4 procent av hushållen har fast bredband. I Hylte, som har den lägsta bredbandstillgången i länet, uppgår nivån endast till 70,7 procent.

Rent infrastrukturmässigt är möjligheterna att arbeta hemifrån med andra ord varierande när hänsyn tas till geografi. En annan fråga som är viktig att ställa i sammanhanget är hur många som har ett arbete som går att utföra på distans. Här kan man ta hjälp av yrkesregistret och klassificera vilka yrken som troligen har en sådan karaktär att de kan skötas från hemmet. En sådan undersökning visar att i Hallands län har ungefär 22 procent av befolkningen möjlighet att utföra sitt yrke hemifrån. Och även i detta avseende är variationerna mellan kommunerna stora. I Kungsbacka och Halmstad har var fjärde sysselsatt ett arbete som går att utföra på distans. I Hylte och Laholm uppgår andelen till 14 respektive 16 procent.



Diagram 35: Andel av den sysselsatta befolkningen med möjlighet till distansarbete, 2019. Källa: SCB och Region Halland

Tung trafik och gods

Godstransporter möjliggör sammansättningen av varor, dess konsumtion och produktion. Godstransporter spelar därmed en viktig roll för såväl företag som samhällsekonomin. Samtidigt genererar godstransporter likt andra transporter klimatpåverkande utsläpp.

Utsläppen från tunga och lätta lastbilar står för 32 % av transportsektorns utsläpp i Halland, varav tunga lastbilar står för merparten av dem (69 %). Sedan 1990 har utsläppen både från tunga och lätta lastbilar ökat med totalt 26,7 procent, vilket är den tredje högsta nivån i riket. Det är först under det senaste decenniet som utsläppen från tunga transporter har minskat.

Utsläppsminskningarna det senaste decenniet beror på mer energieffektiva transporter. För under denna period ökade antalet körda fordonskilometer med tunga transporter i Hallands län med hela 30 procent. En stor del av effektiviseringen går att tillskriva den ökade användningen av biodiesel.

Över tid har lätta lastbilar blivit ett allt vanligare budmedel. Vanligen används dessa bilar sent i varutransportkedjan och är ofta en del av de urbana transporterna, då lätta lastbilar har en bättre framkomlighet än tunga lastbilar. Antalet lätta lastbilar i trafiken har ökat från knappt 11 200 till drygt 20 000 sedan 2002. I jämförelse finns det ungefär 2900 tunga lastbilar registrerade i Halland, en nivå som varit tämligen stabil under 2000-talet.

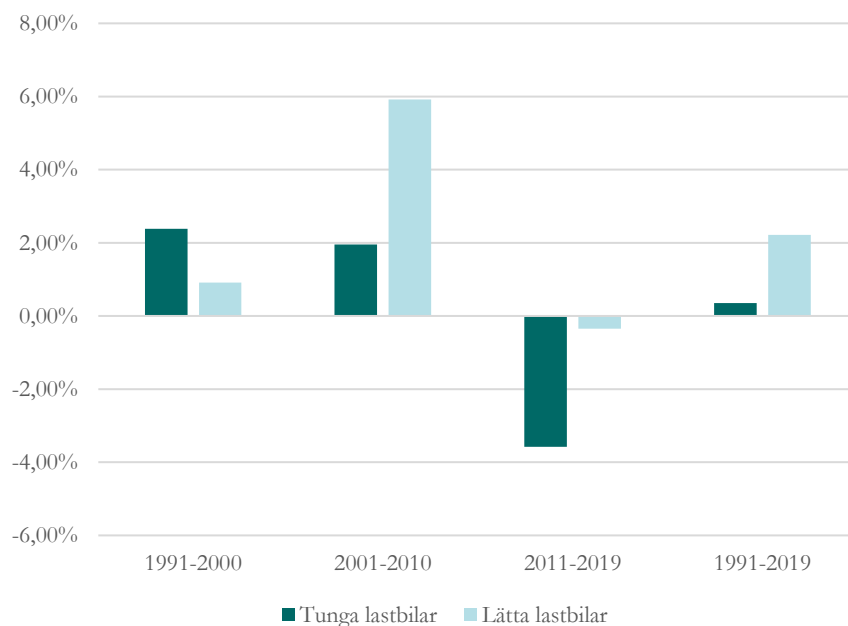


Diagram 36: Förändring av klimatpåverkande utsläpp från tunga transporter 1991–2019 i Hallands län, årlig genomsnittlig procentuell utveckling. Källa: Naturvårdsverket

Jämfört med övriga regioner har Halland som helhet och flera av kommunerna relativt höga utsläppsnivåer från tunga transporter. I Hallands

län uppgår utsläppen per invånare från tunga transporter till 0,64 ton per invånare, vilket är den femte högsta nivån i Sverige. I riket ligger nivån på 0,46 ton per invånare. Trots att utsläppen från transportsektorn ökat över tid och att länet ligger högt i utsläpp per invånare har, i och med befolkningsökningen, utsläppen per invånare i detta avseende sjunkit med 3,4 procent under perioden 1990–2019. Efter Uppsala är detta den största minskningen i riket.

På kommunal nivå ligger utsläppen från tunga transporter, i förhållande till antalet invånare, långt över riksgenomsnittet i Hylte, Falkenberg, Laholm samt Varberg. Nivåerna är lägre i Halmstad och Kungsbacka men fortsatt över riksgenomsnittet. Över tid har utsläppen per invånare minskat i Halmstad och Kungsbacka.

I faktiska tal har utsläppen från tunga transporter ökat i samtliga kommuner under perioden 1990–2000. Som störst har ökningen varit i Kungsbacka, Falkenberg samt Varberg. Endast i kommunerna Halmstad och Hylte har ökningen varit mindre än i riket under denna period.

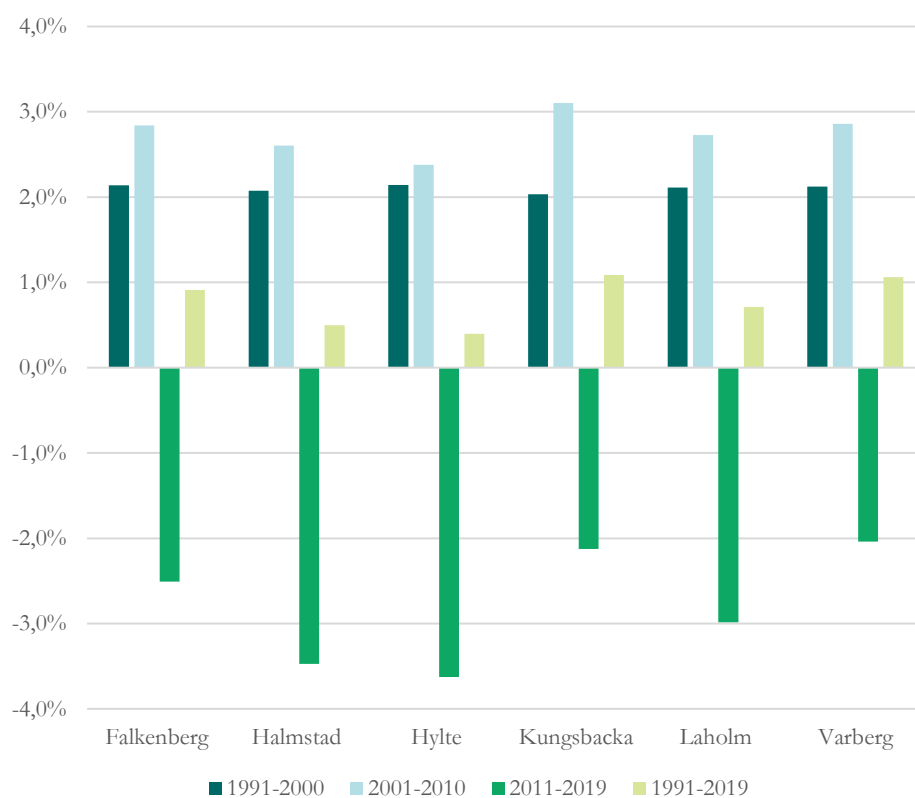


Diagram 37: Förändring av klimatpåverkande utsläpp från tunga transporter 1991–2019 i länets kommuner, genomsnittlig årlig procentuell förändring. Källa: Naturvårdsverket

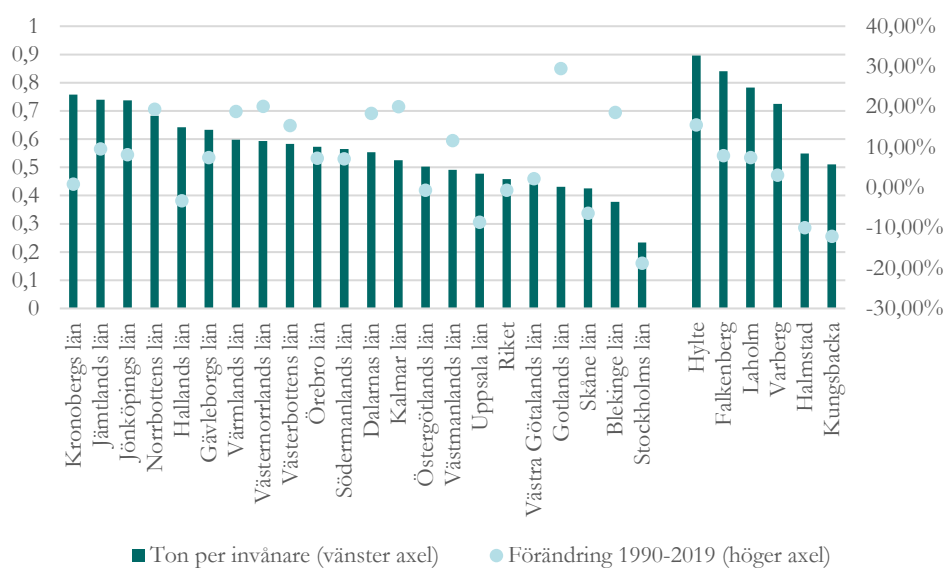


Diagram 38: Utsläpp per invånare (i ton) (vänster axel) från tunga fordon 2019 och förändring per invånare 1990–2019 (höger axel). Källa: Naturvårdsverket

Ungefär 65 procent av allt gods som lastas i Halland lastas av inom länet. I förhållande till andra län är Halland en nettoimportör av gods, det vill säga att man importerar mer gods än vad man exporterar till andra regioner.

En stor del av godsflödena sker i relation till storstadsregionerna i norr och söder. I övrigt är det främst Smålandslänen Kronoberg och Jönköping som stora volymer fraktas emellan. Mellan 2010–2019 ökade de fraktade godsmängderna inom, till och från länet med 44 procent, vilket var över riksgenomsnittet (40 procent).

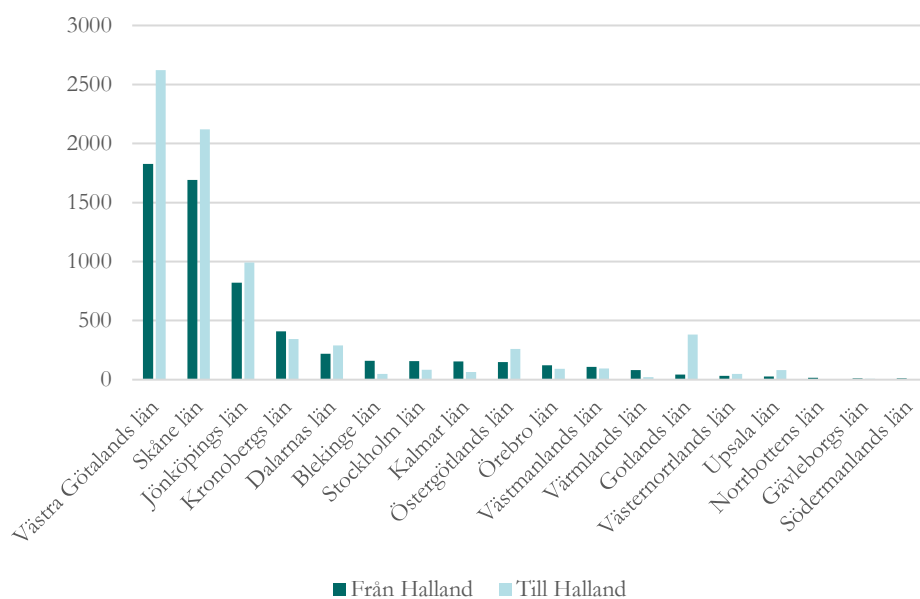


Diagram 39: Inrikes transporterad godsmängd med lastbil i 1000-tal ton, 2019. Källa: Trafikanalys

Livsmiljöer och biologisk mångfald

Skogen i Hallands län

Skogen har stor betydelse för kulturmiljön och den biologiska mångfalden, såväl som att den har viktiga sociala värden. Som konstaterats tidigare i föreliggande rapport täcker skogen en majoritet av Hallands yta (58 %). I jämförelse med andra regioner är det den fjärde minsta andelen skog i landet och det är bara i Stockholm, Gotland och Skåne skogens markandel är lägre. 94 % av skogsmarken i Halland är produktiv, d.v.s. skogsmark som är lämplig för skogsproduktion och som huvudsakligen också används för detta. Mer specifikt definieras skogsmark som produktiv om den kan producera minst en kubikmeter virke per hektar och år.

Skogen utgör en viktig råvara för bland annat möbel-, trävaru- och papperstillverkning. Skogens råvaror kan också utgöra en viktig del i att minska klimatpåverkan genom att ersätta mer energikrävande råvaror såsom betong, stål och plast. Men samtidigt som det finns ett högt tryck på virkesproduktion är det viktigt att bevara skogens positiva värden, dels utifrån den biologiska mångfalden, dels utifrån skogen som livsmiljö och dess sociala värden.

3,8 % av skogen i Halland är formellt skyddad, vilket innebär skogsmark som regleras av lagar och förordningar, avtal och enskilda beslut. Instrument för skydd av skogsmark är exempelvis naturreservat med föreskrifter mot skogsbruk, nationalparker och biotopskyddsområden. Halland har den 12:e högsta andelen formellt skyddad skogsmark i Sverige. En markägare kan också frivilligt fatta beslut om att inte utföra åtgärder som kan skada naturvärden, kulturmiljöer eller sociala värden. 7,5 % av skogen i Halland är frivilligt skyddad, vilket är den högsta nivån i landet.

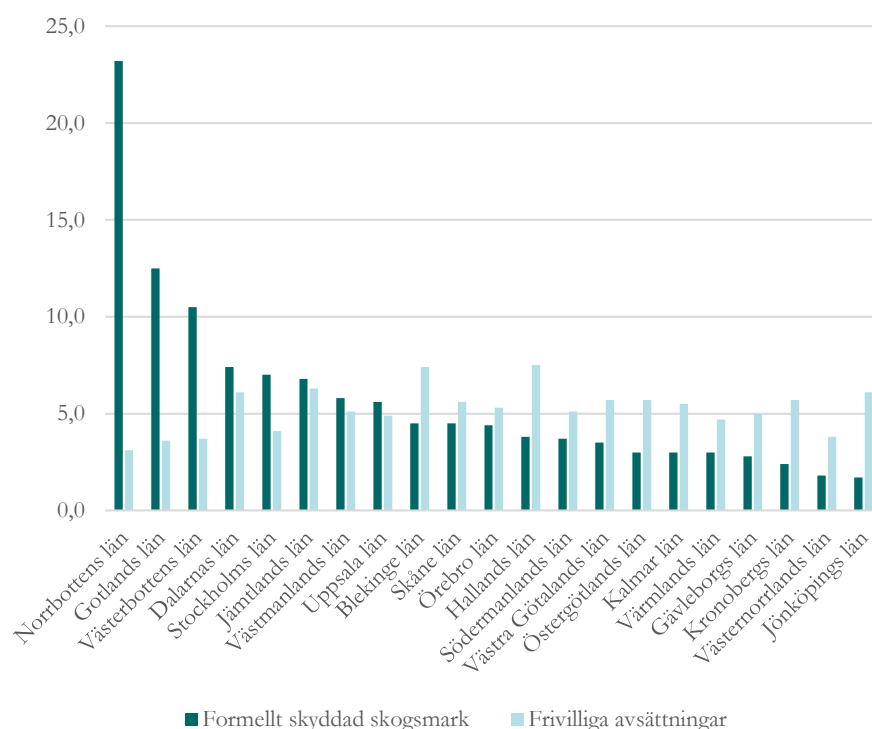


Diagram 40: Andel formellt skyddad skogsmark och andel frivilliga avsättningar 2020. Källa: SCB

På regional nivå finns ingen samlad offentlig statistik över skogens och skogssektorns klimatpåverkan. Skogen lyfts ofta som en viktig kolsänka med förmåga att binda koldioxid och minska Sveriges nettoutsläpp. Enligt nationella siffror sker skogens största upptag av koldioxid i levande biomassa, det vill säga träd och växter. Även i mineraljord finns ett upptag, men då i en mer långsam takt än i den levande biomassan. Utsläppen från skogen bedöms i huvudsak härstamma från organogen jord, däribland torvmarker.

Enligt Naturvårdsverket har nettoupptaget inom markanvändningssektorn under perioden 1990–2019 i genomsnitt uppgått till knappt 38 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år, i riket. Upptagen av koldioxid bedöms vara som störst från skogsmarken. Osäkerheten i bedömningarna kring markanvändningssektorns klimatpåverkan och upptag är dock stora.

Luftkvalitet

I Folkhälsomyndighetens miljöhälsoenkät uppger 87,7 procent av befolkningen i Hallands län att utomhusluften utanför bostaden är bra eller mycket bra. Detta är över riksgenomsnittet (83 procent) och bland de högsta nivåerna i Sverige. För att vara ett tätbefolkat län med flera mellanstora städer har Hallands län en god position i sammanhanget.

Överlag uppger invånarna att luftkvaliteten i länet är god, även när vi ser till mer specifika frågeställningar. Endast 5,2 procent av invånarna i länet –

vilket är den lägsta nivån i Sverige – uppger att de har haft övre luftvägsbesvär som en följd av bilavgaser eller övriga luftföroreningar. I riket uppgår nivån till 9,2 procent.

Ett objektiva mått för att mäta luftens kvalitet är PM2.5 som förenklat är massan av partiklar i luften som är mindre än 2.5 mikrometer (μm) i diameter. I Hallands län uppgår utsläppen av PM2,5 till 611 ton per år och till 1,7 kg per invånare. Detta är den sjätte lägsta nivån i riket och under riksgenomsnittet som ligger på 2,1 kg per person. Sedan 90-talet har partikelutsläppen i Hallands län minskat med 65 procent, vilket var en något lägre nedgång än i riket (-69 procent) under samma period.

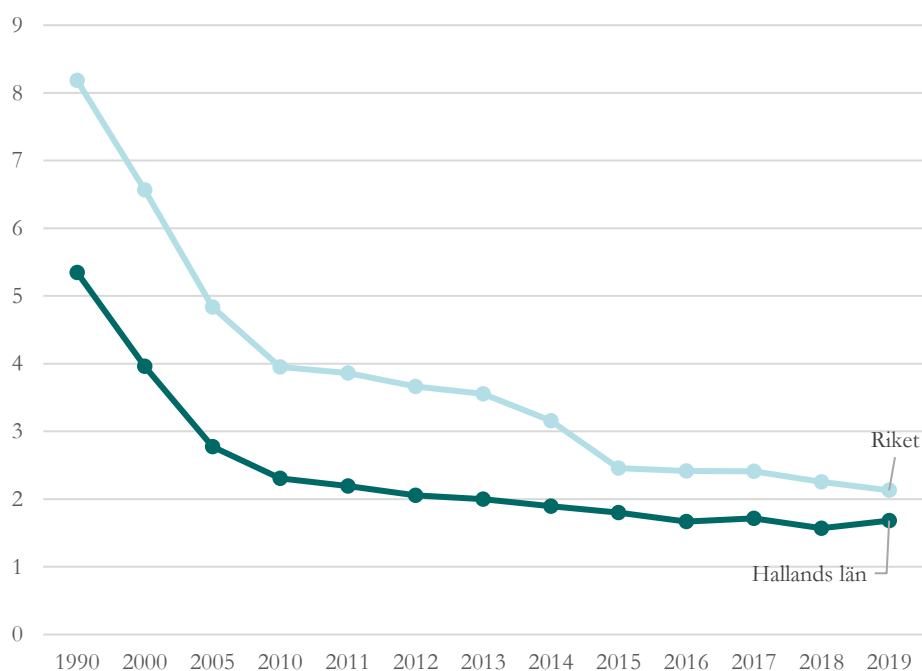


Diagram 41: Utsläpp av partiklar (PM2,5) i Hallands län och riket, kg/invånare. Källa: Naturvårdsverket

Bakom partikelutsläppen står i rangordning; uppvärmning av bostäder, industrisektorn samt transportsektorn. Över tid är det minskade utsläpp från industrin som främst bidragit till minskningen i länet. De senaste åren har den totala minskningstakten i länet avtagit något. Detta beror bland annat på ökade utsläpp från väg- och däckslitage som en följd av mer trafik.

Sjöar och kustlinje

I Hallands län består 4,6 procent av länets totala areal av vatten. Att observera är att siffran inte inkluderar havsvatten utan endast sötvatten. I ett jämförande perspektiv är en förhållandevis liten del av länets yta täckt av vatten. Andelen vattenyta är endast mindre i Gotland, Skåne, Blekinge samt Kalmar. För varje kvadratkilometer sötvatten i länet går det 1 307 invånare, vilket är den femte högsta nivån i riket.

Hylte är länets vattenrikaste kommun sett till sötvattenstillgång – här återfinns 38 procent av länets sötvattensyta. Kontrasterna inom länet är i detta avseende mycket stora. I kustkommunerna är sötvattenstillgången betydligt lägre och i länets största kommun, det vill säga Halmstad, går det 6158 invånare per kvadratkilometer sötvatten, vilket kan jämföras med 106 invånare i Hylte kommun.

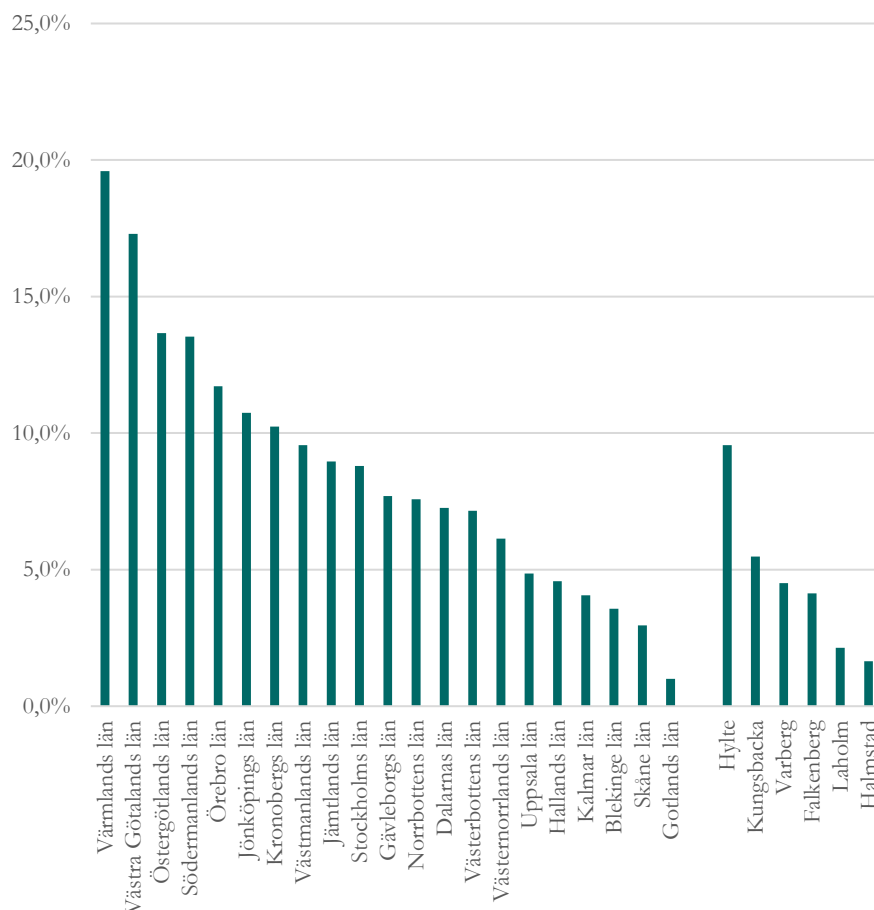


Diagram 42: Andel av totala arealen som täcks av vatten (insjöar). Källa: SCB

I Sverige finns det totalt 1134 mil kustlinje utmed fastlandet, varav 47,5 mil återfinns i Hallands län. I förhållande till folkmängden kan detta uttryckas som att varje invånare i Halland har tillgång till 1,4 meter kustlinje. Jämfört med andra kustlän (totalt 13 stycken) placerar sig Halland i detta avseende på en niondeplats. Måttet kan ses som ett slags exploateringstryck på kustlinjen; i Skåne, Stockholm samt Västra Götaland är tillgången per invånare som lägst, i Västerbotten, Kalmar samt Västernorrland som högst.

En stor del av länets kustlinje återfinns i Kungsbacka (40,7 procent) och Varbergs kommun (29,7 procent). I Halmstad och Falkenberg återfinns 13,5 procent av kustlinjen i respektive kommun och i Laholms kommun 2,5 procent. I relation till befolkningen är kusttillgången som högst i Kungsbacka (2,3 meter kust per invånare) och – om vi exkluderar Hylte

som saknar havskust – som lägst i Laholms kommun (0,5 meter per invånare).

En stor del av länets invånare bor utmed kusten, vilket indikerar att kustnära boende är attraktivt, både av nutida och historiska anledningar. I Hallands län är 20,2 procent av all strandlinje – både sett till insjöar, kust utmed fastlandet och strand utmed öar – påverkad av bebyggelse. Med påverkad av bebyggelse avses byggnader inom 100 meter från strandlinjen. Ur ett jämförande perspektiv är detta något över medianen för riket (18,8 procent). I Skåne och Stockholm, som har den största andelen bebyggelsepåverkad strand, uppgår andelarna till 31,1 respektive 32,9 procent. Bland länets kommuner varierar bebyggelsepåverkan från 15 procent (Hylte kommun) till 26 procent (Halmstads kommun).

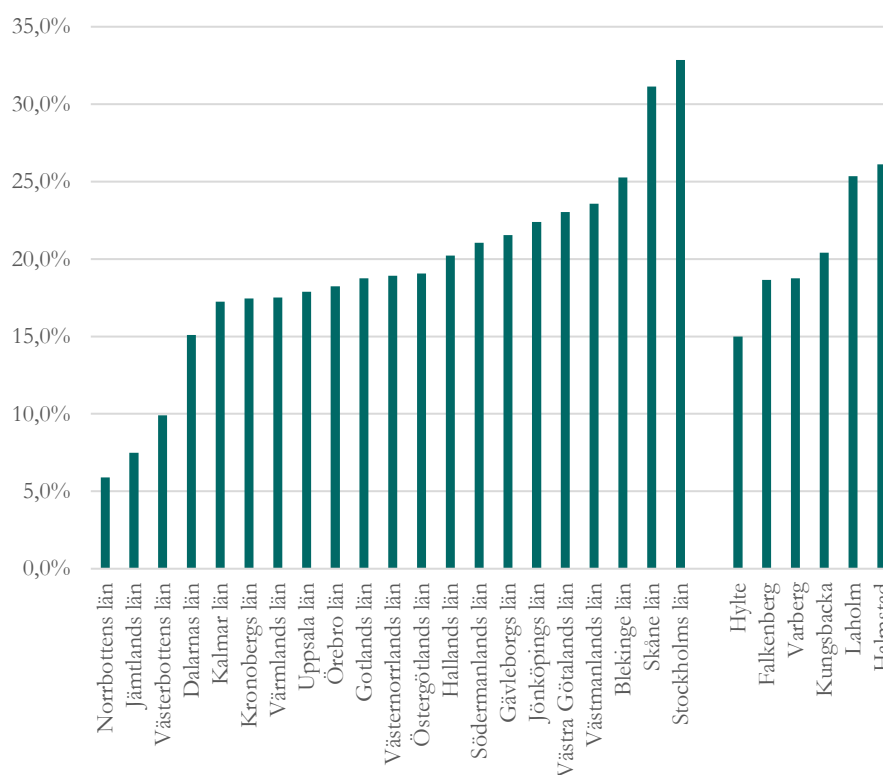


Diagram 43: Andel strandlinje påverkad av bebyggelse (2018). Kommentar: Strandlinje utmed insjöar, fastlandskust och öar Källa: SCB

Vattenförbrukning och tillgång

Vattenförbrukning i Sverige varierar beroende på näringslivsstruktur och hur stor befolkningen är. Industrin står för nästan 70 procent av förbrukningen i landet som helhet. I regioner där vattenkrävande industrier är stora blir förbrukningen per invånare mycket hög.

I Hallands län förbrukas 263 kubikmeter per invånare årligen, vilket är under medianen jämfört med övriga regioner. Den främsta anledningen till länets placering är att användningen från industrier ligger under medianen.

Ser vi istället till hushållens användning intar länet en niondeplats och när det gäller jordbruket en femteplats. Totalt står industrin i länet för 63 procent av vattenanvändningen, hushållen för 22 procent och jordbruket för 6 procent. Massa- och pappersindustrin är den bransch som förbrukar mest vatten i Sverige.

Länsstyrelsen i Hallands län bedömer i sin miljömålsrapportering att målet om grundvatten av god kvalitet inte uppnåtts. Dock är det svårt att till fullo bedöma måltutvecklingen inom området då det idag inte sker någon omfattande regional grundvattenövervakning. Länsstyrelsen noterar att det finns problem med grundvattenkvaliteten och grundvattenkapaciteten i framförallt länets södra delar. Halland är ett landskap som är kraftigt hydrologiskt påverkat av markavvattning och därför har landskapet en dålig vattenhushållningsförmåga i extrema värmeperioder. Detta tillsammans med en omfattande sommarbefolkning som en följd av stor turism kan under sommarmånaderna leda till

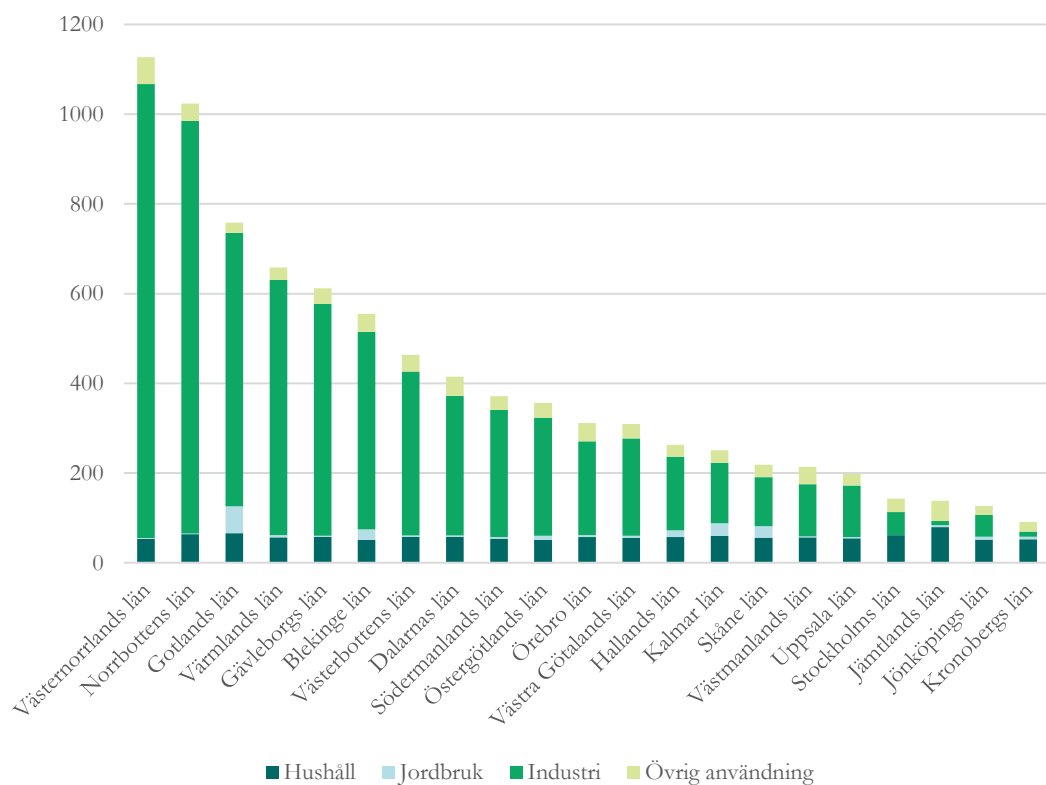


Diagram 44: Total vattenanvändning per invånare (i kubikmeter) efter förbrukarkategori (2015).
Källa: SCB

Biologisk mångfald och länsstyrelsens miljömålsuppföljning

I inledningen av denna rapport hänvisar vi till Tillväxtverkets definition av grön omställning:

att arbeta för minskad miljö- och klimatpåverkan genom till exempel utsläppsminskningar och effektiva, giftfria och cirkulära resursflöden som även gynnar biologisk mångfald.

En empirisk avgränsning i denna rapport är att vi har valt att inte ge en fördjupande beskrivning av den biologiska mångfalden i Hallands län. Däremot är det viktigt att understryka att det regionala utvecklingsarbetet ska, i enlighet med ovan definition, *bidra* till biologisk mångfald i Hallands län. För att ge en sammanfattande bild av nuvarande situation när det gäller den biologiska mångfalden i länet har vi valt att återge länsstyrelsens övergripande bedömningar av miljömålen – som bland annat innehåller mål om den biologiska mångfalden i Hallands län – nuläge och utveckling i länet. En mer ingående beskrivning av den biologiska mångfalden och övriga miljömål i länet återfinns i länsstyrelsens årliga uppföljningsrapporter.

Omställningsarbetet behöver intensifieras för att miljömålen ska uppnås

Inför det nya millenniet antog riksdagen ett miljömålssystem som fungerar som riktmärken för miljöarbetet i Sverige. Målen visar vägen mot en hållbar utveckling och utgör den miljömässiga dimensionen av Agenda 2030. Sveriges miljömål består av ett övergripande generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt flera etappmål. Generationsmålet, de 16 miljömålen och etappmålen bildar tillsammans miljömålssystemet. Det övergripande syftet med miljöarbetet är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.²⁸

Länsstyrelsen i Hallands län ansvarar för att följa upp den regionala nivån av miljömålen. I den summerande uppföljningen av de regionala miljömålen för Hallands län, som sträckte sig fram till 2020, bedömde länsstyrelsen att inget av dem uppnåddes.²⁹ Från och med i år (2022) görs

²⁸ Naturvårdsverket. *Så fungerar arbetet med Sveriges miljömål*, 2022. URL: <https://www.sverigemiljomal.se/sa-fungerar-arbetet-med-sveriges-miljomal/>

²⁹ Länsstyrelsen i Halland. *Miljömålen nås inte i Halland – trots 20 års ansträngningar*, 2022. URL: <https://www.lansstyrelsen.se/halland/om-oss/nyheter-och-press/nyheter---halland/2020-12-02-miljomalen-nas-inte-i-halland---trots-20-ars-anstrangningar.html>

miljömålsbedömningen i förhållande till år 2030.³⁰ Trots en ny målhorisont visar den senaste uppföljningen att med nuvarande insatser och utvecklingstendenser kommer målen inte att uppnås. Sammanfattningsvis beskriver länsstyrelsen den samlade målutvecklingen enligt nedan:

Inget miljömål bedöms ha en positiv utveckling utan Hallands miljömål bedöms ha antingen en negativ utveckling, att olika utvecklingar inom målen tar ut varandra eller ha en oklar utveckling.

Att målen inte uppnås beror på flera och samverkande faktorer. I många fall beror utvecklingen på att trycket från ett växande samhälle har en negativ påverkan på målen. En ökande befolkning i länet resulterar i ökad exploatering, exempelvis av åkermark, som i förlängningen får negativa konsekvenser på den biologiska mångfalden. Ett växande och konsumtionsstarkt befolkningsunderlag innebär vidare att länet står inför stora utmaningar när det gäller hållbar konsumtion. Hög inkomst är förenat med högre konsumtion, vilket innebär att frågan om hållbar konsumtion – givet att länet har den näst högsta medianinkomsten i landet – är särskilt aktuell i Hallands län.

³⁰ Länsstyrelsen i Halland. *Regional miljömålsuppföljning – Halland 2021, 2022*. URL: https://www.lansstyrelsen.se/halland/om-oss/vara-tjanster/publikationer/visning-av-publikation.html#esc_entry=14&esc_context=24&esc_org=lss%3Acounty%2FN

Tabell 5: Länsstyrelsens bedömningar av respektive miljö kvalitetsmål 2021. Målhorisont 2030.
Källa: Länsstyrelsen

Miljömål	Målbedömning (ja, nära, nej)	Miljö tillstånd (trendpil)
	Ja Nära Nej	↗ → ↘ ○
Begränsad klimatpåverkan	Ingen regional bedömning	Ingen regional bedömning
Frisk luft	Nej	→
Bara naturlig försurning	Nej	→
Giftfri miljö	Nej	→
Skyddande ozonskikt	Ingen regional bedömning	Ingen regional bedömning
Säker strålmiljö	Ingen regional bedömning	Ingen regional bedömning
Ingen övergödning	Nej	○
Levande sjöar och vattendrag	Nej	→
Grundvatten av god kvalitet	Nej	→
Hav i balans samt levande kust och skärgård	Nej	↘
Myllrande våtmarker	Nej	↘
Levande skogar	Nej	↘
Ett rikt odlingslandskap	Nej	→
God bebyggd miljö	Nej	→
Ett rikt växt- och djurliv	Nej	↘

Näringslivets omställning

I Hallands län genererar varje producerad miljon 10,5 ton utsläpp av växthusgaser, vilket är under medianen (11,9 ton) jämfört med övriga regioner. Sedan 2008 har utsläppsintensiteten i länet förbättrats avsevärt, från 17,8 ton till 10,5 ton, en förbättring med 41,2 procent. Jämfört med övriga regioner är detta den femte största förbättringen.

Då utsläppsintensitet är ett kvotmått kan det förändras på flera olika sätt. Exempelvis kan utsläppen per miljoner kronor minska fastän de totala utsläppen ökar. Detta under förutsättning att den ekonomiska tillväxten överstiger utsläppsökningarna.

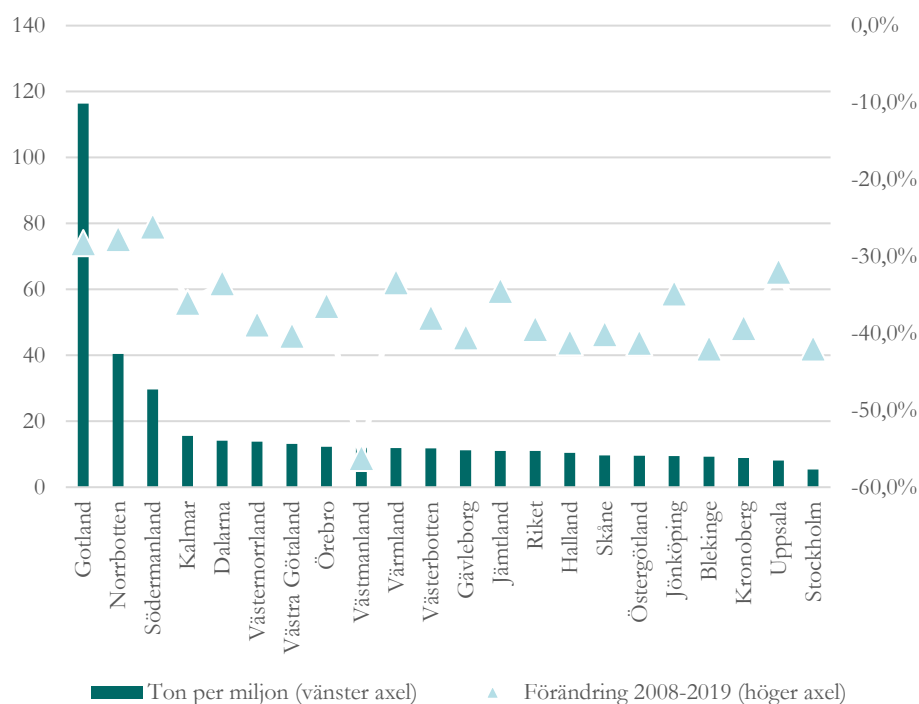


Diagram 45: Utsläppsintensitet (produktionsbaserade utsläpp) av växthusgaser per BRP (Ton koldioxid per miljon) 2019 (vänster axel) och förändring 2008–2019 (höger axel). Kommentar: Statistiken avser produktionsbaserade utsläpp. Källa: SCB

I Hallands län kan den förbättrade utsläppsintensiteten förklaras dels genom minskade utsläpp, dels genom ökad ekonomisk tillväxt. Jämfört med andra län har minskade utsläpp lämnat ett stort bidrag till Hallands förbättring. Detta beror bland annat på en omstrukturering inom tillverkningssektorn där energiintensiv pappers- och massaindusti minskat i omfattning. Vidare kan den förbättrade utsläppsintensiteten förklaras med att en allt större del av den ekonomiska aktiviteten i länet sker inom tjänstesektorn som har betydligt lägre utsläpp än den varuproducerande delen av ekonomin.

Under perioden 2008–2019 minskade länets produktionsbaserade utsläpp med 29 procent. Detta var den femte största nedgången i riket jämfört med

övriga regioner. Samma period ökade bruttoregionprodukten i länet med 20,7 procent. Ur ett jämförande perspektiv intog länet i detta avseende en mer blygsam position och placerade sig under medianen och riksgenomsnittet.

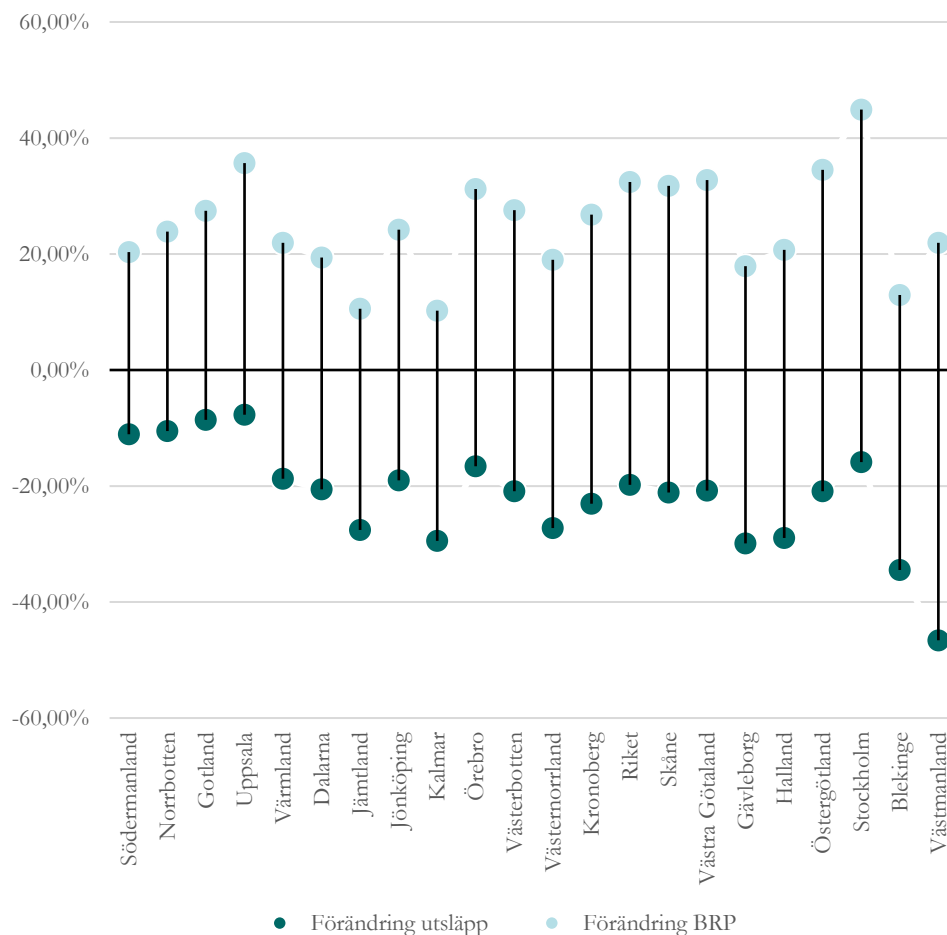


Diagram 46: Förändring av utsläpp och BRP 2008–2019 Kommentar: Statistiken avser produktionsbaserade utsläpp. Källa: SCB

Branschernas nuläge och utveckling

Den varuproducerande delen av ekonomin genererar betydligt högre utsläpp än den tjänsteproducerande. I Hallands län uppgår utsläppsintensiteten inom den varuproducerande sektorn till 23 ton per miljon och inom den tjänsteproducerande till 3,4 ton per miljon. Mellan 2008–2019 förbättrades varuproduktionens utsläppsintensitet med 25,2 procent och den tjänsteproducerande sektorns med 57,2 procent.

Samma tidsperiod har en tyngdpunktsförskjutning skett inom den regionala ekonomin. I början av perioden stod tjänstesektorn för ungefär hälften av näringslivets förädlingsvärde, i slutet för nästan 60 procent. Detta innebär att länets ekonomi växer genom branscher med relativt låg utsläppsintensitet. Totalt ökade tjänstesektorns förädlingsvärde under

denna period med 55 procent. Samma tidsperiod ökade varuproduktionens förädlingsvärde med 5,1 procent.

På regional nivå saknas tillgång till utsläppsnivåer på mer fina branschnivåer. I riket som helhet är det dock jord- och skogsbruk, stål- och metallverk samt el-, gas- och värmeverk som står för de största delarna av näringslivets utsläpp. I Hallands län är branscherna, sett till andelen sysselsatta, jord- och skogsbruk och el-, gas- och värmeverk förhållandevis välrepresenterade i förhållande till riksgenomsnittet.

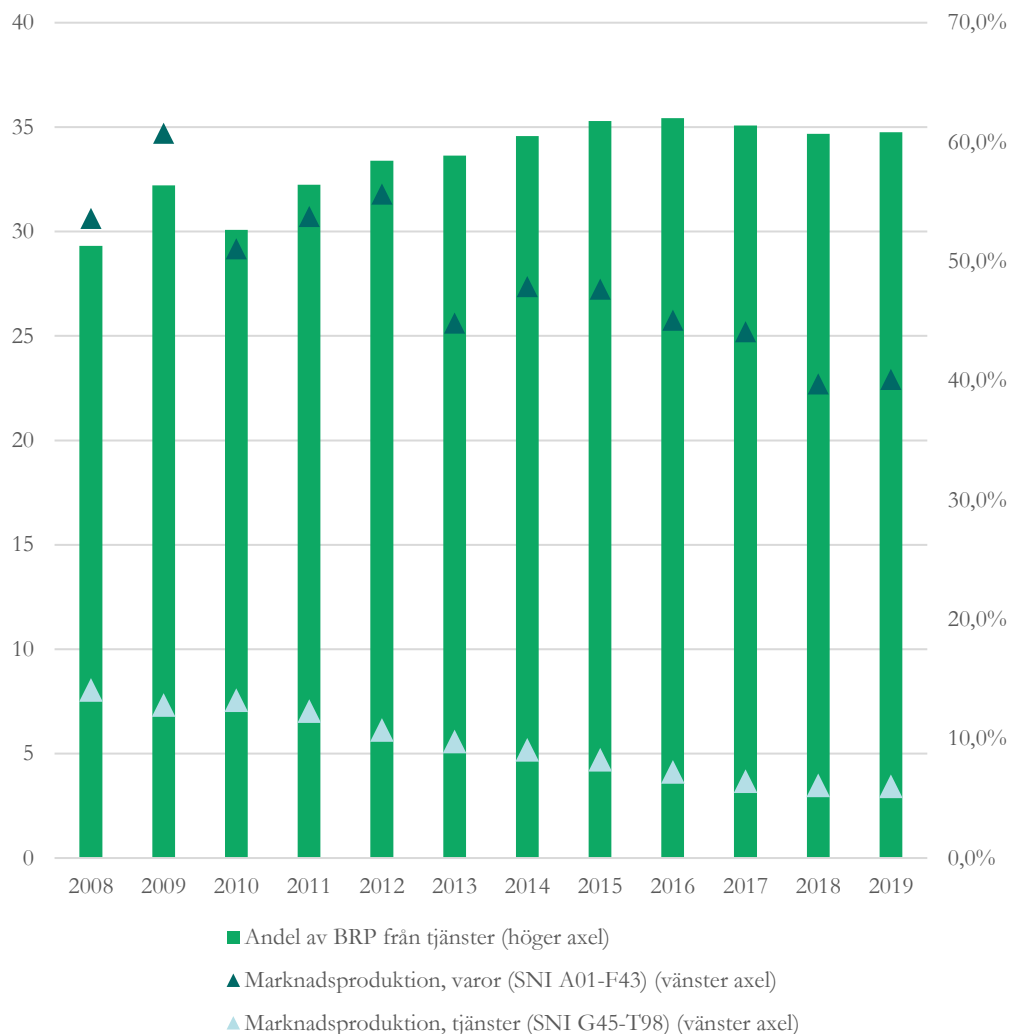


Diagram 47: Utsläppsintensitet (ton per miljon) efter bransch i Hallands län (vänster axel) och tjänstesektorns andel av förädlingsvärdet i länet (höger axel). Statistiken avser produktionsbaserade utsläpp. Källa: SCB

Utsläppsintensitet i länets kommuner

Utsläppsintensiteten bland länets kommuner varierar från 25 ton per miljon (Laholm) till 8 ton per miljon (Kungsbacka). Den stora differensen är ett utslag av branschammansättningen och branschbredden i respektive kommun. I kommuner med en stor del av den ekonomiska aktiviteten

inom jordbruk eller utsläppsintensiv industri, exempelvis Laholm och Hylte, är utsläppsintensiteten hög. I större kommuner, med större branscbredd och en högre andel tjänsteföretag, exempelvis Kungsbacka och Halmstad, är utsläppsintensiteten lägre.

Över tid har utsläppen minskat i samtliga kommuner samtidigt som förädlingsvärdet ökat, vilket innebär att utsläppsintensiteten har förbättrats i länets kommuner. Hur mycket respektive faktor i bidrar i kommunerna varierar dock. Utsläppsminskningarna har varit lägre i de jordbruksintensiva kommunerna, vilket beror på att det är svårt att göra drastiska förändringar när det gäller exempelvis djuruppfödning. I Hylte har utsläppsminskningarna varit höga som en följd av omstrukturering av den energiintensiva pappers- och massaindustrin. I Halmstad är minskningen ett utslag av omstrukturering inom industrisektorn men också att en allt större del av ekonomin återfinns inom service- och tjänstesektorn.



Diagram 48: Utsläppsintensitet (ton per miljon) och förändring i BRP och utsläpp (produktionsbaserade utsläpp) i länets kommuner 2012–2018. Källa: SCB

Företagens miljöarbete

I Tillväxtverkets stora enkätundersökning ”Företagens villkor och verklighet”, som riktar sig till små- och medelstora företag, har man sedan 2020 ställt frågor om företagens miljöarbete.

I Hallands län bedriver 44 procent av företagen arbete med miljöfrågor utöver lagstiftning, vilket är den femte högsta nivån i riket och över riksgenomsnittet.

Av företagen i länet har endast var fjärde miljömål för verksamheten, vilket är i nivå med riksgenomsnittet. En något högre andel av hallandsföretagen, 27 procent, har en miljöpolicy. I riket uppgår denna andel till 24 procent.

På frågan om man säljer miljöanpassade produkter eller tjänster svarar 29 procent av länets företag jakande, vilket var över riksgenomsnittet (24 procent) och den sjunde högsta nivån i riket jämfört med övriga regioner.

På nationell nivå framkommer att en högre andel medelstora företag än småföretag arbetar med miljöfrågor. Nedbrutet på branschnivå framkommer att det är som vanligast att bedriva ett aktivt miljöarbete inom energisektorn, gröna näringar, fastighetsverksamhet samt transport och magasinering.

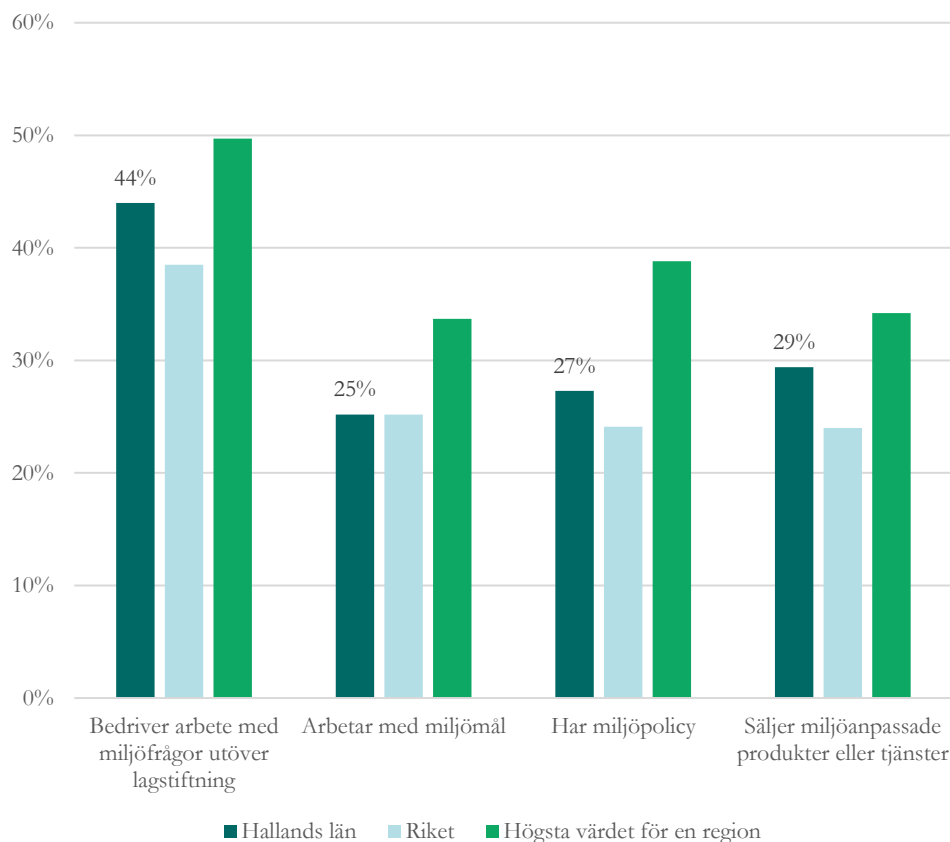


Diagram 49: Företagens miljöarbete i Halland 2020. Källa: Tillväxtverket

Jordbruket i Hallands län

Hallands län är en jordbruksregion och av de sysselsatta i länet arbetar 2 procent inom jordbrukssektorn, vilket är den tredje högsta andelen i riket. Totalt är 5,1 procent av de sysselsatta inom sektorn i riket verksamma i Hallands län. Detta är en långt högre andel än om vi ser till länets andel av samtliga sysselsatta i landet (2,9 procent), och man kan därför säga att länet är specialiserat inom jordbruk.

Inom regionen är det, i relation till antalet sysselsatta i kommunen, Laholm, Falkenberg samt Varberg som är mest specialiserade inom jordbruk. Av de sysselsatta inom jordbruk i Hallands län återfinns 25 procent i Varberg, 24 procent i Falkenberg, 19 procent i Laholm, 18 procent i Halmstad, 13 procent i Kungsbacka och endast någon procent i Hylte kommun.

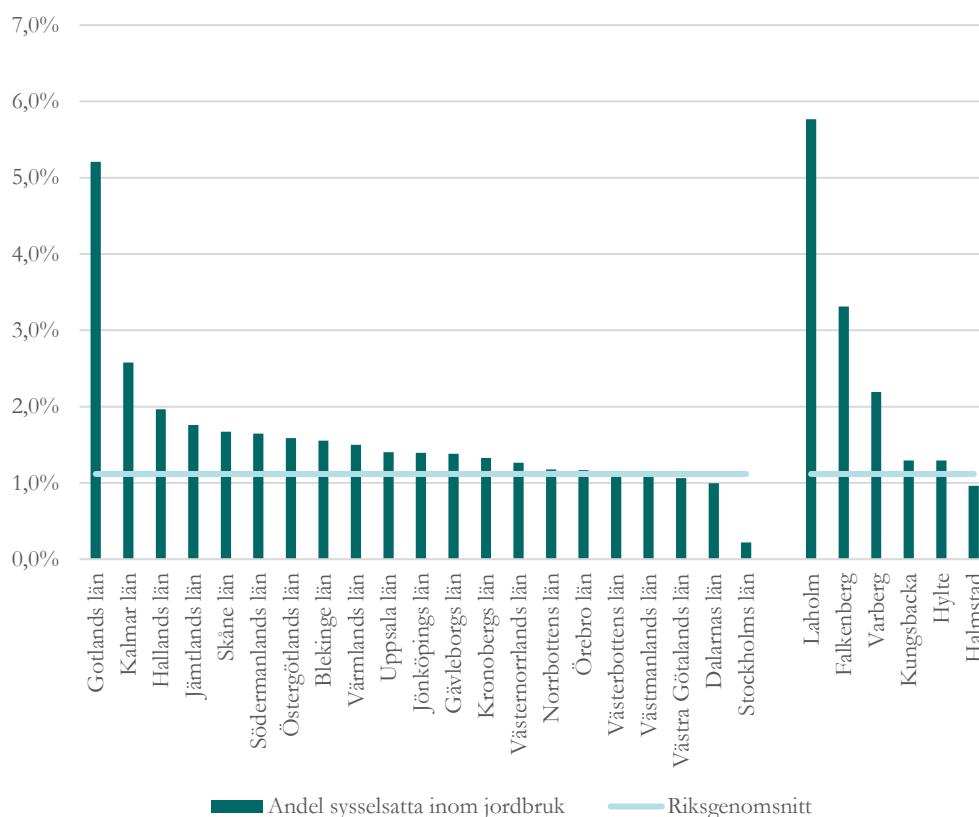


Diagram 50: Andelen sysselsatta inom jordbruk 2019. Källa: SCB

Som vi tidigare sett står jordbrukssektorn i länet för en ansenlig del av länets samlade utsläpp. Under 2019 kom drygt en fjärdedel av länets utsläpp från jordbrukssektorn och dess andel av länets totala utsläpp har ökat över tid. Endast i Kalmar och Jönköping står sektorn för en större andel av de totala utsläppen och i riket uppgår andelen till 13,6 procent. I Halland uppgår utsläppen från jordbrukssektorn till 136,4 ton per sysselsatt inom sektorn, vilket är den sjätte högsta nivån i riket. Detta innebär att jordbruket dels utgör en stor andel av länets samlade utsläpp, dels att

jordbruket i Halland, jämfört med andra regioner, är förhållandevis utsläppsintensivt.

Nästan till hälften av jordbrukssektorns utsläpp härstammar från djurs matsmältning. Halland har ett förhållandevis djurintensivt jordbruk, vilket är en bidragande faktor till att jordbruket står för en stor andel av länets utsläpp och att sektorn är, jämfört med andra regioner, utsläppsintensiv. I riket står djurs matsmältning för 43 procent av sektorns utsläpp.

Idisslande djur genererar mest utsläpp av metan, och 2021 fanns det enligt Jordbruksverket ca 1 450 000 nötkreatur i Sverige, varav knappt 86 000 på Halländska företag. Det är den sjätte högsta nivån i riket i absoluta siffror, och den femte högsta nivån om antalet djur ställs i relation till länens befolkning. Det finns i Halland knappt 730 företag med nötkreatur.

Även grisars matsmältning genererar metangaser, om än inte i samma utsträckning som nötkreatur. I Sverige finns det drygt 1,3 miljoner grisar, varav knappt 135 tusen finns i Halland. Det är det tredje högsta siffran i riket. Ställs antalet grisar i relation till befolkningens mängden ligger Halland på en andraplats i riket, efter Gotland. Det finns drygt 130 företag med grisar i Halland.

Över tid har inga större utsläppsförändringar skett inom jordbrukssektorn. Detta beror på att möjligheterna att minska utsläppen som härrör från djurs matsmältning är begränsade. Främst är det förändrade konsumtionsmönster som kan ha en direkt påverkan i detta sammanhang.

Mellan 1990–2019 minskade utsläppen från länets jordbrukssektor med endast 5,8 procent, vilket kan jämföras med den totala utsläppsminskningen i länet som låg på nästan 35 procent.

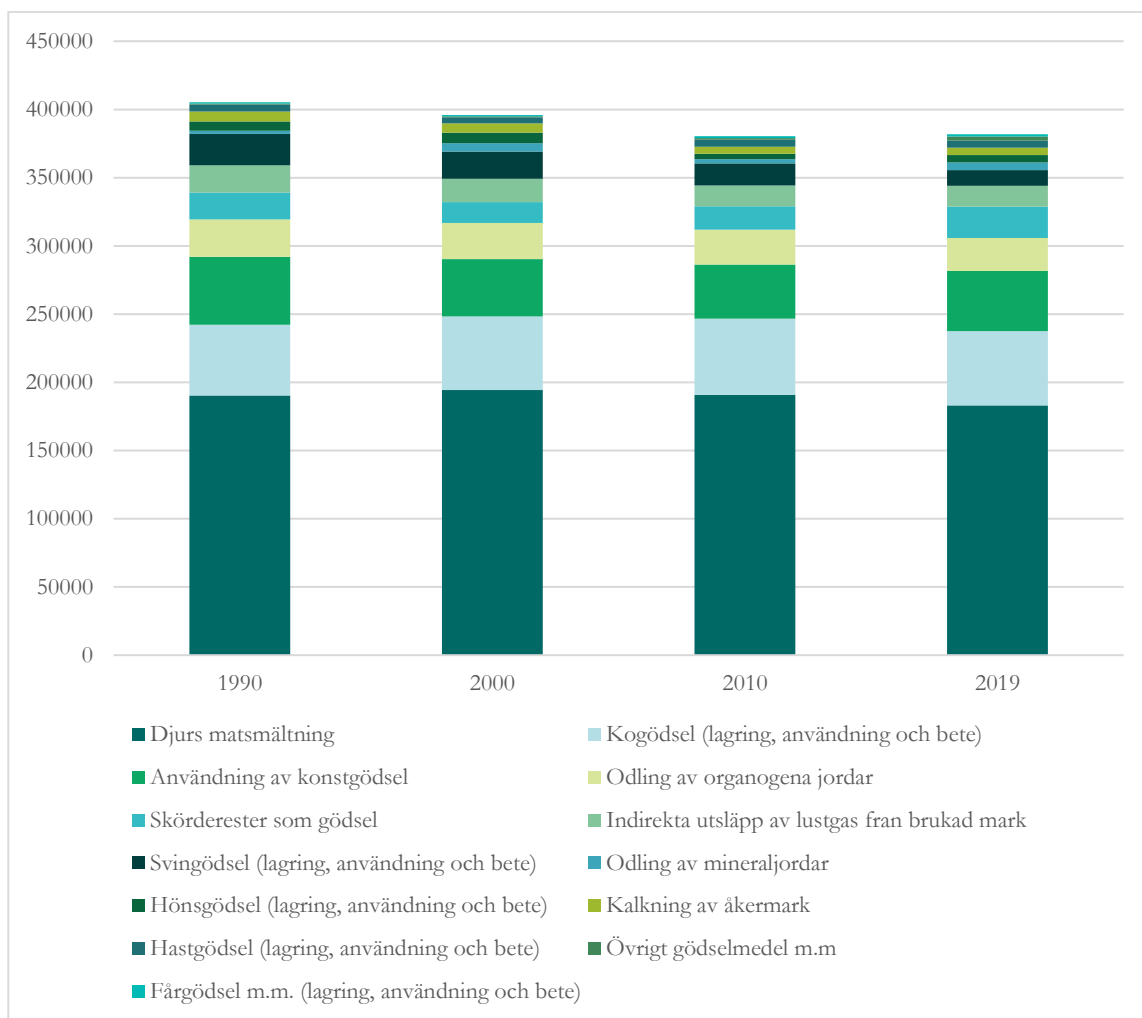


Diagram 51: Jordbrukets utsläpp i Hallands län efter undersektor 1990–2019. Kommentar: Statistiken omfattar länets territoriella utsläpp av växthusgaser och uttrycks i ton koldioxidekvivalenter. Källa: Naturvårdsverket

Jordbrukssektorns bidrag till de samlade utsläppen är, jämfört med riket, större i samtliga av länets kommuner förutom i Kungsbacka. I riket står sektorn för 13,6 procent av alla utsläpp, vilket kan jämföras med 46,8 procent i Laholm, 35,8 procent i Falkenberg och 30,9 procent i Varberg.

Om vi ser till hur mycket utsläpp sektorn genererar per sysselsatt är utsläppsintensiteten över riksgenomsnittet (126,7 ton) i samtliga kommuner förutom i Kungsbacka. Utsläppsintensiteten är som högst i Hylte, Laholm, Falkenberg samt Varberg. Differensen i förhållande till riket och mellan kommunerna går i hög utsträckning tillskriva hur stor andel av jordbruket som är inriktat mot att animalieuppfödning.

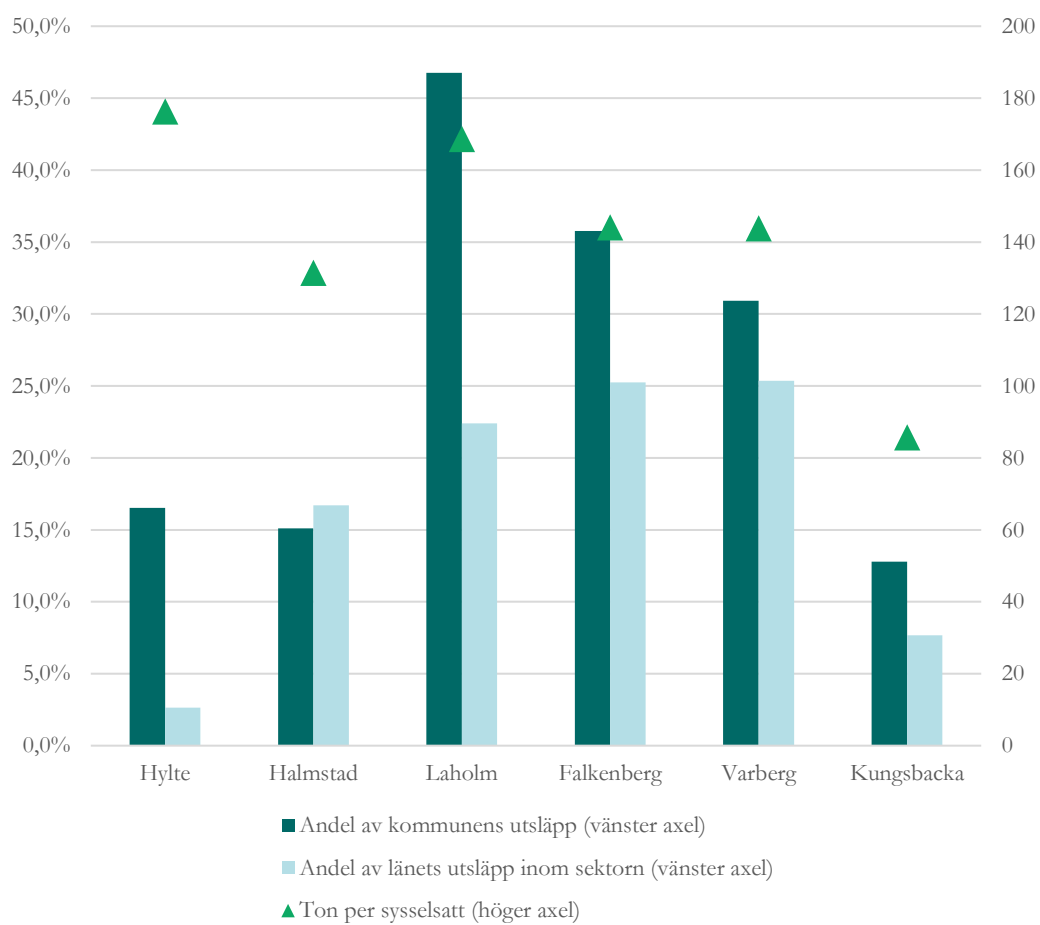


Diagram 52: Jordbrukets bidrag till utsläppen i länets kommuner (i %) och jordbruket klimatpåverkande utsläpp i ton per sysselsatt. Kommentar: Statistiken omfattar länets territoriella utsläpp av växthusgaser och uttrycks i ton koldioxidekvivalenter. Källa: Naturvårdsverket och SCB

Insikter för arbetet med grön omställning

Växande anpassning

Hallands län är ett av de snabbast växande länen i Sverige. Goda ekonomiskgeografiska förutsättningar tillsammans med en attraktiv livsmiljö attraherar både företag och människor till länet. De närmaste decennierna förväntas tillväxten att fortsätta, både vad gäller invånarantal och ekonomi. Utvecklingen skapar goda förutsättningar i länet när det gäller kompetensförsörjning, näringslivsutveckling och skatteunderlag.

Men för att utvecklingen ska vara hållbar behöver länets klimatavtryck minska i mycket högre takt än idag. För att möta den grundläggande utmaningen i sammanhanget, det vill säga att växa och samtidigt minska klimatpåverkan, krävs innovationer och beteendeförändringar. För att nå målet om en hållbar tillväxt i Hallands län krävs därför ett omfattande och sektorsövergripande arbete mellan regionens olika aktörer.

Utsläppen från transportsektorn behöver minska

Halland är, både sett till gods- och persontrafik, en transportintensiv region. Befolkningstillväxten och den ökade ekonomiska aktiviteten i länet bidrar till att transportbehoven ökar, inte minst som en följd av en omfattande arbetspendling som kommer att öka än mer i framtiden. Vidare bor en stor andel av länets befolkning i småhus och i medelstora städer med låg befolkningstäthet, vilket ökar resebehoven än mer.

För att minska utsläppen från transportsektorn, som idag står för nästan hälften av länets samlade utsläpp, behöver bilberoendet minska och fossila bränsleslag fasas ut ur fordonsflottan. Ett minskat bilberoende kräver en god kapacitet inom kollektivtrafiken och en samhällsplanering som främjar icke-motoriserade resealternativ. Vidare kräver övergången till en fossilfri fordonsflotta en utökad utbyggnadstakt av laddinfrasstruktur i länet.

Givet länets boende- och pendlingsstruktur, är insatser inom multimodalt resande och omställning till en fossilfri fordonsflotta av särskild betydelse i länet.

En välavvägd markanvändning och bibehållen attraktivitet

Marken i Hallands län är dyrbar vilket manifesteras genom höga mark- och bostadspriser. Efterfrågan på mark i länet kommer fortsatt att vara hög som en följd av en hög utbyggnadstakt och stark befolkningstillväxt. De senaste åren har delar av bostadsutbyggnaden skett på bekostnad av åkermark, vilket på sikt får påverkan på den biologiska mångfalden och jordbruket i länet. Vidare leder det starka expansionstrycket utmed kuststråket till att livsmiljöerna där påverkas.

Hallands län erbjuder en attraktiv livsmiljö där tillgång till kust och natur är en central attraktivitetsfaktor. Att bevara viktiga naturvärden är

således ett led i arbetet med att attrahera inflyttare, turister och företag till regionen. Med nuvarande utvecklingsmönster finns därför på sikt en risk att länets attraktivitet minskar. Under strategiperioden krävs därför insatser som främjar en hållbar samhällsutbyggnad och ett hållbart boende. Detta är särskilt relevant i Hallands län givet att länet är en utpräglad boenderegion.

Innovativt och grönt näringsliv

De senaste decennierna har den ekonomiska tillväxten i länet ökat samtidigt som utsläppen från produktionen minskat. Utvecklingen beror dels på en omstrukturering av näringslivet, dels på en mer utsläppseffektiv produktion. För att kunna växa hållbart i framtiden behövs fler gröna innovationer, både inom tjänste- och varuproducerande företag.

Det finns en stor potential för hållbar omställning inom det halländska näringslivet. Redan idag arbetar en stor del av företagen med miljöfrågor men arbetet behöver intensifieras, exempelvis genom att fler företag utvecklar och erbjuder klimatanpassade varor eller tjänster. Givet länets branschstruktur – där handel, jordbruk, hotell- och restaurang och livsmedel är stora näringsgrenar – och invånarnas starka köpkraft är frågan om hållbar konsumtion och hållbara affärsmodeller av särskild betydelse i Hallands län.

Fortsatt kunskapsutveckling och lärande behövs

Regional utveckling är ett omfattande politikområde utan tydlig avgränsning. Att studera grön omställning inom ramen för regional utveckling är därför både komplext och utmanande; perspektivet blir brett och många olika sakområden, som förvisso ofta är sammanhängande och påverkar varandra, behöver beskrivas och analyseras.

Under senare år har hållbarhetsdimensionen fått en betydligt större roll än tidigare inom regional utveckling. Detta medför ökade kunskapskrav inom fältet. Hur mäter vi exempelvis grön omställning på bästa sätt? Vilka områden är det som vi behöver mer kunskap inom för att kunna utforma relevanta insatser? Och hur följer vi upp insatsernas resultat? Detta är frågor som behöver undersökas vidare under strategiperioden 2022–2028, och arbetet behöver ske i samverkan mellan olika sakkompetenser.

Tabell och diagrambilaga

Tabell 6: Förändring av klimatpåverkande utsläpp (territoriella) i procent, totalt och per invånare 1990–2019, efter län och Hallands kommuner. Källa: Naturvårdsverket

	Totalt	Per invånare
Norrbottnens län	4,0%	9,7%
Gotlands län	-2,5%	-6,8%
Västra Götalands län	-17,4%	-31,0%
Södermanlands län	-22,3%	-33,2%
Västerbottens län	-22,4%	-28,0%
Jönköpings län	-25,6%	-33,4%
Östergötlands län	-27,6%	-37,4%
Riket	-28,4%	-40,5%
Kalmar län	-29,8%	-31,0%
Dalarnas län	-32,6%	-32,3%
Uppsala län	-33,1%	-53,2%
Hallands län	-34,7%	-50,2%
Stockholms län	-35,1%	-55,2%
Skåne län	-37,4%	-51,5%
Kronobergs län	-39,4%	-46,5%
Värmlands län	-41,0%	-40,8%
Gävleborgs län	-41,0%	-40,6%
Örebro län	-41,5%	-47,7%
Blekinge län	-44,9%	-48,1%
Västmanlands län	-47,2%	-50,5%
Jämtlands län	-47,4%	-45,4%
Västernorrlands län	-49,3%	-46,0%
Varberg	-21,1%	-40,1%
Falkenberg	-22,9%	-36,1%
Kungsbacka	-23,3%	-50,7%
Laholm	-33,0%	-41,4%
Halmstad	-40,9%	-54,0%
Hylte	-73,6%	-72,8%

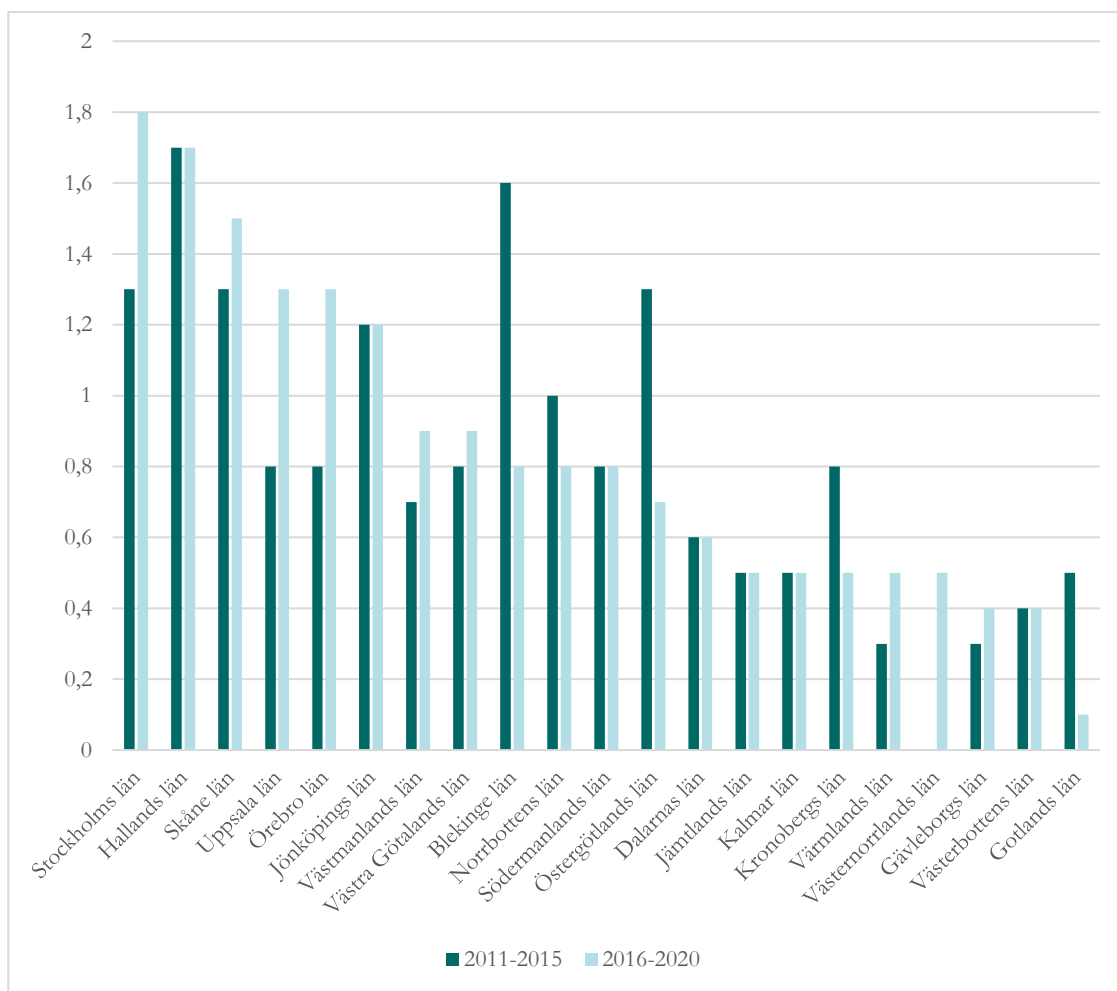


Diagram 53: Exploaterad åkermark i promille 2011–2020. Källa: Jordbruksverket

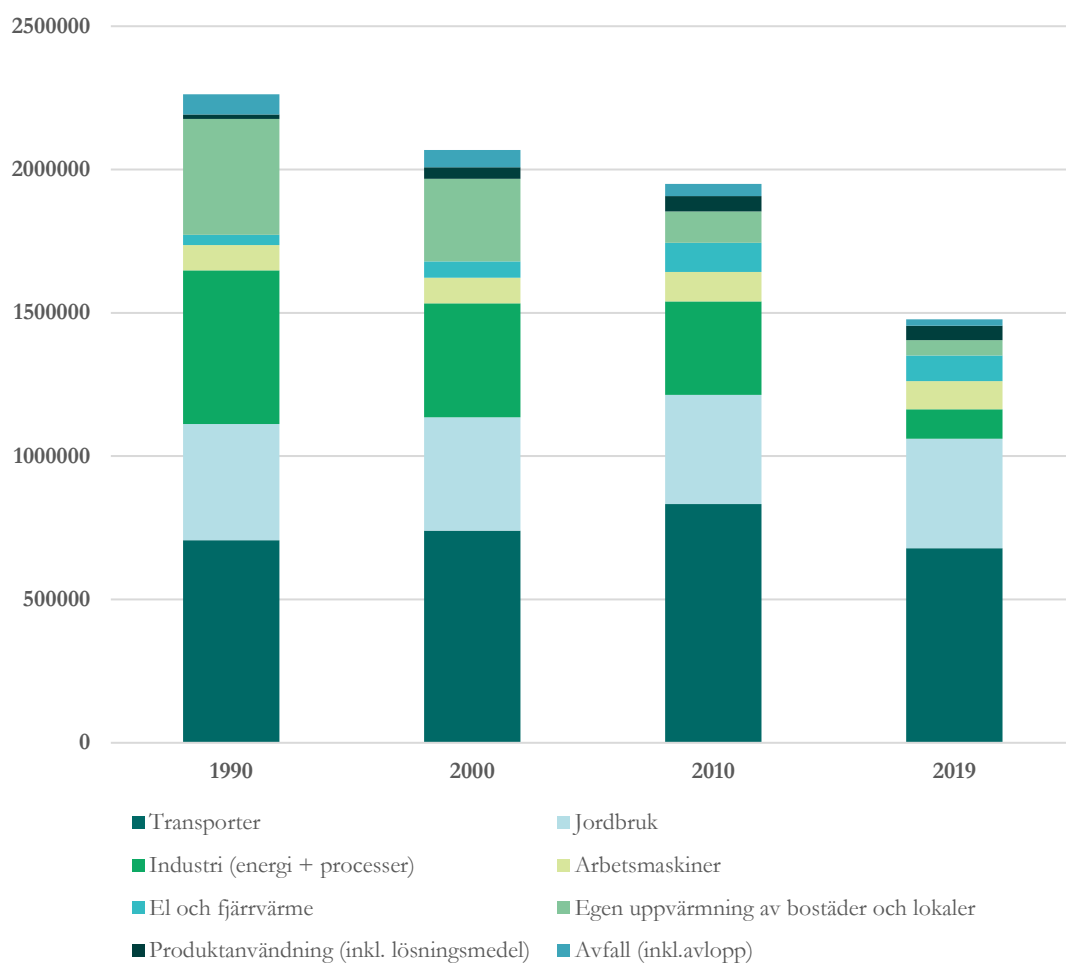


Diagram 54: Klimatpåverkande utsläpp i Hallands län, uttryckt i ton koldioxidekvivalenter, 1990–2019. Fördelat efter sektor. Källa: Naturvårdsverket

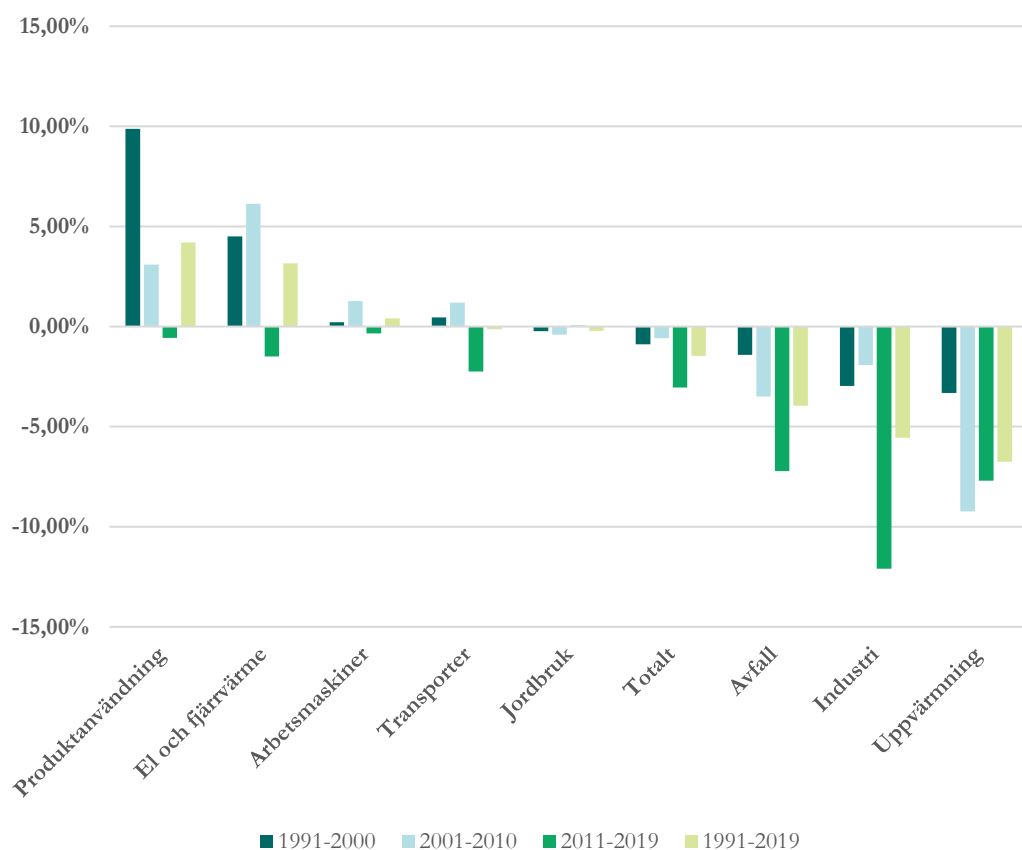


Diagram 55: Sektorsindelad förändring av klimatpåverkande utsläpp i Hallands län, uttryckt som årlig genomsnittlig procentuell förändring, efter tioårsintervaller. Källa: Naturvårdsverket

Tabell 7: Utsläpp i ton koldioxidekvivalenter per kommun och sektor i Hallands län 1990 och 2019. Källa: Naturvårdsverket

	Halland	Falkenberg	Halmstad	Hylte	Kungsbacka	Laholm	Varberg
1990							
Arbetsmaskiner	87903	15685	24328	5008	15334	9776	17772
Avfall (inkl.avlopp)	70250	6371	38864	12487	6281	1118	5129
Egen uppvärmning av bostäder och lokaler	404340	58420	105462	21592	74139	85289	59439
El och fjärrvärme	36192	1740	34127	0	325	0	0
Industri (energi + processer)	536281	60207	229201	143772	10390	17661	75051
Jordbruk	405346	97391	62011	13888	36191	91853	104013
Produktanvändning (inkl. lösningsmedel)	15501	2366	5119	712	2939	1322	3042
Transporter	706652	107203	215862	32493	152965	65636	132494
Totalt	2262466	349382	714975	229952	298562	272653	396941
	Halland	Falkenberg	Halmstad	Hylte	Kungsbacka	Laholm	Varberg

2019	Arbetsmaskiner	98993	18180	26682	4207	16296	10256	23372
	Avfall (inkl.avlopp)	21782	4765	8430	2715	2200	2011	1660
	Egen uppvärmning av bostäder och lokaler	53192	10289	11952	1615	11997	8287	9052
	El och fjärrvärme	89041	397	82864	0	494	4	5283
	Industri (energi + processer)	102439	17699	35751	12996	2669	11059	22264
	Jordbruk	381712	96359	63727	10049	29309	85475	96792
	Produktanvändning (inkl. lösningsmedel)	51147	7050	15691	1686	12751	3983	9986
	Transporter	679053	114561	177170	27508	153408	61675	144732
	Totalt	1477358	269300	422267	60776	229123	182751	313142

Tabell 8: Andel sysselsatta efter bransch i Halland och riket (dagbefolkning) och klimatpåverkande utsläp per per ton per miljon (riket). Källa: SCB

Bransch	Andel sysselsatta inom branschen i Hallands län	Andel sysselsatta inom branschen i riket	Utsläpp i ton per/mkr (riket)
01-03 företag inom jordbruk, skogsbruk och fiske	3,6%	2,1%	130,2
05-09 gruvor och mineralutvinningsindustri	0,1%	0,9%	41,0
10-12 livsmedels-, dryckesvaru- och tobaksindustri	3,1%	1,5%	14,2
13-15 textil-, beklädnads-, läder - och lädervaruindustri	0,6%	0,2%	4,2
16-18 industri för trä samt massa-, pappers m.m	7,5%	2,4%	18,1
19-21 kemisk industri, petroleumprodukter och läkemedelsindustri	0,4%	2,3%	59,8
22 gummi- och plastvaruindustri	0,9%	0,5%	5,0
23 industri för andra icke-metalliska mineraliska produkter	0,8%	0,5%	220,1
24-25 stål- och metallverk; industri för metallvaror utom maskiner och apparater	3,5%	2,9%	50,7
26-27 industri för datorer, elektronikvaror, optik och elapparatur	1,3%	1,5%	0,8
28 övrig maskinindustri	0,9%	2,9%	1,4
29-30 transportmedelsindustri	1,8%	4,1%	1,5
31-32 Tillverkning av möbler och annan industri	0,8%	0,6%	2,1
33 reparationsverkstäder och installationsföretag för maskiner och apparater	0,4%	0,4%	5,3
35 el-, gas- och värmeverk	7,5%	2,8%	76,8

36-39 vatten- och reningsverk; anläggningar för avfallshantering, återvinning och sanering	0,9%	0,9%	53,4
41-43 Byggverksamhet	12,8%	9,0%	6,3
45-47 Handel	21,7%	14,0%	3,7
49-53 Transport	6,3%	6,9%	38,8
55-56 Hotell och restaurang	3,6%	2,4%	1,0
58 förlag	0,4%	2,1%	0,1
59 film-, video och tv-programföretag, ljudinspelningsstudior och fonogramutgivare	0,1%	0,7%	0,7
61 telekommunikationsbolag	0,4%	1,9%	0,3
62-63 IT	1,7%	5,5%	0,4
68 fastighetsbolag och fastighetsförvaltare	7,0%	11,6%	0,5
69-77 Avancerade företagstjänster	7,8%	11,7%	1,7
Arbetsförmedling, resetjänster, andra stödtjänster och service tjänster	4,0%	7,9%	1,9

