

# Klimatriksdag 2014

## Motioner

### **Infrastruktur-utskottet**

Utskottssammanträden: 13.00 – 15.00  
17.30 – 19.00

Plats: Konferensrum 3-4

Utskottspresidium: Dag Henning  
Ulf Flodin

## Innehåll

MOTION 5: Inga fler vägsatsningar.....	4
MOTION 7: Bilvägsstopp i kommunerna .....	5
MOTION 12: Tredubbla järnvägsinvesteringarna.....	6
MOTION 15: Satsa på elbilar.....	7
MOTION 17: Kräv passivhusstandard.....	8
MOTION 18: Reducera de långa lastbilstransporterna .....	9
MOTION 26: Stopp för externa köpcentra.....	11
MOTION 33: Gör om långtidsplanen för infrastruktur.....	12
MOTION 34: Järnvägsobligationer .....	13
MOTION 35: Bygg Norrbotniabanan snarast .....	14
MOTION 36: Återuppbygg Västerdalsbanan.....	15
MOTION 61: Rätt att ta med cykeln på tåget .....	16
MOTION 64: Förenklade regler för tillåtande av lätta elfordon.....	17
MOTION 71: Inför energideklaration för transporter.....	18
MOTION 72: Kilometerskatt för all lastbilstrafik på svenska vägar.....	19
Motion 73: Spara massor med energi genom att bygga smart.....	20
Motion 74: Miljövänliga transporter ska vara de mest attraktiva.....	20
Motion 76: Utveckla infrastrukturen för elbilar .....	21
MOTION 90: Nollvison att resor inom tätorten sker med egen bil .....	22
MOTION 105: Konvertera befintlig fordonsflotta .....	23
MOTION 109: Rädda klimatet och den goda jorden .....	24
MOTION 110: Värna koldioxidkonsumenterna.....	25
Motion 122: Begränsa flygtrafiken.....	25
MOTION 129: Solenergianpassning vid nyproduktion av byggnader.....	26
MOTION 130: Urinseparation i tätorter .....	27
Motion 151: Begränsa inrikesflyget .....	27
MOTION 156: Mer kundorienterad och konkurrenskraftig kollektivtrafik	28
MOTION 157: Kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen.....	30
Motion 163: Kopiera Norges elbilspolitik.....	30

Motion 166: Stoppa det planerade byggande av motorvägen Förbifart Stockholm.....	30
Motion 168: Kollektivtrafik och ingen Förbifart Stockholm .....	30
MOTION 169: Hållbar stadsplanering – minskade transportbehov. ....	31
MOTION 170: Satsa på energihushållning och trivsel i miljonprogrammen.....	32
Motion 188: Ett försvar för människa och natur.....	33
MOTION 192: Satsa mer på cykelvägar utanför tätort .....	34
MOTION 195: Stoppa nyförsäljningen av fossildrivna bilar .....	35
MOTION 203: Bygg anläggningar för elektrolys av vatten strategiskt där både vätgas och syrgas kan tas till vara utan långa transporter .....	36
MOTION 213: Elektrifiera Sveriges stora vägar .....	37
MOTION 215: Stoppa alla ej påbörjade väg- och flygprojekt. ....	38
MOTION 219: Genomgripande ändring av trafiksystemet m.m. ....	39
Motion 305. Kollektivtrafik istället för motorvägen Förbifart Stockholm. .	41
Motion 306: Miljövänliga transporter ska vara de mest attraktiva. Även prismässigt! .....	42
Motion 314. Satsa på elbilar och utveckla den infrastruktur som behövs. ....	43

## **MOTION 5: Inga fler vägsatsningar**

*Jag vill att Klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att Trafikverkets budget ska utformas så att alla pengar för nyinvesteringar ska läggas på utbyggnad av järnväg, samt gång- och cykelvägar. Ingenting ska gå till nya bilvägar.*

En stor del av Sveriges koldioxidutsläpp kommer från biltrafiken. För att få bort dem måste vi köra mindre bil. Det räcker inte att ersätta de bensindrivna bilarna med bränslesnåla bilar som drivs med förnyelsebara bränslen. Det finns väl belagt i forskningen att nya bilvägar leder till ökad biltrafik, så därför är det i nuläget extremt olämpligt att bygga nya bilvägar.

Både Trafikverket och Sveriges kommuner lägger trots detta fortfarande mycket pengar på nya bilvägar. (Kommunernas vägar tas upp i en annan motion.) Nu är det dags att sluta bygga bilvägar. De vägar som finns ska underhållas, men för övrigt ska alla Trafikverkets pengar läggas på utbyggnad och underhåll av järnväg och gång- och cykelvägar. Eventuella halvfärdiga bilvägar ska inte byggas klart.

Författare:

Karin Stenholm

## **MOTION 7: Bilvägsstopp i kommunerna**

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att det behövs ett förbud för kommunerna att bygga nya bilvägar.*

En stor del av Sveriges koldioxidutsläpp kommer från biltrafiken. För att få bort dem måste vi köra mindre bil. Det räcker inte att ersätta de bensindrivna bilarna med bränslesnåla bilar som drivs med förnyelsebara bränslen. Det finns väl belagt i forskningen att nya bilvägar leder till ökad biltrafik, så därför är det i nuläget extremt olämpligt att bygga nya bilvägar. Både Trafikverket och Sveriges kommuner bygger ändå mycket nya bilvägar. (Trafikverkets vägar tas upp i [en annan motion](#).)

Nu är det dags att sluta bygga nya bilvägar. Eventuella halvfärdiga bilvägar ska inte byggas klart. De vägar som finns ska underhållas och mindre vägar som behövs för att ansluta ny bebyggelse till den befintliga bebyggelsen ska få byggas, men inga andra. Vägar som byggs för att öka framkomligheten för bilarna är direkt olämpliga. Vägar som byggs för att flytta biltrafik till ett annat ställe leder också till en ökning av biltrafiken. Det är bättre att kommunerna satsar sina trafikpengar på gång- och cykelvägar. Där finns i de flesta kommuner stora brister.

*Författare:*

Karin Stenholm

## MOTION 12: Tredubbla järnvägsinvesteringarna

*För att trafiksektorn ska klara sitt ansvar för klimatet behöver järnvägen bli dominerande trafikslag. Vill ert parti tredubbla den årliga investeringsnivån för järnvägen?*

Det talas ofta om att vi ska fördubbla kollektivtrafikandelen för att klara trafikens klimatåtaganden. Men räcker det att fördubbla kollektivtrafikandelen? Fördubblingsmålet bygger på att flertalet bilar 2030 kan köra på el eller biogas. Samt att bilarnabli så tekniskt mer effektiva, att de kräver mindre bränsle. Detta resonemang bygger på en mer kraftfull tillämpning av teknikutvecklingen, än vad som troligen blir verklighet. I en skrift från Trafikverket (2012:105 ”Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit”, sidan 12) beskrivs att till år 2030, det vill säga om 16 år, ska trots beräknad biltrafikökning på 40 procent ändå fossilbränsleanvändningen ha minskat till 20 procent av dagens nivå. Detta når man genom att bygga om till ett transportsnålt samhälle som ger tredjedels minskning av fossilanvändningen år 2030. Energieffektivisering ger lika mycket. El och förnybara bränslen ger kring 20 procents minskning av fossilbränslet. Under sker, men man kan ju inte bygga en politik på detta!

I en annan färsk utredning (SOU 2013:84 ”Fossilfrihet på väg”, sidan 491) skriver man: ”Sammanfattningsvis kan den specifika energianvändningen för nya personbilar halveras fram till 2030 jämfört med 2012. Detta förutsätter att elbilar och laddhybrider vid eldrift står för drygt 40 procent av körsträckan.” Denna statliga utredning (SOU) presenterades av dess huvudutredare Tomas B Johansson, professor i energisystemanalys i Lund på VTI-dagarna 2014. På frågan om varför man inte väljer att förslå en femdubbling av järnvägens marknadsandel i resenärer för att därigenom minska bilarnas växthusgaseffekt svarar han att man fått direktiv att förslagen inte får kosta för mycket. Intressant om denna utredning är att dess huvudsekreterare Per Kågeson, professor i miljösystemanalys vid KTH, och två övriga utredare valde att lämna utredningen då de ansåg att dess förslag var alltför överksamma för att kunna nå målet om den 80-procentiga reduktionen av koldioxidutsläppen. Deras motivering finns publicerad i en debattartikel i Dagens Industri den 18 december 2013.

Om vi ska minska trafikens koldioxidutsläpp till 20 procent av dagens nivå till 2030, vilket är klimatmålet för Sverige är (se exempelvis Trafikverkets ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–25, underlagsrapport miljökonsekvensbeskrivning”, sidan 30) anser jag att man bör handla enligt följande. I dag har personbilar 80 procent marknadsandel av personkilometerna. Tåg har 9 procent. Övrig kollektivtrafik (buss, T-bana etc) 9 procent. Ska personbilismens koldioxidutsläpp reduceras till 20 procent av dagens, det vill säga låta andra fossilfria trafikslag ta 80 procent av bilens marknadssegment (80 procent av 80 procent = bilandelen, det vill säga 64 procent av totalen) – och om allt ska gå till järnväg behöver den gå från 9 procent till 73 procent, det vill säga bli åtta gånger så stor. Kanske ska biogasbuss överta en del av bilresorna, säg man ska öka från 9 procent till 20 procent. Då behöver järnvägen öka från 9 procent till 60 procent, det vill säga bli drygt sex gånger så stor som i dag. Eller så ska tåg och buss ges lika stor ökning vardera, från 9 procent till 40 procent var, det vill säga fyrfaldigas. Kvar blir 20 procents marknadsandel för bilen.

Men en viss effektivisering av bilmotorer och därmed minskat koldioxidutsläpp inom bilsfären är ju rimligt att tro på. Men för att nå fler fördelar än bara klimatförbättring är det ju

effektivt att inte nöja sig med en fördubbling av tågtrafikens andel av transporterna, utan säg fyrdubbla den. Med minskat bilantal, som tar stora ytor av staden (60 procent) är det ju lättare att nå målet den täta staden, som skissas som en dellösning för minskat bilresande. Goda cirklar...

Lastbilarna släpper ut 25 procent av vägtrafikens koldioxid. Samma typ av resonemang kan ju ske för godstågens övertagande av lastbilarnas arbete. Med detta jag vill skissa hur mycket järnvägen behöver öka om inte övertro på teknik utveckling och dess tillämpning på bilarnas utsläpp på 16 år ska ordna klimatfrågan i trafiken.

För att nå denna betydligt större andel av järnvägstrafik krävs att järnvägen byggs ut. Det krävs cirka 500 miljarder kronor för en sådan stor uppgång av järnvägens trafikandel. Det visar siffror från Trafikverket och Järnvägsfrämjandet. I dag investeras cirka 10 miljarder kronor per år i järnvägen. Det krävs 33 miljarder kronor i 15 år för att nå målen. 33 miljarder är 1 procent av dagens BNP. Samma andel satsade vårt land för 150 år sedan när vi byggde upp vårt järnvägsnät.

Nu genmäler luttrade trafikmiljöintresserade att det tar något decennium att bygga nya järnvägar. Så är det i Sverige. I andra länder kan det gå betydligt snabbare. Vi kanske kan snabba upp vårt regelverk. Innan dess kan vi ju rusta upp befintliga järnvägar så de kan tillåta betydligt högre hastigheter och därmed öka attraktiviteten och därmed dra till sig betydligt fler resenärer. När man rustade upp Blekinge kustbana ökade resenärsantalet med en faktor sex!

Förutom att vi kan bidra till att minska växthuseffekten får en kraftfull järnvägssatsning ändra goda effekter: Vi skulle få bättre folkhälsa, ty hjärtinfarkttrisen är halverad bland arbetspendlare som reser kollektivt i stället för att ta sin bil. (Den dagliga halvtimmespromenaden man tvingas till som tågresenär). Med kollektivsystemsatsning minskar man trängseln på gatorna. (60 procent av ytan i nya städer upptas av bilens krav). Vi sparar grönområden, som är viktiga för folkhälsan. Vi får yteffektivare stad, där man kan färdas per cykel eller till fots. Det medför lägre energiförbrukning, Lägre andel bilar ger lägre olycksrisk/skaderisk.

Vi undrar om ditt parti är redo att öka investeringsnivån i järnvägen? Om ja – till vilka årliga nivåer? Från vilket årtal?

*Författare:*  
Ulf Flodin

## **MOTION 15: Satsa på elbilar**

Denna motion har arbetats in i en sammanslagen motion: nr 314

## **MOTION 17: Kräv passivhusstandard**

*Jag vill att Klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att det bör införas krav på att all nybyggnation ska uppfylla minst passivhusstandard. Om möjligt ska kravet även tillämpas vid renovering av befintligt fastighetsbestånd.*

För att klara klimatmålen behöver vi minska energiförbrukningen. Uppvärmningen av bostäder, kontor och andra uppvärmda lokaler står för en betydande del av Sveriges energiförbrukning och här kan stora vinster göras.

Tekniken för att bygga passivhus, eller ännu bättre nollenergi- och plusenergihus, finns idag och är beprövad och därför bör reglerna skrivas om så att minst passivhusstandard ska krävas vid all nybyggnation av uppvärmda lokaler. Även vid renovering av befintliga uppvärmda fastigheter bör man sträva efter att närma sig passivhusstandard.

*Författare:*

Helene Ragnemalm

## MOTION 18: Reducera de långa lastbilstransporterna

De långa lastbilstransporterna leder till en negativ miljö- och klimatpåverkan, såväl vad gäller dess stora energiförbrukning av fossila bränslen och ökade utsläpp som kravet på ständiga vägförbättringar på bekostnad av alternativa transportformer som tåg och båt.

Den tunga lastbilstrafikens kraftiga ökning de senaste åren beror i första hand på långväga transporter av främst matvaror från andra länder samt en ”slösaktig logistik” vid transporter av gods inom landet. Här finns det ett starkt behov av korrigeringar av godstransportrafiken, dels genom en översyn av företagens transportlogistik (och här då främst inom livsmedelshandlingen) och dels genom styrmedel i form av ”förebyggande” skattepålager för långa lastbilstransporter.

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att tillsätta en utredning som har till uppgift att kartlägga nuvarande transportlogistik av främst matvaror inom landet – som underlag för förslag till förkortade transporter. Samt att därvid också pröva vilka effekter som en ”avståndsbaserad skatt för tunga lastbilar” kan innebära för att minska de långa godstransporterna.*

I min motivering till de ”onödiga” långa transporterna inom landet refererar jag till den upplevda vardagen. Här refererar jag till journalisten Carina Glenning från Corren, som har ”pryvat” med en lastbilschaufför från Linköping och därmed upplevt märkliga transporter fram och tillbaka. Ur hennes rapport: ”I Sverige finns förutom alla centrallager så kallade lagerhotell dit varor körs, förvaras en tid och sedan hämtas. Kalaspuffar från Norrland körs ner till hotellet och några och några veckor senare körs de upp igen. Likadant med de kravodlade kålrötterna. Men de får bo på Icas lager i Helsingborg innan de transporteras upp igen.”

Så valsas allt runt från de allt färre centrallager till lokala grossister och butiker. Många matvaror forslas hundratals mil inom landet innan de hamnar i butiken och hos kunden. Ett extremfall är Pågens bröd som från sin produktion i Malmö och Göteborg och sina få centrallager fraktar bröd genom hela landet.

En orsak till att det finns lönsamhet i de långa transporterna är att de är billiga i förhållande till att inrätta en närproduktion, flera lagerlokaler – och även till andra transportmedel som tåg i kombination med lastbilsutkörning.

Min argumentering för att utreda effekterna av en ”avståndsbaserad skatt för tunga lastbilar” har jag delvis hämtat från [Miljöpartiets motion 2012/13: Sk437](#) i samma ärende.

forts.

De bör syfta till följande mål för att minska slitaget och förbättra trafikmiljön på våra vägar samt bidra till minskade klimatutsläpp:

- Att optimera lastbilstransporterna i relation till andra transportslag, som exempelvis sjöfart och järnväg, men det handlar också om att optimera transporterna i förhållande till klimatet och miljön.
- Att skapa rättvisare konkurrensvillkor för svenska åkerier som idag drabbas av otillbörlig konkurrens från utländska åkerier som kör på svenska vägar till betydligt lägre kostnader än de svenska åkerierna.
- Att minska växthusgaser som kommer från transportsektorn, inte minst från tunga lastbilstransporter som idag ökar stadigt.
- Att minska oljeberoendet för transportsektorn, där cirka 94 procent av den tillförda energin kommer från fossila bränslen.
- Att söka en anpassning till en positiv utveckling i Europa, där Schweiz, Österrike, Tyskland, Tjeckien och Slovakien redan har infört avståndsbaserade vägavgifter – och andra länder är på väg...
- Att minskad lastbilstrafik minskar antalet olyckor, där de idag står för 19 procent.
- Att lägga en grund för mindre behov av underhåll av vägarna, vilket skulle frigöra resurser till andra prioriterade åtgärder.
- Att åstadkomma en korrekt prissättning av transporter av gods med avseende på energiförbrukning, krav på vägförbättringar och klimathotande utsläpp.

Mot bakgrund av tidigare motioner och utredningar i ämnet vill jag alltså att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att tillsätta en utredning som har till uppgift att kartlägga nuvarande transportlogistik av främst matvaror inom landet –som underlag för förslag till förkortade lastbilstransporter. Samt att därvid också pröva vilka effekter som en ”avståndsbaserad skatt för tunga lastbilar” kan innebära för att minska de långa godstransporterna.

*Lästips:*

- [Här](#) kan du läsa riksdagens rapport om tillsynen av yrkesmässiga godstransporter 2011/2012.

*Författare:*

Lars-Ola Johansson

## **MOTION 26: Stopp för externa köpcentra**

*Jag vill att Klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att det bör införas ett stopp för att bygga nya externa köpcentra och att bygga ut befintliga externa köpcentra.*

Under de senaste decennierna har Sverige fått allt fler köpcentra som placerats utanför eller i utkanten av samhällen, vid motorvägspåfarter eller andra stora bilvägar. Till dessa köpcentra är det lätt att ta sig med bil och svårt att ta sig på annat sätt. De ingår i och bidrar till en väldigt bilberoende livsstil, som gör det svårt för oss att minska de utsläpp som orsakas av persontransporter. Samtidigt konkurrerar de ofta ut butiker och service i samhällenas centrum och delcentrum. På det viset blir det ännu svårare att ta sig till butiker och annan service utan bil.

Flera andra länder har redan i olika grad begränsat möjligheterna att bygga externa och halvexterna köpcentra. Nu är det dags även för Sverige att införa ett stopp både för att bygga nya köpcentra och andra handelsetableringar i externa och halvexterna lägen. De som redan finns ska inte heller tillåtas att växa.

*Författare:*

Karin Stenholm

## MOTION 33: Gör om långtidsplanen för infrastruktur

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att Långtidsplanen för infrastruktur 2014-2025 bör göras om till bättre klimathänsyn.*

Den senaste rapporten från FN:s klimatpanel hävdar att om vi fortsätter utsläppen som förut till 2030 kommer vi inte att klara tvågradersmålet för maximal temperaturstegring, utan riskerar en punkt där utvecklingen inte går att vända med förödande effekter för jorden. Ändå innebär långtidsplanen för infrastruktur 2014-2025 ökade växthusgasutsläpp. Enligt en del oljeanalytiker kommer det inte att ske någon handel med olja efter 2030. De som har något kvar behåller det för egen del. Den sista oljan kan inte utvinnas, eftersom andelen energi som krävs för att få fram ny olja ökar kraftigt gentemot den energi som finns i oljan, EROEI (energi return on energi invested). Stigande oljepris slår hårt mot världsekonomin. Peak Oil nåddes 2005. Sedan dess har oljeproduktionen legat på en plåtå. Att den inte sjunkit beror på att utvinningen av skifferolja och olja från tjärsand. Men de källorna når snabbt den punkt på EROEI, där det inte blir lönsamt, och de ger ökade växthusgasutsläpp och stor miljöförstörelse. Att inte oljepriset ökat mer än beror på snålare fordon och en krisande världsekonomi. EU:s mål är att andelen förnybara bränslen skall nå 30 procent 2030. Enligt en Chalmersrapport kan vi nog inte nå mer än 25 procent då. Enligt Energimyndigheten kommer andelen elbilar vara en procent 2030. Det blir alltså svårt att bibehålla nuvarande vägtrafik. Ändå bygger långtidsplanen på att ökningen av vägtrafik blir snabbare än för järnvägstrafik, som är eldriven, och investeringarna i väg är mycket större än i järnväg. Förbifart Stockholm och Östra länken i Stockholm byggs med ökande växthusgasutsläpp – om drivmedel finns. Norra stambanan ligger vid kapacitetstaket. Ändå finns inte Norrbottenbanan med i långtidsplanen. Den skulle fullborda en norrländsk kustjärnväg och sänka industrins transportkostnader med 30 procent. På tio år skulle den vara samhällsekonomiskt betald.

Långtidsplanen har inte med de 12 miljarder kronor till lågtrafikerade banor, som enligt Trafikverket behövs för att göra dem trafiksäkra. Utan billiga järnvägstransporter blir det dyrt och svårt att få fram de råvaror och den mat som behövs. Vi får en ökande kostsam utflyttning, samtidigt med en dyrbar och ohållbar storstadstillväxt. Glesbygdens naturresurser är grunden för ekonomin. Skall städerna överleva måste hela Sverige leva. Sälen är Sveriges största vintersportort med 60.000 bäddar. Men istället för att återuppbygga järnvägen dit bidrar långtidsplanen till att bygga ett flygfält. En klimat- och energimässigt ohållbar lösning. Banavgifterna höjs kraftigt, trots järnvägens dåliga standard. Däremot införs inga kilometerskatter för lastbilar. Utländska lastbilar sliter på vägen kostnadsfritt. Den orättvisa konkurrensen gör att lastbilarna står för allt större del av Sveriges klimatutsläpp.

*Härmed yrkas att Klimatriksdagen framför som sin mening att långtidsplanen för infrastruktur 2014-2025 förkastas och att en långtidsplan utarbetas med bättre klimathänsyn.*

Författare: Hans Sternlycke ordförande för Föreningen Svenska Järnvägasfrämjandet

## MOTION 34: Järnvägsobligationer

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att järnvägsinvesteringar utökas mot en procent av BNP, de får en riktig investeringsbudget, järnvägsobligationer översöks, och att bygg- och planeringstid kraftigt förkortas.*

Vi har inte lång tid kvar att klara hållbara transporter. 2030 finns kanske ingen världshandel kvar med olja enligt en del oljeanalytiker, och om tio år kanske de länder vi importerar olja från slutat sälja. Först Danmark, sedan Norge och till sist Ryssland. Peak Oil nåddes redan 2005. Sedan dess har oljeproduktionen legat på en plattå. Oljesand, oljeskiffer eller djuphavsborrning kan bara fördröja oljesamhällets slut några år. De når snabbt nivån där det kostar mer i energi att få fram oljan än vad som finns i den. Man får våldsam miljöförstöring och fördubblade koldioxidutsläpp, till ett klimat som redan håller på att tippa över och orsaka stora metanutsläpp.

Alternativbränslen kommer långt ifrån att kunna ersätta oljan, inte ens om vi slutar att odla för mat. Inte heller elbilar kan ersätta för den. Enligt Energimyndigheten kommer bara en procent av bilarna att vara elbilar 2030. De har för kort räckvidd, är för dyra, och batterierna kräver jordartsmetaller som är på väg att försvinna. Fortsätter vi som hittills kommer den sinande oljan att orsaka en ekonomisk krasch. Ändå ökar vi på transporterna på väg och att investera i sådana gravmonument över bilismen som Förbifart Stockholm. När det finns eldriven spårtrafik. Den har fått förfalla och järnvägsutbildningar har försumrats.

Vi har inte lång tid på oss för en omställning. Vi behövde bygga järnväg med kinesisk fart och korta planeringstiden till i nivå med andra länder. Som i Frankrike borde vi lägga 90 procent av infrastrukturinvesteringarna på annat än vägar. Men det behövs ännu mer. Det krävs att vi satsar en procent av BNP på järnvägsinvesteringar på lånade pengar som i järnvägens barndom. Det gjorde Sverige rikt. Nu gäller det att rädda den rikedom vi har från ett sammanbrott.

Det räcker inte med anslag över budgeten och det är fel att som nu lägga dem under budgettak. Det är inte fråga om konsumtion utan om investeringar. Resultatet blir fördyrande ryckighet med ojämn resursanvändning och bygge av småsträckor som ger mycket högre kostnader än att snabbt bygga en bana i en följd. Då dröjer det länge innan pengarna förräntar sig och länge innan trafikstandarden ökar. En banas kapacitet bestäms av sämsta banbiten.

Finansiering från privata bolag genom offentlig privat samverkan (OPS) ger för höga räntekostnader. Medfinansiering från kommuner är inte heller en särskild lämplig form. Kommunernas inkomster kommer från löneskatter, och höga sådana gör arbetskraft dyrare och riskerar med det att späda på arbetslösheten.

En bättre lösning är att ge ut järnvägsobligationer. Räntan blir lägre, men det ger enskilda och pensionsförvaltare tillgång till ett säkert och räntebärande sparande, som saknas, nu när statens vanliga obligationer minskat i mängd. Företag kan också investera i obligationer för att snabbare få bra transporter. Men järnvägen är ett naturligt monopol som inte bör konkurrensutsättas, utan den bör ligga i statens hand eller drivas som ett allmännyttigt företag som hela folkets järnväg. Bygge och drift av järnväg bör vara icke vinstdrivande för att kunna ta tillvara de stora samhällsekonomiska vinsterna. Bidrag bör ges till trafiksvaga banor för att ta tillvara regionalpolitiska effekter och ge hela landet en god transportstandard.

*Härmed yrkas att:*

*Klimatriksdagen vidarebefordrar motionen med begäran att: att järnvägsinvesteringarna snarast ökas till en procent av BNP, att planerings- och byggtid kraftigt reduceras, att järnvägsinvesteringar får en investeringsbudget och att anslagstilldelning krav på budgettak upphör, att järnvägsobligationer översöks för investeringar i samhällsekonomiskt lönsamma järnvägar.*

Författare: Hans Sternlycke, ordförande för Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet.

## **MOTION 35: Bygg Norrbotniabanan snarast**

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att Norrbotniabanan snarast bör byggas.*

EU är beredd att bidra med 40 procent av byggkostnaden för Norrbotniabanan, eftersom man anser det vara en så viktig transportkorridor. Det rör sig om 27 mil mellan Umeå och Luleå för 23 miljarder kronor. Det är den felande länken för att kunna få full nytta av Botniabanan till Umeå. Nu måste tågen vika av inåt landet till Norra stambanan därifrån. Den är också i så dåligt skick att hastigheten har satts ned. Det har skett flera urspårningar. Den är kurvig och backig.

Med Norrbotniabanan byggd kunde transportkostnaderna för godset minska 30 procent och restiden för persontrafiken halveras. Utsläppen av koldioxid skulle minska med 80.000 ton. Näringslivet skulle vilja frakta mer med järnväg, men kan det inte därför att Norra stambanan nått sitt kapacitetstak.

Norrbotniabanan AB, finansierad av kommuner, näringsliv och fack, har för tre tredje gången fått nej från regeringen att biträda dem med en ansökan om EU-medel för att bygga en första mil av Norrbotniabanan för att kunna ha tågods till ett industriområde norr om Umeå. Motiveringen är att Norrbotniabanan inte finns med i den nationella transportplanen. Den har dock funnits med tidigare men plockats bort av regeringen. Inte heller finns den i den kommande långtidsplanen 2014-2025. Börjar inte bygget före 2020 får vi trafikinfarkt säger Norrbotniabanan AB.

Enligt den ursprungliga kalkylen var Norrbotniabanan ytterst lönsam med en nuvärdeskvot på 0.45. För varje krona investerad tjänade man 45 öre extra. Den är nödvändig för de tunga transporterna. Nu hotar industrin att flytta utomlands på grund av transportosäkerheten. Trafikverket tillgodosåg dock politiska önskemål och gjorde den olönsam enligt en ny kalkyl. För Förbifart Stockholm gjorde man tvärtom. Något mycket olönsamt gjordes till lönsamt med nya kalkyler.

Verkligheten är att kapacitetsbristen på Norra stambanan kostar 570 miljoner om året, ekonomiska förlusten av att inte ha byggt Norrbotniabanan är 1.740 miljoner om året och transporterna blir 23 öre per tonkilometer dyrare. På tio år är byggkostnaden intjänad.

Med tanke på Norrlands behov av en fungerande järnväg och vårt behov av råvaror måste den beslutade långtidsplanen (tas i mitten av mars) rivas upp, Norrbotniabanan snarast byggas och EU-medel för det sökas. Det är en klimatpolitisk och näringspolitisk nödvändighet. Därför vill vi ha stöd från Klimatriksdagen för det.

*Härmed yrkas att Klimatriksdagen vidarebefordrar motionen till Sveriges riksdag med krav att Norrbotniabanan snarast börjar byggas.*

Författare: Hans Sternlycke, ordförande för Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet

## **MOTION 36: Återuppbygg Västerdalsbanan**

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att Västerdalsbanan återuppbyggs till Sälen.*

En gång gick banan efter Västerdalsälven ända till Särna. Därefter har banan rivits bit för bit. Först till Sälen, sedan till vid Malung. Nu har det beslutats om att kapa banan till Rågsveden mellan Malung och Vansbro.

Sälen är Sveriges största vintersportort med 60.000 bäddar, och det planeras för utbyggnad till 80.000 och ett flygfält. Det alstrar trafik som från en större stad med åtföljande bilolyckor på en kurvig och dålig väg. Personbilstrafiken blandas med tung lastbilstrafik från industrier och virkesterminaler rakt genom byarna, vilket driver olyckorna ytterligare. Fiskarheden AB är en av Sveriges största trävaruindustrier, som ligger milen innan Sälen, med bland annat export till arabländerna. Man skulle hellre fraktat med tåg än med lastbil.

Med gods- och persontrafiken på järnväg skulle stora växthusgasutsläpp kunna elimineras och transportererna klaras även när oljan sinar. Fraktkostnaderna skulle minskas och restiden halveras jämfört med buss. Chartertåg i stället för flygfält vore en hållbarare idé.

I stället för att riva ännu mer järnväg borde Västerdalsbanan återuppbyggas till Sälen. En fullgod bana mellan Borlänge och Sälen kostar en miljard kronor. Det är billigare än väg- och flygfältsbyggen.

*Härmed yrkas att Klimatriksdagen vidarebefordrar motionen med krav på att Västerdalsbanan återuppbyggs till Sälen och att den rustas till modern standard hela vägen.*

Författare: Hans Sternlycke, ordförande Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet

## MOTION 61: Rätt att ta med cykeln på tåget

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att det statliga järnvägsbolaget SJ återgår till att tillåta passagerare att medha cykel på resan.*

Så sent som 2007-2011 var det fortfarande möjligt att ta med sig cykeln på SJ:s tåg. Men i november 2011 beslöt man att dra in den möjligheten, och sedan 2012 har det endast varit möjligt att ta med sig hopfällbara cyklar. Detta var ett både märkligt och dåligt beslut. I en tid då intresset för cykling såväl i stad som på landsbygd ökar, och då alla alternativ till bilen och flyget som färdmedel behöver utvecklas i kampen mot klimatutsläppen vore det istället naturligt att förenkla för passagerare att resa med cykeln på tåget.

Den svenska järnvägen är avreglerad och olika bolag trafikerar landets järnvägssträckor. Det vore i dagsläget svårt att lagstifta om att alla aktörer som utför tågtrafik måste garantera passagerare plats för sin cykel. Men såsom en av de främsta aktörerna på marknaden borde statliga SJ gå före och tillse att det finns särskilda utrymmen på deras tåg avsedda för cykelparkering. Eftersom det i förlängningen är det svenska folket som är ägare av SJ, och riksdagen företräder det svenska folket, är det inte bara möjligt utan också rimligt att riksdagen beslutar om vilka tjänster som SJ skall erbjuda folket. Att sedan SJ konkurrerar på en utsatt marknad med små marginaler är givetvis ett problem, men staten kan som ägare se till att det finns ekonomiska medel om det skulle behövas. Redan idag sker ett stort vinstuttag från SJ till staten, som inte nödvändigtvis behöver vara så stort. Det finns faktiskt privata bolag, såsom exempelvis det som idag trafikerar Öresund, som tillåter passagerare att medha cykel. Att det av folket ägda järnvägsbolaget kan ordna samma service är det minsta man kan begära. Successivt kan sedan andra aktörer på marknaden följa efter, när det blir mer och mer självklart att kombinera tåg och cykel som färdmedel.

Under första halvan av förra seklet var fortfarande inte bilen var mans egendom, utan det som stod till buds var i allmänhet cykel och tåg för resor inom landet. Trots att vägarna var sämre då var det vanligt att man företog långa cykelfärder genom landsbygden. Många veckopendlade, kanske cyklade de från bondgården de växt upp på till stationen, och tog sedan tåget till staden där de arbetade. Cykeln fick man ta med, den behövdes ju också efter att man kommit fram. I vårt starkt bilpräglade samhälle ter sig detta kanske gammaldags. Men av FN:s klimatrappor ter att döma är det nödvändigt att minska koldioxidutsläppen från bilar. I dagsläget saknas förnyelsebara bränslealternativ för hela den svenska bilparken, och bilanvändningen i Sverige måste därför radikalt minska de kommande åren. Just nu växer det upp en generation unga människor som inte ser bilen som en mänsklig rättighet eller som ett reellt behov. I ljuset av den skada bilismen åsamkar har man ej samvete att köra bil annat än i nödfall. I städerna – särskilt i storstäderna – märks en tydlig trend; ungdomar tar inte körkort och köper inte bil i den utsträckning man gjorde förr. Också på landsbygden märks denna förändring, och där är ofta just kombinationen av cykel och tåg det enda alternativet till bil för längre resor. Möjligheten att veckopendla och göra längre resor inom landet genom att ta med cykeln på tåget kan vara just det som avgör om man klarar sig utan bil eller inte.

Det kan tyckas som om färre bilar på landsbygden skulle bli landsbygdens död. Och med det sätt på vilket landsbygden ofta betraktas, d v s något som man åker förbi, riskerar det att bli så. Men, när vår ekonomi behöver ställas om från den tillväxthetsande storstadsekonomin till en ekonomi mer baserad på grundläggande behov och vad jorden ger förskjuts fokus naturligt från stad till landsbygd. Det är på landsbygden det händer, det är därifrån maten kommer, och där måste människor ges förutsättningar att leva hållbart, också när det gäller transporter och resor. Där är såväl cykeln som tåget avgörande.

*Cykeln och tåget är landsbygdens framtid! Ge Sveriges folk förutsättningar att ta med cykeln på tåget!*

Författare: Emil och Klara Molander

## **MOTION 64: Förenklade regler för tillåtande av lätta elfordon**

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att det behövs förenklade regler och förfarande för tillåtande av lätta elfordon.*

Med lätta elfordon avses här allt från två-, tre- upp till månghjulingar vars vikt utan last eller passagerare understiger ca 100 kg och vilka helt eller delvis framdrivs av en eller flera elmotorer.

Mest bekant bland dessa fordon är el-cykeln eller pedelec. Dessa fordon är dock begränsade till en assistans på maximalt 250W märkeffekt, 25 km/h och krav på att drivningen är självständig upp till max 6 km/h och därutöver endast som understöd. I ett sammanhang med vardagscykling utgör el-cykeln vissa viktiga fördelar i termer av förlängd aktionsradie och att cyklisten kan nå sitt mål utan att bli svettig.

Det förekommer även lastcyklar i pedelecutförande och i vissa europeiska länder förekommer så kallad s-pedelec med högre effekt och högre tillåten högsta hastighet med assistans. Dessa fordon torde även kunna importeras till Sverige, men det är något oklart vad som skulle krävas att lagligen framföra dem i trafik.

De pedelec och s-pedelec som finns att tillgå på marknaden idag är dock bara ett skrap på ytan av vilken potential lätta el-fordon har att ersätta korta till medellånga (upp till ca 50 km) transporter av människor och gods. Under rådande lagstiftning är det visserligen teoretisk möjligt att registrera en mer kraftfullt elfordon, men i praktiken mycket svårt och kostsamt.

Önskvärt vore därför en översyn av regelverk och registreringsrutiner för att där genomföra förändringar och förenklingar av såväl krav på fordon som rutinerna för eventuell registrering.

Författare: Magnus Billberger

## **MOTION 71: Inför energideklaration för transporter**

Jag vill att klimatriksdagen till Sveriges folkvalda och andra berörda ska framföra vikten av att det införs energideklarationer för transporter.

Många transportslag bär inte sina klimatkostnader. En viktig konsumentupplysning vore därför att låta olika transportslag redovisa sin energiförbrukning och sin klimatpåverkan. En energideklaration för flyget vore en lämplig start. Ett alternativ kan vara att förse flygreklam med varningstext (jämför alkoholreklam), t ex ”Flygresor påverkar klimatet negativt”.

Författare: Björn Petersen

## **MOTION 72: Kilometerskatt för all lastbilstrafik på svenska vägar.**

Och att den ska gälla oavsett om fordonet har utländsk registrering. Det har länge talats om behovet av en km-skatt för lastbilar. Det finns ingen anledning att vänta då vi ser att godstransporter på väg fortsätter att öka med ca 4-5% per år trots att personbilstrafiken varit relativt konstant de senaste 5 åren.

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att införa en km-skatt för all lastbilstrafik som går på svenska vägar.*

Författare: Christian Gertzén

## **Motion 73: Spara massor med energi genom att bygga smart**

Sverige har idag en byggnadsnorm för nyproduktion på 90 kWh/m<sup>2</sup> och år eller ännu mer om det är i norra Sverige. Detta är i praktiken ett icke-mål då nybyggnation idag sker spontant på betydligt lägre nivåer. Det är t o m så att seriösa aktörer på svensk byggmarknad aktivt bett regeringen att skärpa normen eftersom de har både teknik och kunnande att leverera betydligt mer energieffektiva lösningar. Det kommer dock inte att ske i den takt som krävs utan lagstiftning eftersom det är något dyrare. Sverige är ett nordligt land med kallt klimat och det finns en väsentlig mängd energi att spara i vårt fastighetsbestånd.

Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att byggnormen i Sverige ska skärpas stegvis och transparent med ett uttalat mål om passivhusstandard i all nyproduktion år 2020. Det skulle ligga i linje med EU-direktiven om ”nära noll energihus”. Dessutom ska regeringens införda förbud mot kommunala initiativ som vill gå före på detta område rivas upp. Positiva lokala initiativ ska uppmuntras, inte förbjudas!

Författare: Christian Gertzén

## **Motion 74: Miljövänliga transporter ska vara de mest attraktiva**

Denna motion har arbetats in i en sammanslagen motion: nr 306

## **Motion 76: Utveckla infrastrukturen för elbilar**

I Sverige står transportsektorn för nästan en fjärdedel av den totala energikonsumtionen och 93% av den sektorn utgörs av fossil energi. Genom att helhjärtat stödja en snabb introduktion av eldrift i nya bilar kan resan mot en fossilfri fordonsflotta ta ett stort kliv i rätt riktning. Det finns redan idag elbilar som är konkurrenskraftiga, i synnerhet hybrider och elbilar som används för pendlingsresor. Det som däremot saknas är en utbyggd infrastruktur för laddning i hemmet. För alla som bor i flerfamiljshus saknas möjlighet till att ladda bilen över natten vilket i praktiken gör elbils-ägande omöjligt. Vi utestänger alltså ca 60% av de svenska hushållen från att kunna välja elbilen som transportlösning.

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att regeringen skall införa avdragsrätt för investeringar i den infrastruktur som krävs för att möjliggöra laddning av elbil i anslutning till boendet. Detta ska gälla både offentliga och privata fastighetsägare.*

Författare: Christian Gertzén.

## MOTION 90: Nollvison att resor inom tätorten sker med egen bil

*Vi vill att Klimatriksdagen 2014 ska framföra till Sveriges folkvalda att verka för att individen av egen fri vilja i 100% av fallen ska välja andra sätt att resa inom tätorten än med privatägda bilar.*

På Naturvårdsverkets hemsida står följande ”Var tredje bilresa är kortare än 2 kilometer. Nästan hälften av arbetsresorna med bil är kortare än 5 kilometer.”(Referens: [Konsumtionens klimatpåverkan](#)) Hållbar mobilitet Skåne visar på att ”De korta bilresorna är värst för miljön och står för 26 procent av avgasutsläppen, men bara för 3 procent av körsträckan.” (Referens) De tre första kilometrarna av en bilresa är avgasutsläppen 50-60 gånger högre då katalysatorn inte fungerar förrän motorn har blivit varm. ([Referens](#))

Vårt förslag är att målsättningen ska vara att samtliga större tätorter i Sverige ska vara bilfria år 2020.

Detta ska åstadkommas genom att resenären ska bli erbjuden bättre alternativ till att göra sina resor med sin privatägda bil, och istället välja dessa. Exempel på åtgärder kan vara:

- Billig/gratis kollektivtrafik med bättre service i antalet avgångar och tillgänglighet (tex buss, spårtaxi eller förarlösa eldrivna bilar)
- Främjande av cykelanvändande
- Trängselskatter och bilfri innerstad
- Garage i ytterkanterna av tätorten med eldriven kollektiv transport in till city (tex spårtaxi eller förarlösa eldrivna bilar) och/eller lånecyklar som ingår i parkeringsavgiften
- Mer...?

Författare: Naturskyddsföreningen i Linköping

## **MOTION 105: Konvertera befintlig fordonsflotta**

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att:*

*\* Regeringens miljöbilspremie ska kunna erhållas för den som väljer att konvertera sitt befintliga fossildrivna fordon till biogasdrift.*

*\*Regeringens miljöbilspremie ska EJ längre kunna erhållas till nyproducerade fordon som huvudsakligen drivs av fossila bränslen, utan enbart till nyproducerade fordon som drivs av el (Plug-in-varianter) eller biogas, samt till konvertering av befintliga fossildrivna fordon till biogasdrift.*

*\* Regeringen ska ge i uppdrag åt Transportstyrelsen att öppna för enklare dispensregelverk vad gäller avgaskrav på personbilar om modifieringen av personbilen medför att utsläppen av koldioxid beräknas minska till följd av ändringar i fordonets bränslesystem. De hårda krav för ändring av fordon där utsläppen bedöms öka ska däremot stå kvar.*

Enbart nyproduktion av fordon kan inte hjälpa oss få ned utsläppen från transportsektorn i tid. Konvertering av befintliga fossildrivna fordon till biogasdrift är en betydligt mer resurssnål och snabbare väg att gå. Biogas minskar koldioxidutsläppen med mellan 80-120%, vilket är nödvändigt i transportsektorn som idag består av. En konvertering till biogas kostar mindre per konverterat fordon än vad regeringens "miljöbilspremie" för nyproducerade fordon utgör, och bidraget riktat enligt denna motion kan därmed nyttjas av fler ekonomiska grupper i samhället, inte bara de som har råd att beställa en nyproducerad bil. Biogas som drivmedel gynnar lokala lantbrukare i hela landet och ger en stor utvecklingspotential för Svensk landsbygd.

Författare: Martin Gunnarsson

## **MOTION 109: Rädda klimatet och den goda jorden**

*Vi föreslår att Klimatriksdagen till våra förtroendevalda och andra berörda framför vikten av att utreda vad tillväxten av våra storstäder får för konsekvenser för klimatet.*

Tillväxt av våra storstäder innebär att åkermark måste bebyggas. Det handlar om vägar, järnvägar, industrier, stormarknader och bostäder etc. Åkermarken förstörs och plan- och bygglagen är till föga skydd, eftersom de expansiva storstäderna sedan gammalt ligger på bördiga jordar. Ett verkligt förbud mot förstörelse av åkerjord skulle innebära ett stopp för tillväxten av storstäderna, och fortsatt utbyggnad skulle behöva hänvisas till magrare marker, där bebyggelsen hittills varit begränsad. Det finns många fördelar med att spara den bästa åkermarken för framtiden och med att låta andra delar av Sverige än de stora städerna expandera. För att kunna ta vettiga beslut om hur en fortsatt expansion ska ske behöver också konsekvenserna för klimatet utredas.

Författare: Rune Lindström

## **MOTION 110: Värna koldioxidkonsumenterna**

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att vi får en lagstiftning som ökar grönskan i våra tätorter!*

Varje gång man i Sveriges tätbebyggda områden tar ner vuxna träd – för att de dött eller drabbats av t. ex almsjuka eller för att bereda plats för ytterligare byggnation eller då man ska göra förändringar av ledningsdragningar och annat som ökar asfalteringsgraden – ska man vara tvungen att plantera minst ett ersättningsträd som kan bli lika stort som det borttagna. Trädet ska planteras inom en radie på 50 m från det ursprungliga trädets stam. Träd konsumerar koldioxid genom att ta bort det ur luften och avge syre istället. Ju flera stora träd vi har i naturen ju mindre koldioxid i luften. I en tid där städer och tätorter breder ut sig är det extra viktigt att det finns gott om träd även i tätbebyggda områden. Då blir också städerna vackrare och träden gör det även trevligare för både människor och djur att bo där. En lagstiftning om återplantering av träd skulle hejda ökenspridningen i våra tätorter! Låt oss slippa bo i stenöknar!

Författare: Sara Blomstrand

## **Motion 122: Begränsa flygtrafiken**

Denna motion har arbetats in i en sammanslagen motion: nr 306

## **MOTION 129: Solenergianpassning vid nyproduktion av byggnader**

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda att införa krav på solenergianpassning vid all nyproduktion av bostäder och andra byggnader.*

Solenergi är en oändlig resurs och med smart byggande kan man förbereda för utnyttjande i betydligt högre grad än idag. Om det införs krav på att nya byggnader ska, då det är möjligt, riktas mot solen ger det en betydande ökning av möjligheterna för att utnyttja solenergi på både kort och lång sikt.

En stor brist vid omställning från andra energislag till solenergi är att tidigare producerad bebyggelse inte byggts med hänsyn till att utnyttja solenergin. Detta får följden att många hus inte lämpar sig för installation av solenergi fast det hade varit fullt möjligt om huset hade placerats på en något annorlunda plats eller annan vinkel. För att undvika detta i framtiden bör krav införas att vid ny bebyggelse skall myndigheten vid bygglovsansökan ta hänsyn till och försöka påverka byggnadens placering för att möjliggöra framtida solenergiinstallation.

Vid produktion av ett större antal fastigheter bör det finnas krav att en viss andel av bostäderna placeras i fördelaktig vinkel mot solen för att de skall vara maximalt lämpade för sådan installation. Vid nyproduktion skall byggherren vid exponering av husen behöva deklarerat i vilken grad husen lämpar sig för solenergiinstallation vilket kommer att leda till en större efterfrågan på dessa hus. Vid försäljning av fastigheter finns krav på energideklaration. Denna kan kompletteras med uppgifter om byggnadens lämplighet för installation av solenergi på tak.

Författare: Bengt Ragnemalm

## **MOTION 130: Urinseparation i tätorter**

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda att skapa möjligheter till att urinseparera i stor skala i tätorter.*

Kväve är en viktig naturresurs som tas om hand dåligt i samhället och som istället leder till övergödning av vattendrag. Om kvävet kunde utnyttjas skulle behovet av klimatbelastande konstgödsel kunna minskas betydligt.

En stor andel kväve försvinner via bostäders och arbetsplatsers toaletter eftersom urinen leds till reningsverket där det blandas med andra ämnen som gör kvävet till stor del oanvändbart för odlingsändamål. Om det vore möjligt att ta tillvara urin genom urinseparation i stor skala skulle en mycket stor del av dessa problem försvinna. Det gäller speciellt de områden i Sverige där det finns odlingsareal i angränsning till tätorterna men även om det inte gör det är det möjligt att kvävet kan tas tillvara genom förädling som gör längre transport mer lönsamt.

Det finns många system för urinseparation i mindre skala men troligen inga i stor skala i tätort. Om Sverige kunde lyckas med att införa detta inte bara för villor i glesbygd utan även i tätort för både villor och en stor andel hyresbostäder och arbetsplatser skulle Sverige bli ett föregångsland inom området samtidigt som det ger oss ett mer självförsörjande samhälle och minskade problem med övergödning av vattendragen.

Författare: Bengt Ragnemalm

## **Motion 151: Begränsa inrikesflyget**

Denna motion har arbetats in i en sammanslagen motion: nr 306

## **MOTION 156: Mer kundorienterad och konkurrenskraftig kollektivtrafik**

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att kollektivtrafiken ska bli mer kundorienterad och ges större konkurrenskraft i förhållande till bilen.*

I arbetet att sänka koldioxidutsläppen har kollektivtrafiken en viktig roll att spela. Ju fler människor som kan lockas att resa kollektivt frivilligt inom en snar framtid desto bättre. Och ju fler som vid en framtida nödtvungen övergång till kollektivtrafiken upptäcker att det kan vara enkelt och smidigt att nyttja dessa färsätt, desto bättre även det. Det har gjorts mycket redan genom t.ex. inköp av låggolvsbussar och -tåg som är bekvämare att stiga på, och införande av pendeltåg mellan större städer som komplement till långfärdstågen. Mycket mer kan ändå göras för att öka attraktiviteten, i många fall enkla administrativa åtgärder.

Kollektivtrafiken i Sverige utgörs av tåg på långa sträckor, regional- och pendeltåg, t-bana i Stockholm och bussar i tre olika typer av trafik (långfärd, landsorts- och stadsbussar). Biljettsystemen och reglerna för biljettköp och resande skiljer sig avsevärt åt mellan dessa olika typer av trafik, och även mellan olika regionala trafikbolag för samma slags trafik. Som exempel på detta kan nämnas Östgötatrafikens reskassa där man laddar kort i förväg eller numera även med kontokort på bussen och tåget, medan Skånetrafikens biljetter måste lösas i förväg även om man har ett laddat jojo-kort.

Att det går tåg med samma destination från samma spår med några minuters mellanrum där biljetten till det ena tåget inte gäller för resa med det andra tåget är en annan stor källa till förvirring. SJ gör sitt bästa att lösa detta med att (åtminstone ibland) uppmana påstigande passagerare att kontrollera att deras biljett är en SJ-biljett.

En tredje kundvänlig faktor är SJ:s prisstruktur som kräver personliga biljetter. För att få ett rimligt pris måste resan bokas veckor eller helst månader i förväg och biljetten får endast användas på just detta tåg av den namngivna personen (för att undvika en lukrativ andrahandsmarknad för billiga biljetter), och vissa typer av biljetter får inte bokas om eller lämnas tillbaka. Om t.ex. mamma får förhinder att göra den planerade resan med barnen får inte pappa överta hennes biljett. Det här ger bilen en oerhörd konkurrensfördel: bilen kräver ingen bokning i förväg, familjens bil får användas av alla i familjen som har körkort och man kan gratis låta fler personer åka med.

forts

Några exempel på möjliga administrativa åtgärder för att göra kollektivtrafiken mer kundvänlig:

— Liknande regler för biljettköp på alla kollektivtrafiktyper och i hela landet (ombord eller förköp, rabattkort, periodkort, gruppbiljetter, etc).

— Biljetter kan köpas ombord på alla tåg till ordinarie pris eller med ett måttligt påslag (som på Kustpilen som tillhör Kalmar länstrafik).

— Biljetter kan köpas ombord på buss med ett visst påslag jämfört med förköp – för att uppnå kortare stopp och snabbare resor.

— Samma biljettsystem och regler för alla lokala trafikbolag, i möjligaste mån även för långfärdstrafiken.

— På långväga tåg och bussförbindelser reserveras en del av vagnarna/platserna för bokning i förväg, övriga står till förfogande för spontant resande. En längre giltighetstid på färdbiljetten kan därmed ges.

— Många olika möjligheter att köpa biljetter utan kontanter erbjuds (mobil, laddade kort, kontokort etc.)

— Kontantköp medges mot extra avgift om något säkert system för förvaring av kontanter kan införas

— Möjlighet att betala resan i efterskott i akuta situationer (exempelvis för tonåring som behöver göra en relativt lång resa hem en sen kväll och saknar både pengar och laddade kort; det ger en dålig image när kollektivtrafiken lämnar barn och unga kvar eller kastar av dem).

Att ändra regler och prisstrukturer är ett relativt billigt sätt att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet. Det kräver inga eller måttliga investeringar, däremot en del informationsarbete som kan utnyttjas som PR.

Författare: Eva Gustavsson

## **MOTION 157: Kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen**

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att långväga kollektivtrafik ska ges större konkurrenskraft i förhållande till bilen med hjälp av enkla administrativa åtgärder.*

En svårighet för långväga tåg att konkurrera med bilen är SJ:s prisstruktur som kräver personliga biljetter. För att få ett rimligt pris måste resan bokas veckor eller helst månader i förväg och biljetten får endast användas på just detta tåg av just den namngivna personen. Personliga biljetter blev en följd av att priserna kan skilja sig med upp till en faktor 10 för samma resa vid köp vid olika tidpunkt och med olika villkor. Därav uppstod en lukrativ andrahandsmarknad för billiga biljetter som förhindrats genom att biljetterna inte kan överlåtas. Men det får även den oönskade effekten att om t.ex. en förälder får förhinder att göra den planerade resan med barnen får inte den andra föräldern överta biljetten.

En annan konkurrens fördel för bilen är att den medger spontant resande utan lång framförhållning. De billiga typerna av biljetter får inte bokas om eller lämnas tillbaka, och de ska bokas långt i förväg.

Det är ofta en påfrestande valsituation att välja mellan tre olika biljettyper, olika färdvägar och tider med mycket stora prisskillnader.

Allt det här tillsammans ger bilen en oerhörd konkurrens fördel: bilen kräver ingen bokning i förväg, inga komplicerade avvägningar mellan pris och risken att behöva ställa in resan, möjligheten att boka långt i förväg med mera. Och familjens bil får användas av alla i familjen som har körkort.

Man kan dessutom gratis låta fler personer åka med. Ett enhetspris för bilresan gäller oavsett om bilen går halvtom eller full.

Konkreta förslag till förbättring av konkurrenskraften mot bilen är att

— införa minigruppsbiljetter, dvs rabatterat pris för 2-5 eller 2-6 personer som reser tillsammans (för att konkurrera bättre med bilens prisstruktur) — införa ett nytt prissystem där det är mer förutsägbart vad resan kommer att kosta beroende på hög- eller lågtrafiktid — mindre prisskillnader mellan olika biljettyper — opersonliga biljetter med längre giltighetstid.

Författare: Eva Gustavsson

### **Motion 163: Kopiera Norges elbilspolitik**

Denna motion har arbetats in i en sammanslagen motion: nr 314

### **Motion 166: Stoppa det planerade byggande av motorvägen Förbifart Stockholm**

Denna motion har arbetats in i en sammanslagen motion: nr 305

### **Motion 168: Kollektivtrafik och ingen Förbifart Stockholm**

Denna motion har arbetats in i en sammanslagen motion: nr 305

## **MOTION 169: Hållbar stadsplanering – minskade transportbehov.**

*Vi vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda, att anta en strategi för stadsplanering som leder till minskat transportbehov och ökat välmående.*

En allt större del av Sveriges befolkning bor i städer. Migrationen innebär satsningar på nya bostäder, ny infrastruktur och ny service. Detta ger möjligheter till samhällsplanering för ett verkligt transportsnålt samhälle. Det är viktigt då transporterna står för drygt en tredjedel av klimatpåverkan.

Tyvärr planeras många städer även idag för att människor skall ta bilen till arbetet och sina inköp. Ett tydligt exempel är Förbifart Stockholm, men många andra städer planerar också nya trafikleder för ökad biltrafik. Utbyggnaden av externa köpcentra fortsätter.

Omkring en tredjedel av markytan i städerna upptas av vägar, parkeringsplatser och bilar uppställda i grönområden. Nybyggnationen i städerna sker ofta på gröna ytor, och med en gammeldags parkeringsnorm där det förutsätts att nästan alla ska ha egen bil i städerna även de kommande 50 åren.

Nu måste vi bryta detta mönster.

Många mellanstora svenska städer är inte större än att merparten av resorna kan ske till fots eller med cykel. För att gynna cykeltrafiken måste nya cykelleder byggas, både snabbfiler och filer för långsam cykling. Det måste ske i kombination med åtgärder för minskad biltrafik. Cykelleder och nya bostäder skall inte ske placeras på gröna ytor, istället måste biltrafiken minska sin del av markanvändningen.

Kollektivtrafiken i städerna kan utvecklas genom ökad turtäthet, sänkta priser, och utbyggnad av spårvagnsnät i alla större städer. Det ska alltid vara billigare att åka kollektivt än med egen bil. Även här gäller det att utrymmet för bilar minskar för att ge plats för kollektivtrafiken.

För att minska resebehoven behövs både arbetsplatser, service och kultur i alla bostadsområden, och levande mötesplatser som torg, parker, gallerior, bibliotek, närodlingar och sportutrymmen för spontant umgänge utan kommers och köptvång. Vi ska inte behöva ta bilen eller bussen till andra sidan staden för att få livspusslet att gå ihop.

*Vi föreslår:*

*En kraftfull satsning på cykelstråk i städerna, genom minskat utrymme för biltrafiken.*

*Kraftigt ökade resurser för en fördubblad andel resande i kollektivtrafiken till 2020, genom ökad turtäthet och sänkta priser (jämfört med bilkörning). Ge kollektivtrafiken plats på bilens bekostnad.*

*Genomför förstudier av spårvägar i alla städer med fler än 90 000 invånare.*

*Ändra parkeringsnormen så att nya bostäder kan byggas utan kostnader för stora p-ytor.*

*Ny stadsplanering för närservice och ickekommersiella mötesplatser i alla bostadsområden*

*Stopp för nya vägbyggen och externa köpcentra i våra städer.*

Författare: Jordens Vänner genom Lars Igeland.

## **MOTION 170: Satsa på energihushållning och trivsel i miljonprogrammen.**

*Vi vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda, att anta en strategi för energihushållning i miljonprogramsområdena utan kraftiga hyreshöjningar.*

Byggnader står för drygt en tredjedel av den totala svenska energianvändningen, fjärrvärmens produceras bl. a med olja och kol men också med biobränsle som skulle kunna ersätta fossila bränslen i andra sektorer .

Samtidigt uppskattas 1,2 miljoner hyreslägenheter vara i behov av renovering. Särskilt i de så kallade miljonprogrammen finns många bostäder som behöver rustas och som bl. a är ineffektiva ur energisynpunkt. Genom enkla åtgärder kan energibehovet per lägenhet halveras. Det kan vara isolering, nya fönster, återvinning av spillvärme, installation av solenergi, med mera.

Om vi lyckas klimatrenovera 200 000 lägenheter inom miljonprogrammen fram till utgången av 2018, så kan det innebära omkring 18 TWh i minskad energiförbrukning. Detta är en betydande miljö- och klimatsatsning. I samband med renoveringar finns en stor risk att hyresvärdar passar på att göra stora hyreshöjningar så att människor inte kan bo kvar. För att de nödvändiga renoveringarna ska kunna genomföras på ett socialt rättvist sätt och utan stora hyreshöjningar behövs statligt renoveringsstöd som är förknippade med sociala villkor.

Författare: Jordens Vänner genom Lars Igeland.

## Motion 188: Ett försvar för människa och natur

*Klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att dess vilja och mening är att det så fort som redan tagna beslut och avtal tillåter ska inledas en omdaning av det svenska försvaret som leder till att ingenjörstruppernas kostnader står för den övervägande delen av den svenska försvarsbudgeten. Detta skall även gälla kostnader för forskning och utveckling samt materiel.*

Alla krafter behövs för att hantera klimatförändringen och dess effekter. En stor kraft i samhället som ofta förbises av miljövänner är försvaret. Det är inte så märkligt, då dom i sin verksamhet sällan är direkt knutna till omtalade miljöfrågor. Men försvaret har en del som ligger naturligt nära arbetet med anpassningen till klimatförändringen, och det är ingenjörstrupperna. Dom är kanske mest kända för sina goda insatser inom min- och ammunitionsröjning, men står även redan idag redo att hjälpa samhället vid till exempel extrema oväder – något som vi ser mer och mer av.

Så framtiden kräver en högre beredskap och ett mer aktivt förhållningssätt för att nå ett klimatanpassat samhälle. Och vi skulle inte vara först med ett sådant mer aktivt förhållningssätt - idag jobbar till exempel ingenjörstrupperna i USA med att stormsäkra kustområden. I Sverige finns det många olika möjliga insatser att göra, till exempel skulle en större ingenjörskår med mer resurser kunna skynda på arbetet med att rena förorenade marker, ett arbete som går med alltför långsam takt med alltför liten finansiering.

Även i internationella konfliktsituationer skulle sådan expertis vara extremt värdefull, då förstörd natur och infrastruktur genom historien har visat sig vara ett av dom värsta hindren för att återuppbygga samhällen på ett lyckosamt sätt efter konflikter eller annan ödeläggelse – och idag så är olika föroreningar en stor och försvårande del i den förstörelse som sker.

Författare: Thomas Wingren

## MOTION 192: Satsa mer på cykelvägar utanför tätort

*Jag vill att Klimatriksdagen ska uppmana de folkvalda i Sveriges riksdag att se till att anslagen till Trafikverket för att bygga cykelvägar längs det statliga vägnätet åtminstone ska fördubblas och ligga på en nivå av minst 1,5 mdr kr per år.*

Det är inte så lätt att få fler människor att cykla om det saknas bra cykelvägar eller lämpliga vägar som upplevs som säkra med hänsyn till trafikmängd och hastigheter. Det handlar dessutom inte bara om att få människor att cykla till arbete eller skola. Det är en mindre del av alla de resor vi gör. De dagliga resorna går också till fritidsaktiviteter och för att göra inköp. Alla målpunkter behöver vara lättillgängliga per cykel.

På sommaren använder många människor cykel, kanske inte ännu för en semestercykling, men väl till att göra inköp och för att ta sig till en strand eller ut i naturen. Det skulle onekligen vara fantastiskt om normen för vad som är en god semester ändras och det anses vara normalt att använda cykeln hela sommaren och fint att cykla en längre tur på semestern med en eller ett par övernattningar. Då krävs dock att det finns cykelbanor och lågtrafikerade vägar och en god vägvisning överallt.

Trafikverket ansvarar för det statliga vägnätet, det vill säga i huvudsak vägar utanför tätorterna. Just vägarna in och ur en tätort är de mest kritiska för en cyklist oavsett om det gäller att cykla till affären, att pendla till jobbet eller att cykla på en långtur.

Cykelvägarna längs det statliga vägnätet är bara delvis utbyggda och då av kommuner som har insett värdet av cyklingen. Det saknas fortfarande bra cykelvägar längs väldigt många landsvägar med för mycket trafik för att upplevas som säkra. Det skulle också ge cyklingen högre status om man redan i Skåne kunde se cykelskyltar som pekar mot avlägsna orter som till exempel Stockholm. Det är möjligt att med rimliga medel skapa ett bra cykelstråk på hela denna sträcka.

Flera utredningar har pekat på att anslagen till Trafikverket för att bygga cykelvägar behöver åtminstone fördubblas och ligga på 1,5 till 2 miljarder kr per år.

Författare: Tomas Björnsson

## MOTION 195: Stoppa nyförsäljningen av fossildrivna bilar

*Vi vill att klimatriksdagen framför till Sveriges folkvalda att de med minsta möjliga dröjsmål bör införa det förslag fyra statsråd i Centerpartiet publicerade i DN 2008 – att Sverige ska förbjuda nyförsäljning av fossildrivna bilar från 2015 och totalförbjuda fossildrivna bilar 2025. Varför?*

När det gäller att oljeförbrukningen sker mot alltmer minskande oljereserver saknas både mål och praktisk politik. Kanske logiskt, eftersom klimatet borde framtvinga en ännu snabbare omställning än vad en framtida brist på fossilbränslen kräver – det mesta av de fossila reserverna måste ju lämnas kvar i Jorden.

Beträffande klimatet (högtids-)talas det och ställs upp mål, om än otillräckliga, till någonstans bortom näst-nästa val, men den praktiska politiken NU saknas. Ett undantag var de fyra dåvarande centerpartistiska statsrådets förslag i DN 2008-11-15 att förbjuda nyförsäljning av fossildrivna bilar 2015 och totalförbjuda dem 2025. Resultat hittills: öronbedövande tystnad.

5.5 år och 1.5 valrörelse senare har statsrådets tappade handske ännu inte tagits upp. Det är alltså mycket hög tid att göra det. Motståndet från makthavare med intressen i den nuvarande fossildrivna tekniken kommer att vara starkt – bland annat kommer troligen 'handelshinder' att anföras som argument, pga den minskning av bilförsäljningen som blir följd av förbuden. Men det minskar inte nödvändigheten av att snarast på allvar börja arbetet med att angripa transporternas del av fossilmissbruksproblemet (jämför den tandlösa FFF/2030-utredningen och EUs otillräckliga utsläppsnormer).

Förbränningsmotorer som inte fungerar med fossila bränslen (och inte lätt kan ställas om till att göra det) finns redan för tunga fordon, men kommer att kräva några år att anpassa för alla kategorier bilar. Förbud mot fossildrivna bilar skulle också stödja den nödvändiga elektrifieringen av transporterna.

Länk till de fyra centerstatsrådets artikel i DN: ["Förbjud bensinbilar och oljeledning i hus 2020"](#)

Författare: Tomas Lohammar

## **MOTION 203: Bygg anläggningar för elektrolys av vatten strategiskt där både vätgas och syrgas kan tas till vara utan långa transporter**

Jag vill att klimatriksdagen till riksdag, regering, centrala myndigheter, landsting och kommuner framför förslaget att producera och distribuera vätgas för bruk i bränsleceller i anslutning till ställen där syrgas kan tillvaratas och komma till nytta.

Bakgrund:

För att minska koldioxidutsläppen vore det bra att ersätta fossila bränslen med vätgas som energibärare. Detta inte minst för fordonstrafiken. Där råder ett moment 22: Inga vätgastappar – då är det ingen idé att köpa en bränslecellsbil. Inga bränslecellsbilar – då är det ingen idé att bygga vätgastappar.

Vätgasen kan produceras med el genom elektrolys av vatten. Elen kan komma från fossilfria källor. Då kan syrgas produceras som biprodukt. Syrgasen kan tillvaratas och användas på ställen där syrgas redan idag används eller behövs. Två exempel:

—Vid våra stora sjukhus används syrgas, som levereras dit i flytande form med tankbilar. Om man bygger en anläggning vid sjukhusen för elektrolys av vatten med en vätgastapp för bilar och använder syrgasen i den befintliga syrgasanläggningen, så har man uppnått två mål och minskat behovet av tankbilstransporter. Då skulle vi få ett nät av vätgastappar över landet. Om inte all vätgas går att sälja direkt kan sjukhusen själva ta vara på vätgasen och bygga bränsleceller för att delvis ersätta sina dieselmotordrivna generatorer för reservkraft.

—Vid försök har man visat att havs- och sjöbottnar som är döda på grund av syrebrist kan restaureras genom tillförsel av syre. Syrebristen beror till stor del på övergödning. I Östersjön har man skissat på ett projekt för en begränsad yta till en kostnad av två miljarder kronor. Om man bygger en elektrolys/vätgastapp/syre produktion vid vägar, som gränsar till sjöar med döda bottnar, så kan man leda ner syrgasen till botten och bidra till restaurering av övergödda vatten. Man skulle också minska behovet av tankbilstransporter för andra drivmedel för fordon. På så sätt skulle man kunna få ett nätverk av vätgastappar även i glesbygd.

Det finns en uppsjö av verksamheter i Sverige som använder syrgas. Om dessa kunde bygga elektrolys/vätgas/syrgasanläggningar vore mycket vunnet för en övergång till vätgas som energibärare.

Författare: Bo G Eriksson

## MOTION 213: Elektrifiera Sveriges stora vägar

*Jag vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att Sverige skyndsamt ska bygga ut de största vägarna med den utrustning som krävs för elektrifierade transporter.*

Ur miljö- och klimatsynpunkt är resor och godstransport på järnväg idag det bättre valet framför samma transporter på väg. Men den stora miljövinsten är inte att vägen är av stål i stället för av asfalt. Nej den stora miljövinsten är att energin för framdriften är elektricitet istället för olja. Om Sveriges stora vägar elektrifieras kan gods transporteras och människor resa nästa lika miljöriktigt på dessa som om de skulle välja tåget. Bränslekostnaden är dessutom betydligt lägre än om man använder fossila bränslen och utbyggnaden beräknas kunna göras till en mycket lägre kostnad än kostnaden för att bygga ut järnvägsnätet.

Författare: Markus Steén

Referensmaterial:

[www.elvag.se](http://www.elvag.se)

[www.elways.se](http://www.elways.se)

[”Elektriska Vägar kan driva framtidens bilar” -KTH](#)

[www.efour.eu](http://www.efour.eu)

## **MOTION 215: Stoppa alla ej påbörjade väg- och flygprojekt.**

*Vi vill att Klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda myndigheter att Trafikverket stoppar alla EJ påbörjade väg- och flygprojekt och startar med ransonering av fossila bränslen. Denna ransonering kan vara en allmän hastighetsbegränsning på 70 km i timmen för alla fordon undantaget blåljusfordon, halvering av nuvarande genomsnittlig körsträcka per år etc i kombination till satsning på hyrbilar, bilpooler och utbyggnad av allmänna trafiklösningar.*

Enligt de senaste prognoserna enligt Export Land Modellen (ELM) så kommer det inte att finnas några flytande fossila bränslen att importera runt år 2030. Och bristen kommer att märkas allt tydligare om 5-10 år. Då fordon för alternativa energikällor inte kommer att finnas som motsvara dagens mängd så kommer inte Trafikverkets nuvarande prognoser att slå in. Energimyndigheten har t ex prognosticerat 1 % elbilar 2030. Infrastruktursatsningar från Trafikverket ska i fortsättningen grunda sig från prognoser från Energimyndigheten enligt Motion 1. Det betyder att investeringar som t ex Förbifart Stockholm faller på sin egen orimlighet. En hastighetsbegränsning på 70 km/h kommer att innebära stora besparingar för samhället, med minskad belastning på sjukvården, mindre tryck på utbyggnad av väg- bro och förbifarter förutom en enorm minskning av utsläpp av växthusgaser från all fordonstrafik,

Källor: Estimating the End of Global Petroleum Exports Part 1 till 6 från Crash Watcher

Författare: Bengt Randers och Martin Saar.

## MOTION 219: Genomgripande ändring av trafiksystemet m.m.

All energianvändning liksom alla transporter har en viss miljöpåverkan även de förnybara energikällorna och transporter som drivs av förnybara energikällor. Den mest miljö- och klimatvänliga kilowattimmen är den som inte behöver förbrukas eller den transport som inte behöver utföras. Det gäller alltså att minska transportbehovet och att minska energiförbrukningen.

Om Sverige skulle gå in för genomgripande förändringar och befolkningen då skulle få en betydligt bättre situation, mindre gifter, renare luft, renare vatten, mindre stress och mer gemenskap, minskad eller avskaffad arbetslöshet och kortare arbetstid, mindre materiell överflöd, men allt det materiella vi verkligen behöver, skulle det sända chockvågor världen runt. Om ett fullt utvecklat industriland frivilligt ställer om samhället och om folk är nöjda och mår bra, skulle sannolikt många s.k. u-länder se detta som ett föredöme och något att sträva efter. Med smart teknik, ekonomiskt stöd härför och ett annat tänkesätt skulle de kunna hoppa över de misstag av gigantisk miljöförstöring, som alla industriländer gått igenom.

Den sista attsatsen, om industrin, kräver en kommentar. Sådana tekniska saker som behövs för klimatomställning kan t.ex. vara tåg, spårvagnar, trådbussar, biogasbussar, cyklar, solceller, vindkraftverk, energisåla vitvaror, värmepumpar, mottrycksgeneratorer m.m. Många tror, att bilindustrin bara kan producera bilar, men det visas tydligt i den utmärkta boken ”Slutkört” av Lars Henriksson att det inte stämmer. År 1941 förbjöds tillverkning av privatbilar i USA i princip över en natt. Då var det för att tillverka krigsmaterial. Nu behövs det för en rättvis klimatomställning och för att överleva på jorden.

Angående förslaget om att kraftigt höja bensinpriset: Om kollektivtrafiktaxa och bensinpris höjs lika mycket bidrar det inte alls till någon klimatomställning. Istället krävs en avsevärt större ökning av bensinpriset, troligen med flera hundra procent för att även de rika, som ju kör mest bil, ska minska sin bilkörning påtagligt. Men det skulle drabba rika och fattiga väldigt olika. Det borde drabba fattiga och rika lika. En lösning vore inkomstberoende rabattkort för bensinköp, så den fattiga betalar mindre bensinskatt. För att hindra hamstring och svartförsäljning, skulle den mängd, som man får köpa till rabatterat pris begränsas beroende på behovet, t.ex. beroende på närhet till kollektivtrafik, till förskola, till affär m.m. Förbättras kollektivtrafiken påtagligt, så minskar behovet, som omprövas t.ex. en gång per år. Med denna metod klarar sig glesbygden på ett rättvist sätt.

*Därför yrkar jag att klimatriksdagen ställer sig bakom följande attsatser:*

- 1. att transportbehovet minskas kraftigt bl.a. genom att frihandelsdoktrinen ersätts med en närproduktionsprincip, vilket innebär att huvuddelen av livsmedel och andra dagligvaror närproduceras.*
- 2. att en mycket stor del av den trafik, som ändå behövs, måste överföras från bilism och flyg till miljövänlig kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik.*
- 3. att denna omläggning ska ske genom en lämplig kombination av åtgärder, som begränsar bilismen och flyget, genom åtgärder, som förbättrar kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, och genom bättre information.*

Exempel på åtgärder för att begränsa bilismen i kombination med andra åtgärder:

A. Byggandet av nya stora vägar, t.ex. Förbifart Stockholm och andra motorvägar, upphör omgående.

B. Långtradartrafik förbjuds, där man har fungerande järnvägstrafik eller miljövänlig sjöfart som alternativ för godset.

forts

C. Skatter på bensin och diesel behöver höjas med flera hundra procent men kombineras med åtgärder, som gör att det drabbar fattiga och rika lika mycket, t.ex. genom inkomstberoende och behovsberoende rabattkort.

D. Trafikövervakning och straff för hastighetsöverträdelser och andra trafikbrott skärps kraftigt, eftersom hänsynslösheten i trafiken både hotar människors liv och bidrar till ökad bilism och därmed ökat klimathot.

E. Farthinder byggs vid alla skolor, förskolor och vårdcentraler.

F. Inrikesflyget förutom till övre Norrland och till Gotland avvecklas.

G. Så kraftiga skatter läggs på flygbränsle och/eller landningsavgifter att flyget i övrigt minskar mycket kraftigt.

Exempel på åtgärder för att förbättra miljövänlig trafik i kombination med andra åtgärder:

H. Underhållet av järnvägen omgående återtogs i offentlig regi och att tillräckligt många yrkeskunniga reparatörer blir fast anställda, så vi snarast återfår en fungerande järnvägstrafik.

I. Privatiseringslekstugan i järnvägstrafiken upphör och snarast återgår i offentlig regi med samlat ansvar både för tågtrafik, järnvägsstationer m.m.

J. Det ska vara möjligt att köpa kollektivtrafikbiljetter både via mobiltelefon, internet, telefonbeställning, automater och manuellt över disk i varje kommun, där det finns järnvägstrafik och att det även ska gälla utlandsbiljetter.

K. Det ska återigen bli möjligt att pollettera cyklar och resgods på tåg, att det ska finnas mer plats för bagage på tåg och att det åter ska vara möjligt att skicka expressgods.

L. Det ska i kollektivtrafik, där det är resursmässigt rimligt, vara hög turtäthet, korta bytestider och lägre taxor, så kollektivtrafik normalt blir billigare än bil även om flera samåker i bilen, men att det offentliga ska uppmuntra och underlätta samåkning i områden där resandeunderlaget är så litet att bussar inte är resursmässigt rimliga.

M. Lokal kollektivtrafik ska vara avgiftsfri.

N. Cykelbanor byggs ut, så cyklar kan komma fram snabbt och säkert både i stad och på landsbygd.

Exempel på åtgärder för att förbättra informationen i kombination med andra åtgärder: O. Det ska i minst en järnvägsstation eller busstation i varje kommun finnas en utförlig karta över centralorten och en karta över hela kommunen, där man lätt kan hitta alla gator och vägar, offentliga byggnader, parker och naturområden m.m. och hur och när man med kollektivtrafik kommer dit och tillbaka.

P. Det ska vid varje hållplats och pendeltågsstation finnas en karta över närområdet.

Drift av bilar som ändå behövs

Q. Det ordnas för den biltrafik, som ändå behövs, så den kan drivas mycket energisnålt och med något förnybart drivmedel, vare sig det blir miljövänlig el, biogas av avfall eller skogsråvara, eller annat, som verkligen blir miljövänligt.

Krav kring husuppvärmning:

R. Byggnormer ändras så att nybyggda bostäder och andra hus måste byggas, så att de blir avsevärt mycket energisnålare och miljövänligare än dagens hus.

S. Befintliga bostäder renoveras så det inte blir lyxrenovering utan att de blir energisnåla och miljövänliga.

Krav på industrin:

T. Bilindustrin ska åläggas att gå över till att massproducera sådana tekniska saker som behövs för en klimatomställning.

Författare: Stig Broqvist.

## **Motion 305. Kollektivtrafik istället för motorvägen Förbifart Stockholm.**

Sammanslagning av motionerna 166 och 168:

*Vi yrkar att Klimatriksdag 2014 framför till Sveriges riksdag att den ska verka för att regeringen stoppar förberedelserna för den klimatmässigt gigantiska felsatsningen Förbifart Stockholm.*

*att istället verka för billig, effektiv, fossilfri och kollektivtrafik med bilfria städer*

Regeringen har sagt ja till byggandet av en ny stor motorväg i Stockholmsregionen, Förbifart Stockholm. Detta har konfirmerats i regeringens senaste infrastrukturproposition. Trafikverket är i sluttampen av sin fleråriga planering och hoppas sätta igång bygget under 2014. De gigantiska bygg- och lånekostnaderna, av riksdagens utredningstjänst uppskattade till 60 miljarder kronor, kommer att negativt påverka utrymmet för alternativa och klimatvänliga trafiklösningar och regionens behov av utbyggd kollektivtrafik. Förbifart Stockholm angår även hela Sverige, då den tar resurser från sådana satsningar också i andra delar av landet.

Förbifart Stockholm, liksom alla nya motorvägar, leder till mera biltrafik och till högre utsläpp av växthusgaser. Den planerades i en tid då kunskapen om klimatfrågan hos allmänhet, samhällsplanerare och beslutfattare var betydligt lägre än idag. Den svenska och internationella forskningen har bidragit till att öka allas vår kunskap och medvetenhet, men politiken har inte hängit med. En medveten allmänhet med upplysta medborgare kräver av våra politiker att de ska kunna tänka om och tänka nytt när det gäller planeringen av Sveriges infrastruktur. Trafiksektorn står för 40% av Sveriges utsläpp av växthusgaser.

Om Förbifart Stockholm byggs skulle det medföra att uppfyllandet av regionens och Sveriges klimatmål omöjliggörs. Planeringen, den samhällsekonomiska bedömningen och finansieringen förutsätter en trafikökning med 69 % i regionen till 2035 och en ökning av trafiken in och ut från innerstaden med 33 % jämfört med dagsläget enligt Trafikverkets prognos. Men för att nå Sveriges klimatmål krävs enligt Trafikverkets miljöexpertis en minskning av biltrafiken med 20 % i landet, och 25 % i storstäderna, till år 2030. Det är alltså omöjligt att nå de svenska klimatmålen om Förbifart Stockholm byggs och trafikeras.

Författare: Karin Wahlgren, Dan Westin, Elisabeth Edsjö, Jan Strömdahl, Torbjörn Vennström, Björn Gustafsson, Claes Trygger, Kalle Petré, Elisabeth Lundquist, Bo Helin, Gunilla Granath och Görel Hedtjärn.

## **Motion 306: Miljövänliga transporter ska vara de mest attraktiva. Även prismässigt!**

Sammanslagning av motionerna 74, 122 och 151

Idag kan man flyga till Spanien för 1000 kr. Motsvarande resa med tåg ligger på ca 5-6000 kr. Det krävs en stor portion idealism och en god ekonomi för att en familj på fyra personer ska välja tåget istället för flyget på den semesterresan... Och detta är inget annat än resultatet av en oansvarig politik. Flyget måste bära sina kostnader på samma sätt som övriga transportmedel, men i praktiken är flyget kraftigt subventionerat (ja, flygbiljetten är idag befriad från moms). Det är tyvärr en avancerad övning att få till stånd internationella skattesatser för flyget men det hindrar oss inte att införa rimliga skattesatser på svenskt inrikesflyg.

*Vi vill att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda att: allt offentligt stöd till flygets infrastruktur i Sverige ska avskaffas, d v s direkt stöd till flygplatser samt infrastrukturprojekt som direkt syftar till att förflytta människor till och från flygplatserna. Inrikesflyget får momsplikt och då är inget annat än 25% moms rimligt. Flygbränsle för inrikesflyg åläggs stegvis samma skatt som fordonsbränsle, med påbörjad beskattning redan kommande mandatperiod. En avreseskatt från svenska flygplatser till utlandet införs också. Avreseskatten ska ligga på en tillräckligt hög nivå, så att resandet med utrikesflyg reduceras kraftigt, och mer klimatvänliga färdsätt stärks i sin konkurrenskraft gentemot flyget. Intäkterna från moms, bränsleskatt och avreseskatt öronmärks till satsningar på underhåll och utbyggnad av svensk järnvägsinfrastruktur.*

Författare: Christian Gertzén, Anika Agebjörn, Emil Molander

## Motion 314. Satsa på elbilar och utveckla den infrastruktur som behövs.

Sammanslagning av motion 15 och 163

Vi anser att elbilen har potential att göra bilismen hållbar. Den kräver dock en hel del infrastruktur. I Sverige står transportsektorn för nästan en fjärdedel av den totala energikonsumtionen och 93 % av den sektorn utgörs av fossil energi. Genom att helhjärtat stödja en snabb introduktion av eldrift i nya bilar kan resan mot en fossilfri fordonsflotta ta ett stort kliv i rätt riktning. Det finns redan idag elbilar som är konkurrenskraftiga, i synnerhet hybrider och elbilar som används för pendlingsresor. Det som däremot saknas är en utbyggd infrastruktur för laddning i hemmet. För alla som bor i flerfamiljshus saknas möjlighet till att ladda bilen över natten. I praktiken gör det att elbils-ägande oftast upplevs som omöjligt. Vi utestänger därmed ca 60 % av de svenska hushållen från att 'kunna' välja elbilen som transportlösning.

Ska vi ha minsta möjlighet att uppnå målet fossilfritt transportsystem till 2030 måste vår riksdag fatta beslut om att satsa på elbilar och skapa den infrastruktur som behövs. Mera konkret vill vi att Klimatriksdagen föreslår våra folkvalda att ta beslut om följande punkter och genast genomföra de åtgärder det innebär:

Fatta principbeslut om att snarast bygga upp infrastruktur som gör elbilen till det självklara valet (-för att göra det enkelt men radikalt: kopiera Norges elbilspolicy).

Enas om ett politiskt mål på minst en miljon elbilar år 2020.

Avsätt en miljard kronor, minst, som grundplåt för att införa avdragsrätt för investeringar i den infrastruktur som krävs för att möjliggöra laddning av elbil i anslutning till boendet. Detta ska gälla både offentliga och privata fastighetsägare. Här kan kommuner, bostadsföretag, bostadsföreningar och företag söka bidrag till laddningsstolpar och elbilspooler.

Anpassa Byggnormen så att inte cyklister (studenter) tvingas subventionera andras parkeringsplatser.

I ett inledningsskede: Befria elbilar från moms, registreringskatt, fordonsskatt, trängselskatt samt väg- och parkeringsavgifter. Justera sedan så att inte det blir för trångt eller kollektivtrafiken missgynnas.

Sänk eller ta bort förmånsvärdet för eldrivna företagsbilar. (Motivering: Företag, även bönder, som köper elbil måste i deklarationen ta upp en viss del av bilens värde som personlig förmån som beskattas. Om detta är lågt så ökar elbilsköpen mycket.)

25 procents kontantstöd, upp till max 60 000 kronor, vid köp av elbil och plugin-hybrider.

Koordinera med övriga Nordiska länders elbilspolicys.

Se Sverige som testområde för marknadsintroduktion, infrastrukturuppbyggnad och brukande. Ta eventuellt hjälp av Norges oljefond för detta.

När tjänstebilar ändå subventioneras bör villkoren kunna vara sådana att man väljer elbil i stället.

Fasa dessutom ut fossildriven fordonstrafik med högre skatter

Förbjud reklam för vanliga fossildrivna bilar

### **Förklaringar, överväganden och motiveringar**

Vinnova sammanställde 2010 rapporten "Ladda för nya marknader" som visade att *en miljon bilar (var fjärde bil) är inget problem för vårt elnät!* Det behövs ungefär 4 terawattimmar för att förse en miljon elbilar med kraft. Mindre än 3 procent av Sveriges totala energiproduktion.

Belastning av elnätet vid laddningen blir mellan 1,9–2,6 procent vid jämn fördelning under dygnet. Om 75 procent av laddningen sker nattetid så är belastningen mindre än 1 procent.

Sverige har goda förutsättningar för att vara testmarknad och brukarland, eftersom vi har utbyggd infrastruktur av motorvärmare och stor tjänstebilsmarknad. Det krävs dock omfattande satsningar på nationell och kommunal nivå för att komma ifatt Danmark, Norge och flertalet andra större EU-länder.

I Norge finns många fördelar med att skaffa och använda elbil. De tillåts köra gräddfil och slipper alla avgifter, t.o.m laddningar är gratis. Dessutom säljs de till överkomligt pris. För 150 000 kr kan man köpa en elbil i Norge. När väl en elbil är köpt så kostar de inget att använda. Därför väljer de som har 'både och' att helst köra elbilen.

Då det i Norge finns en fungerande policy för att stimulera till investeringar i elbilar så vore det säkert enkelt att bara kopiera delar av konceptet för svenskt vidkommande.

#### *Fördelar med elbil*

Inga utsläpp, det går att återvinna nästan hela bilen och även litiumet i batterierna.

Tyst gång, men kräver extra uppmärksamhet speciellt i förhållande till gående och cyklister.

Mindre servicebehov, ingen olja, lite bromsslitage genom motorbromsning.

Laddningsuttag finns, vanliga motorvärmareuttag, men många fler behövs.

Perfekt att ladda med solceller, också om strömmen försvinner.

Finns gratis laddning, t.ex vid Ikea-varuhus.

Stödjer utbyggnad av vindkraft – ju fler elbilar, ju mer förnyelsebart behövs.

Effektiv distribution, elenergi behöver ej transporteras, till skillnad från bensin, biogas och andra bränslen. Sverige har ett jättebra utbyggt elnät med trefas över hela landet.

Effektivare energiomvandling, elbil utnyttjar cirka 90 procent av tillförd energi, jämfört med förbränningsmotorers 15–25 procent.

Elbilar kan på sikt också drivas av bränsleceller med 0-utsläpp. Då får de längre räckvidd mellan tankningarna och tankningarna går fortare. (Kommentar av Bo G Eriksson)

Elbilar kan ha svårt att dra släpkärra eller husvagn. Men hybridbilar kan naturligtvis klara även det.

Kan leda till effektivare sysselsättning, som dessutom upplevs som mer meningsfull.

#### *Nackdelar med elbil*

Priset. Samhällsstöd är absolut nödvändigt under en övergångstid.

Laddningsmöjligheter, även här bör samhället satsa.

Räckvidd: bättre batterier kommer säkert och finns det bara laddningsstolpar så är detta redan idag ett mindre problem för de flesta resor.

Om de är nästan ljudlösa kan de vara svåra att uppmärksamma i trafiken.

Kan leda till minskad sysselsättning.

Elbilar kräver lika mkt yta som vanliga bilar i städerna. Ger samma ökade risk för den fysiska passivitetens sjukdomar. Samma ökade olycksrisk som för vanliga bilar, ja kanske högre risk pga tyst gång. Drar mer energi än kollektivtrafik, ty: Friktionen järnhjul räls är mkt lägre än gummi asfalt.

Elbussar är bättre än elbilar ur ovanstående perspektiv. - Men de bilar som trots allt behövs - kanske en miljon i Sverige, kan man ju överväga eldrift för. (Kommentar av Ulf Flodin)

Tillverka liten elbil: 6 ton CO<sub>2</sub>. Elmix i Europa: 460 g CO<sub>2</sub>/kWh, plus en hel del kärnkraft.

Elförbrukning elbil: 1,5 kWh/mil, [dvs 700 g CO<sub>2</sub>/mil och utsläppen för tillverkning motsvarar nästan 10000 mil körning]. Visst ska vi ha elbilar, men i betydligt mindre omfattning än dagens resurs-, energi-, och ytkrävande massbilism. (Kommentar av Johan Erlandsson)

Anm: I Australien ser man det som att solcellsdrivna elbilar kan vara en lösning på detta, som även kraftigt ökar räckvidden.

#### *Elbilen kan göra bilismen hållbar därigenom att den:*

Har mycket effektiv energiförbrukning.

Är del av lösning på klimatproblemet.

Ger bättre luft i städerna.

Eliminerar vårt oljeberoende.

Minskar trafikbuller

Stimulerar teknisk utveckling i hållbar riktning

Kan fulländas med bränsleceller

Författare: Affe Gustafsson, Gunnar Nilsson