

A close-up portrait of a woman with voluminous, curly brown hair. She is smiling broadly, showing her teeth. She holds two thin slices of orange over her eyes, making her eyes invisible. Her hands are visible, with blue nail polish. The background is a plain, light grey. The entire image is framed by a thick, solid yellow border.

Livskvalitet och hälsa



KLIMATRIKSDAG 2022

Livskvalitet och hälsa

Det här är en kris som påverkar oss fysiskt och psykiskt. Biprodukter av nuvarande system är inte bara stora utsläpp utan även utslitna människor. När vi nu ställer om gör vi det även för ökad livskvalitet och bättre hälsa. Här är motioner som lyfter sätt för individen att må bra och nå sin fulla potential i det nya samhället.

Anna Grönberg

Stödlinje för eko-ångest

Föreslagna åtgärder

Att staten initierar och ger pengar för särskilda stödfunktioner för klimatoro/eko-ångest. Föreningen Mind är en möjlig aktör.

Sammanfattning

Föreningen Mind har sedan många år stödlinjer för olika behov i samhället. De har en föräldrachatt, en stödlinje för suicidprevention och en äldrelinje. De har således både kunskap och infrastruktur för stöd via telefonsamtal och chat. Min ide är att de skulle få resurser för att bemanna en stödfunktion som specialiserar sig på framtidsoro runt klimatet och eko-sorg. Eftersom det är existentiellt adekvata reaktioner så finns bästa stödet att få från volontärer med eget klimatengagemang som förbereds för denna stödjande uppgift.

Socialdepartementet, regeringen
Folkhälsomyndigheten

Motiv och bakgrund

Ju större medvetenheten blir i samhället om klimatkrisen ju mer växer det emotionella lidandet. Det emotionella lidandet innefattar även förlorad framtidstro och ett upplevelse av svek från äldre generationer. Detta utgör en samhällsrisk. Besvikna och maktlösa ungdomar radikaliseras lätt. Människor behöver få stöd i att värna sin självförmåga, hopp och handlingskraft. Flertalet undersökningar dokumenterar eskalerat lidande hos ungdomar: (Bris, 2019), (FHM, 2020), (Lancet, 2021), (Science, 2021)

<https://podcasts.apple.com/se/podcast/dealing-with-climate-grief-with-luisa-neubauer/id1459416461?i=1000537798693>

Magnus Boström

24-timmars ordinarie arbetsvecka

Sammanfattning

Förslaget att ändra ordinarie arbetstid till 24 timmar i veckan är primärt en klimat- och miljöreform. Syftet är att minska den samlade produktionen/konsumtionen, dvs att främja nedväxt av ekonomin, dock utan att riskera samhällsviktig offentlig verksamhet. Utöver att minska ekonomins klimat- och miljöbelastning kan reformen, pga frigörelsen av tid, ha flera positiva effekter på den mänskliga och sociala dimensionen av hållbarhet som indirekt gynnar klimatomställningen. Förslaget är också att låginkomsttagares realinkomst inte ska sänkas.

Föreslagna åtgärder

- Lagstiftad ordinarie arbetstid ändras från 40 timmar i veckan till 24 timmar i veckan (5§ arbetstidslagen)
- I proportion till denna förändring av normalarbetstid justeras även paragraf 7 och 8 om övertid.
- Detta med åtgärder som garanterar bibehållen realinkomst för låginkomsttagare
- Detta med åtgärder som garanterar bibehållet utbud av samhällsviktig offentlig verksamhet.

Motiv och bakgrund

Nuvarande bestämmelser avseende ordinarie arbetsvecka har inte justerats sedan 1971. I arbetstidslagen 5§ står: "Den ordinarie arbetstiden får uppgå till högst 40 timmar i veckan" (se <https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/lagar-och-regler-om-arbetsmiljo/arbetstidslagen/>). Förslaget är att ändra till 24 timmar i veckan. I förslaget ingår även att i proportion till normalarbetstidens förändring justera i 7 - 8§ om övertid, samt att införa adekvata åtgärder så att låginkomsttagare inte förlorar inkomst.

fortsättning # 3

Förslaget ska i första hand ses som en klimat- och miljöreform som kan ha flera positiva effekter även för social hållbarhet. Avsikten är primärt att bidra till att bromsa den samlade produktionen/konsumtionen, dvs att främja nedväxt av ekonomin. Behovet av nedväxt (internationellt används begreppet "degrowth") för att klara klimatomställningen framförs av ett växande akademiskt forskningsfält. Förslaget här är således en drastiskt, och inte gradvis, minskad arbetstid för att verkligen kunna generera den nedväxt som behövs. En smärre arbetstidsförkortning skulle inte nämnvärt påverka produktionsvolymen. Dock behöver utbudet av viss samhällsviktig offentlig verksamhet såsom exempelvis skola, sjukvård och kollektivtrafik försäkras, vilket kan kräva särskilda stimulansåtgärder, övergångsregler och hantering av flaskhalsar vid nyrekryteringar.

Förutom att minska klimat- och miljöbelastning kan reformen ha flera positiva effekter på den mänskliga och sociala dimensionen av hållbarhet som indirekt gagnar klimatomställningen.

Frigörelsen av tid innebär:

- i sig ökad livskvalitet,
- möjligheter att främja sociala relationer
- minskad stress och ökade möjligheter att klara livspusslet, vilket i sin tur kan medföra minskad belastning och kostnader för sjukvård,
- mer tid för att utveckla alternativa och mer resursbevarande livsstilar bort ifrån mass- och överkonsumtion
- mer tid för bildning och ideellt engagemang/arbete i civilsamhället
- möjlighet till arbetsdelning inom flera sektorer, dvs. minskad arbetslöshet (all arbetslöshet kan dock inte åtgärdas med denna reform; detta förslag handlar således inte primärt om, som i många tidigare diskussioner, en sysselsättningsreform).

Denna reform innebär minskade realinkomster. För att skapa legitimitet för klimatomställningen måste den uppfattas som rättvis. Därför kan inte reformen belastas låginkomsttagare, utan det är medel- och framför allt höginkomsttagare som får acceptera minskade realinkomster. Således måste reformen kompletteras med åtgärder som garanterar att låginkomsttagare behåller sina inkomster. Med en sådan komplettering blir reformen inkomstutjämnande och verkar på så vis för en rättvis samhällsomställning.

Synpunkter på förslaget? Skicka mig gärna koncisa ändringsförslag.

Emmy Strömsten

Medborgarlön och normaliserat deltidarbete

Sammanfattning

Genom en begränsa medborgarlön till låginkomstagare, ger det incitament att arbeta färre timmar och reducerar risken för inflation av motionen. Att fler väljer att ingå i deltidarbete öppnar dörrar för fler personer att träda in i arbetsmarknaden och minskar risken för medborgare att utveckla utmattningssyndrom (som är ytterst utbrett folkhälsoproblem).

En kortare arbetsvecka skulle möjliggöra nya värden för individen, kvalitetstid att ägna till att välja smartare klimatval, möjligheter till kreativitet, återhämtning och att skapa en meningsfull tillvaro utan konsumtion.

Föreslagna åtgärder

Mitt förslag är en medborgarlön identiskt med bidrag, villkorligt under en lön lägre än 25 000 i månaden för ett beviljat extra stöd.

Motioner gällande klimatomställning ska finansieras av en införd kapitalskatt.

Motiv och bakgrund

I en allt mer svåråtkomlig arbetsmarknad behöver stigmat kring arbetslöshet försvinna. Som det land som producerar flest miljardärer efter Ryssland, känns omfördelning av resurser viktigt för att kunna ge alla möjlighet till en klimatomställning. De rikaste 1% av Sveriges befolkning ökade sina CO2 utsläpp med 11% när andra samhällsgrupper har en tydlig reduktion enligt SEI. Därmed krävs en kapitalskatt för att reducera klimatojämligheten i samhället.

Medborgarlön skulle även bidra med extra stöd till lägre samhällsskikten som daglönare, pensionärer och ungdomar för att kunna leva ett värdigt liv. Speciellt efter en pandemi blir behovet av extra stöd vid naturkatastrofer och pandemier tydligt. Detta extra bidrag skulle ge stöd för andra värden i samhället och reducera ekonomiska barriärer för individen att ingå i olika aktiviteter i samhället, ex. politik. Men framförallt skulle motionen skapa en omfördelning av arbetstillfällen och fritid mellan invånarna.

Anna Jonsson, Gustav Martner & Daniel Zetterström

Förbud mot fossilreklam och sponsring

Sammanfattning

Även reklamlandskapet måste förändras för att vi ska nå klimatmålen tillsammans, då reklam är ett effektivt verktyg för att förändra våra beteenden, forma våra konsumtionsmönster samt etablera och upprätthålla normer i samhället. Idag har fossil reklam fritt spelrum och motverkar därför den snabba omställning som behövs.

Luftföroreningar som orsakas av fossil förbränning dödar fler människor än rökning globalt. Klimatkrisen drabbar även miljontals människor. Ett fossilreklamförbud är således logiskt av klimat-, miljö- och hälsoskäl.

Föreslagna åtgärder

Ett förbud mot reklam och sponsring på nationell nivå för alla former av varor och tjänster från företag som framställer, producerar eller distribuerar bränslen baserat helt eller delvis på fossil råvara.

Det innefattar flyg, bilar och andra motoriserade fordon och fordonsbaserade tjänster som är helt eller delvis baserade på förbränning av fossila bränslen, med undantag för kollektivtrafik.

Motiv och bakgrund

De sammanlänkade kriserna för den biologiska mångfalden och klimatet kräver djupgående förändringar av våra produktionssystem och konsumtionsmönster. De kräver även att vi tänker om och anpassar våra livsstilar. Det krävs att fler av oss vänder ryggen till den ohållbart konsumtionsbaserade livsstil som till stor del skapas och upprätthålls av dagens reklam.

fortsättning # 25

För att tillräckligt snabbt kunna göra denna livsavgörande omställning av samhället och underlätta för politik som kan ta oss dit behöver efterfrågan på de produkter och tjänster som orsakar växthusgaser och utsläpp minska. En nyckelfråga i detta sammanhang är den reklam som omger oss. Dagligen möts vi av tusentals reklambudskap, varav många uppmanar oss till att konsumera fossilberoende varor eller tjänster, såsom flygresor eller fossilberoende bilar. Det är orimligt att det är tillåtet att genomföra denna typ av miljöskadliga reklam mitt under en klimatkris. Därför är det nödvändigt att sätta stopp för fossil reklam och marknadsföring som leder till ökade utsläpp och normaliserar ohållbara livsstilar. Så länge vi matas med fossilreklam kommer konsumtionen av fossila bränslen uppfattas som det normala och den omställning som alla pratar om upplevas som en omöjlighet att genomföra i praktiken.

Konsekvenserna av missvisande reklam och greenwashing är omfattande/oacceptabel. Trots detta har staten lämnat fältet fritt för en stor del av företagens greenwashing och det går fritt att ljuga om miljö och klimat i reklam idag utan större konsekvenser.

Det är dags att ändra denna ohållbara ordning och få reklamen att sluta motarbeta en omställning till en hållbar värld och istället kan bidra till den.

Riksdagens definition av generationsmålet säger att:

"Det övergripande målet för miljöpolitiken 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." Det sätter också som mål att "Konsumtionsmönstren av varor och tjänster orsakar så små miljö- och hälsoproblem som möjligt."

Utifrån generationsmålet och de svenska klimatmålen är det motiverat att begränsa reklam för onödiga flygresor, törstiga bensin- och dieslbilar och andra fossilberoende varor, såsom fast fashion och kortlivad hemelektronik.

All lagstiftning innebär definitioner och gränsdragningar. Men begreppet "fossilreklam" är inte svårare att definiera juridiskt än de många andra områden inom marknadsföring och kommunikation som redan idag är reglerade med särskild lagstiftning, till exempel tobak och alkohol. Reklam för samtliga bränslen baserade på fossil råvara, som exempelvis kol, olja, fossilgas, bensin, diesel osv. Det bör även inkludera förnybara bränslen som delvis är baserade på fossil råvara. I bedömningen bör även tillverkningen av bränslet inkluderas så att om det t ex tillförs vätgas med fossilt ursprung i tillverkningen av biobränslet hamnar det också i kategorin fossilt.

fortsättning # 25

Även biobränslen som medför jämförbara utsläpp av såväl koldioxid som hälsoskadliga partiklar vid förbränning bör inkluderas i ett fossilreklamförbud. Undantag från reklamförbudet kan ges för vissa biobränslen efter att ordentliga analyser av såväl den fulla livscykeln, koldioxidutsläppens återbetalningstid, påverkan på samhällets möjligheter att minska klimatutsläppen i stort, och att alternativ tagits i beaktande.

Fossilbolag, definitionsmässigt alla bolag som har största delen av sina intäkter från försäljning av fossila bränslen, bör inte vara tillåtna att göra reklam eller stå som sponsorer till några verksamheter, produktioner eller arrangemang. Alltså ett förbud i hela reklam- och medielandskapet för reklam för oljebolag, inklusive de som säljer biodrivmedel som släpper ut lika mycket koldioxid som fossila bränslen. Detta skulle motsvara det förbud som existerar för tobaksbolag i dag.

Greenpeace sida med rapport i ämnet: greenpeace.se/fossilreklam

Preem reklamstudie av Greenpeace: preemwashing.se

Hälsostudie:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0013935121000487>

Hälsorelaterade kostnader för städer inom EU: <https://cleanair4health.eu/wp-content/uploads/sites/2/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport-c.pdf>

Jason Jonasson

Få fler att åka kollektivtrafik

Sammanfattning

Bilarna som kör idag förstör både miljön och människans hälsa. Vi måste motivera folk till att vilja ta kollektivtrafiken för att få mindre bilar på vägarna. Åker fler buss eller tåg blir luftföroreningen mindre då speciellt de flesta bussarna kör på förnybart bränsle som är bättre än bensin och diesel. Minskningen av bilar förbättrar också människans hälsa. Minskningen av luftföroreningar kan minska risken för hjärt och kärlsjukdomar samt cancer. Bullret kommer också minska vilket kommer minska risken för sjukdomar som till exempel hjärtsjukdomar eller andra saker som stress och sömnbrist.

Föreslagna åtgärder

Öka antalet buss och tåg hållplatser för att motivera folk att åka med kollektivtrafiken samt göra det lättare för folk att välja bussen eller tåget.

Motiv och bakgrund

Att få fler att åka buss är bra för många anledningar. I Sverige kan man se att ca 5000 personer dör varje år på grund av luftföroreningar. Vi kan förbättra detta genom att få fler att åka tillsammans och välja bussen. Det kan alltså förbättras med en energieffektiv kollektivtrafik. De flesta bussarna som kör i de olika kommunerna idag går på biogas vilket är ett förnybart bränsle alltså ett bättre bränsle än de som de flesta bilarna går på. Om vi förbättrar luftföroreningen kommer människors hälsa förbättras. Sjukdomar som är kopplade till luftföroreningarna kan vara till exempel hjärt och kärlsjukdomar, lungsjukdomar och cancer. Genom att minska antalet bilarna som kör på vägarna kommer vi också minska bullret i samhället. Ett buller som skapar bland annat stress och sömnbrist, vilket i sin tur enligt forskningen visar att ca 300 personer i Sverige dör för tidigt på grund av hjärtsjukdomar.

fortsättning # 29

Tyngre fordon som bussar skapar mer buller än vanliga personbilar vilket är ett problem som man just nu försöker förbättra, genom att testa nya elbussar som varken skapar mycket buller eller släpper ut luftföroreningar. Elbussar är med andra ord en lösning på både många problem, exempel på problem som elbussar löser är då buller, luftföroreningar och sjukdomar som stress och hjärtproblem.

Varför väljer då inte många människor att ta bussen till jobbet eller skolan? Jo människan är lat. Människan är naturligt lat och letar alltid efter det mest energisnåla sättet att röra på oss, detta kan man då se som en huvudförklaring till varför vi inte tar kollektivtrafiken. För många människor är det lättare och bekvämare att ta bilen dit de ska än att ta bussen. Vad behöver vi då göra för att lösa detta problemet? Vi behöver göra det lättare och bekvämare att ta kollektivtrafiken än att ta bilen. Detta kan vi göra genom att bygga fler busshållplatser så att det finns bättre tillgång till bussar, och att en person inte måste köra hur långt som helst för att komma till den närmsta busshållplatsen. Om vi försöker göra att det finns en busshållplats inom 5 minuter till nästa alla människor så kommer det motivera fler att ta bussen eftersom det blir lättare.

Vidare behöver bussarna gå oftare så att det inte är en timme mellan körningarna så som det är idag på många platser. Detta gör att folk väljer att ta bilen för att de inte vill vänta på bussen hur länge som helst. Om man då gör att bussen går oftare så finns det en större chans att folk kommer ta bussen för att det matchar med deras tider bättre. Vissa ställen har inte ens busshållplatser, den som är närmst är i nästa by eller vid närmaste motorväg vilket betyder att det förmodligen är närmare och lättare att bara ta bilen till där man ska. Om det då byggs hållplatser på fler ställen så finns det en större chans att folk välja bussen för att det är lätt att ta sig till den. Ett annat sätt att få folk att välja buss eller tåg är att lära dem hur det fungerar. En sak som många nog inte vet om är att pensionärer får ett busskort som de kan använda för att åka gratis buss inom sin kommun. Om fler visste om detta kanske det finns fler som skulle använt detta. Man kan också försöka lära folk som inte vet hur bussarna fungerar så att de fattar mer och kanske blir mer motiverade att ta bussen.

Idag är det kommunerna som ansvarar för kollektivtrafiken men om det ska bli bättre så måste staten gå in och hjälpa till också. Jag vet att detta kommer bli ett dyrt projekt men om det kommer hjälpa att rädda vår värld så är det värt det. Politikerna använder sig av moroten för denna lösningen eftersom man gör det lättare för folk.

Rut, Theodore, Ture, Albin

Klimatsmart kost och undervisning i skolan

Sammanfattning

Denna motion behandlar förslag med syfte att nå en mer klimatsmart kost i samhället. Den omställningen börjar i skolan. Därför har vi lagt fram fyra förslag som berör hemkunskapsundervisningen, skolmaten och tallriksmodellen.

Föreslagna åtgärder

- Matlagningen i hemkunskapsundervisningen ska vara vegetarisk.
- Göra om tallriksmodellen så att fokus ligger på vegetariskt protein.
- Skolor ska servera en hållbar kost.
- Köttbaserad kost ska gå som specialkost och vegetarisk ska ses som normalkost.

Motiv och bakgrund

Vi står inför vår tids största utmaning. I brist på åtgärder från vuxenvärden läggs stor del av ansvaret för att lösa klimatkrisen på unga som individer. Vi uppmanas själva ställa om till en mer hållbar livsstil, men erbjuds inga förutsättningar att klara av det. För att klara omställningen måste vi utbildas och förse med kunskaper. Det kommer bland annat krävas en omställning till en huvudsakligen växtbaserad kost för att klara klimatkrisen. Vi har därför författat en motion innehållande fyra åtgärder, med syfte att utbilda unga och främja växtbaserad kost.

I hemkunskapsundervisningens kursplan ska det tydligt framgå som obligatoriskt moment att eleven ska tillförse med relevanta kunskaper för att tillreda växtbaserad kost. Den nuvarande kursplanen innehåller inget sådant kriterium (hämtat från skolverkets kursplan för HKK årskurs 7-9, 2021-10-27). Det är vitalt att samhället ska ha förutsättningar för att äta klimatsmart. Den kritik som växtbaserad kost får för att vara smaklös kan lösas med att vi utbildar unga att laga god och hållbara måltider. För att uppmuntra befolkningen att äta vegetariskt bör vi förse dem med kunskaper om hur man klarar av att bibehålla en sådan kost.

fortsättning # 41

Det krävs även en mental omställning om vi ska klara övergången till växtbaserad kost. Idag blir vi undervisade i enlighet med en tallriksmodell där det framgår att man ska äta kött, kolhydrater och grönsaker. Det gör så att vi hamnar i en situation där animaliska proteiner främjas över växtbaserat protein. Vi anser att det krävs förändring. Därför föreslår vi att göra om tallriksmodellen, så att denna främjar växtbaserat protein. Ett exempel på ett land som redan genomgått den omställningen är Kanada, vars tallriksmodell främst fokuserar på en vegetabilisk kosthållning (<https://food-guide.canada.ca/en/> hämtad 2021-10-27) .

Vi tycker även att alla skolor ska servera hållbar och klimatsmart kost för att minska klimatpåverkan. Ett sätt att uppmuntra en övergång till växtbaserad kost hade varit att klassificera köttbaserad kost som specialkost, och att se en varierad, växtbaserad kost som normalkost. Detta skulle göra så att färre skulle äta kött i skolan och därmed skulle utsläppen minska.

Magnus Boström

Nollvision om biltrafik i tätort

Sammanfattning

En nollvision om biltrafik i städer ska vägleda en infrastrukturuomvandling i tätort. Företräde för infrastruktur för cykel och promenad ska införas. Antalet parkeringsplatser i landets ska minskas kraftigt. Kommuner åläggs ansvar att upprätta handlingsplaner och vidtaga åtgärder i enlighet med visionen. Inför stimulanspaket för att bygga om städer för att motverka bilism och främja cykling och promenad, detta i linje med visionen om "15-minute city". Kollektivtrafik ska främjas. Undantag kan medges för utryckningsfordon, taxi, färdtjänst och särskilda fordon avseende för rörelsehindrade.

Föreslagna åtgärder

Inför nollvision om biltrafik i Sveriges tätorter, fr.a. innerstäder

Kommuner åläggs ansvar att upprätta handlingsplan och vidtaga åtgärder för att successivt avveckla biltrafik i landets tätorter

Kommuner åläggs ansvar att, i enlighet med visionen "15 minute city", främja infrastruktur för invånare att tillgodose behov utan att behöva bil

Stimulanspaket för infrastrukturuomvandling enligt

Motiv och bakgrund

Vi behöver minska behovet av bil. I Sverige uttrycks nu politisk vilja att ställa om till elektrifiering. Det är en omställning som är välkommen, men det är å andra sidan inte hållbart att elektrifiera hela fordonsflottan. Produktionen av elbilar har stora klimat- och ekologiska fotavtryck, inte minst gällande batterierna. En elektrifiering av fordonsflottan kommer kräva en rejäl ökning av elproduktion, vilket även det ger väsentliga miljöeffekter även vid användning av förnyelsebara bränslen.

fortsättning # 44

Därför är det viktigt att arbeta med att minska bilberoendet i samhället. Vi behöver uppmuntra människor att dels nyttja kollektivtrafik, dels använda "aktiv" transport såsom cykling och promenad. Aktiv mobilitet är inte bara klimatpositivt, utan även hälsofrämjande. I förslaget ingår att kraftigt reducera antalet parkeringsplatser i städerna, att i successiva steg avveckla biltrafik i tätorter, i första hand innerstäder. Stegvis kan det handla om att kraftigt minska antalet vägar där biltrafik tillåts samt att sänka maxfarten till 30 km/h. Kollektivtrafik ska främjas och byggas ut. Undantag kan medges för utryckningsfordon, taxi, färdtjänst och särskilda fordon avseende för rörelsehindrade.

Eftersom kommuner ser olika ut och har olika förutsättningar är det viktigt att ansvar delegeras ned till kommunerna. Därför får varje kommun upprätta sin handlingsplan. Stimulanspaketet ska fördelas ut till kommunerna.

Denna typ av urban omställning kan vägledas av visioner och idéer om "15 minute city". Denna idé handlar om att ställa om städer så att varje invånare har tillgång till väsentlig vardagsservice – livsmedel, restaurang/café, sjukvård, apotek, bibliotek, skola, kultur, rekreation, parker, idrott, lekplats, transportcenter, arbetsplats – inom 15 minuter från bostad, detta med hjälp av cykel eller promenad.

Förutom att motverka biltrafik genom att reducera antalet parkeringsplatser och ställa om vägar för cykling och promenad ingår i konceptet att främja tillkomst av "blå" (vatten) och "grön" infrastruktur i parker och längs vägar och på byggnader (väggar, tak). Modellen innebär vidare en ambition att ställa om från centraliserad distributionsstruktur med enorma shoppingcentrum utanför staden till vilka invånare är mer eller mindre tvungna att ta bilen till att främja en decentraliserad struktur med fler men mindre butiker i och närmare bostadsområden.

En sådan omställning skulle inte bara främja klimatet genom minskade utsläpp. Den skulle främja hälsa och välmående via aktiv mobilitet, minskade hälsoskadliga utsläpp, minskat buller och närhet till service. Detta kan i sig ge positiva effekter på människors vilja till omställning. Därtill skulle även förslaget kunna vitalisera det sociala och demokratiska livet i staden. Fler gröna öppna ytor skapar mötesplatser där människor kan umgås tillsammans i promenader och aktiviteter; detta utan att ständigt pockas till överkonsumtion och varufierade erfarenheter. Det skulle möjliggöra fler platser i den urbana miljön för möten och demonstrationer.

Redan idag vägleder denna idé pågående omställningar i olika städer runt om i världen. Inte minst har omställningar i Paris uppmärksammats (se länkar nedan). Förvisso är städerna i Sverige betydligt mindre än just detta exempel, och befolkningen är utspridd i detta avlånga land, men visionen bör trots det kunna vara vägledande även för mindre tätorter, dock inte utan väsentlig infrastrukturomvandling.

fortsättning # 44

Förslag till vidare läsning:

<https://www.15minutecity.com/>

<https://www.citiesforum.org/news/15-minute-city/>

<https://www.bbc.com/worklife/article/20201214-how-15-minute-cities-will-change-the-way-we-socialise>

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-07-15/mayors-tout-the-15-minute-city-as-covid-recovery>

Jag har även föreslagit temat om 15-minute city i en vetenskaplig artikel:

<https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/frsus.2021.726320/full>

Hanna Sjöberg

Vegovegetarisk lunch för alla

Sammanfattning

vår folkhälsa-
våra klimatavtryck-
den biologiska mångfalden-
svensk ekologisk vegetarisk mat-
dessa viktiga och livsavgörande aspekter kan stödjas av ett så enkelt val som att äta god näringsrik vegansk kost varje dag.
med att servera vegokost på sjukhus är logiskt.

Föreslagna åtgärder

Motion om införandet av vegetariskt på regional nivå:
- Låt näringsrik vegetarisk mat vara daglig (lunch) kost
- Låt landets alla sjukhus bli vegetariska

Motiv och bakgrund

Genom offentlig upphandling är våra kostval något som kan påverkas relativt lätt och snabbt.

Vi har alla hört att ekologisk vegankost har bästa klimatavtrycket- att välfärdssjukdomar såsom cancer, hjärt- och kärlsjukdomar samt övervikt beror på ett stillasittande vardagsliv tillsammans med stort intag av charkprodukter, diverse processad kost och mängder av allt. Vi har också fått veta att största klimatavtrycket på Jorden kommer från industrins köttdjur, samt odling av soja och annat till djurens föda. Min motion är därför ett förslag att som övergripande mål genomföra vegovegetarisk norm. Det innebär en medveten strategi (som flertal storkök redan arbetar på) att gå över helt till vego vegetariskt som norm; d v s kost bestående av baljväxter grönsaker rotfrukter frön frukt och spannmål. Svenska jordbruket kan utvecklas. Ekologiskt och närproducerat i säsong kan vara norm.

fortsättning # 50

Veckans alla luncher skulle kunna utgöra ett första målsteg.

Vegetarisk mat på sjukhus

Att vårdas på sjukhus är att befinna sig i en särskild situation oavsett sjukdom eller åkomma. Till exempel bör man avstå från tobak i många veckor före och efter en operation för bäst läkning i kroppen och för att bli frisk igen.

Önskan om att få människor friska gör att Thoraxkliniken vid USÖ-Universitetssjukhuset i Örebro- endast bjuder vegan kost till patienterna (som opereras i sina förkalkade blodkärl vid bl a hjärtinfarkt). Att äta kött-, chark- och mejeriprodukter är dokumenterat skadligt för kroppen. Därför är dagens sjukhusmat ohållbar om man fokuserar på friskvård. Min önskan är att Sveriges regioner nu följer hälsolinjen och byter från kött till vego = till att servera helt växtbaserad mat på landets alla sjukhus. Vi kan visa vägen till bättre kostvanor och även stödja ett snabbare tillfrisknande på alla nivåer hos de sjuka. Det är enklare och billigare att använda eko och närodlad från växtriket än processat kött. Även om många fall kräver specialkost vore det klokt och realistiskt att erbjuda vego som norm vid vård av de som är fysiskt eller psykiskt sjuka – och en möjlighet för de med särskilda behov att välja annan kost. Framtidens mat är vegetarisk.

Eva Martinsson

Omställning på riktigt

Sammanfattning

Det behövs en ekonomisk lösning där alla som vill har möjlighet att arbeta deltid.

Förändra vårt samhälle i grunden så fler får ökad livskvalitet.

Föreslagna åtgärder

Medborgarlön som en möjlighet för alla

Motiv och bakgrund

Idag upplever många människor en brist på livskvalitet. Anledningarna kan vara ohälsa, ensamhet, för hög arbetsbelastning eller avsaknad av arbete. Stressrelaterade problem är alltför vanligt, liksom ensamhet, utanförskap och depression.

En ekonomisk lösning där alla som vill har möjlighet att arbeta deltid skulle förändra vårt samhälle i grunden. Många skulle få möjlighet att känna ökad livskvalitet.

Fler skulle välja minskad arbetstid. Färre resor mellan hem och arbete skulle minska belastningen på miljön.

Fler skulle få möjlighet att komma ut i arbete och känna tillhörighet och gemenskap.

Fler skulle kunna växa som individer genom fortbildning parallellt med arbete; utveckla intressen och talanger som berikar livet.

Barn och unga är vår framtid. Vi behöver sätta deras behov högt.

fortsättning # 58

Närvarande föräldrar kan ge en större trygghet och ökad livskvalitet. Fler barn och unga vuxna skulle få möjlighet till en starkare familjegemenskap med närvarande föräldrar. Kanske skulle detta hjälpa till att minska ungdomskriminaliteten och den ökande depressionen bland unga.

Det finns pengar. En omfördelning av resurserna är nödvändig för en hållbar omställning. Prioritera miljöansvar och livskvalitet före konsumtion! Det är oförsvarbart att ge stöd till flygindustri, kolbrytning eller liknande för att kortsiktigt rädda jobb, det är bättre att satsa dessa pengar i en omställning där fler jobb skapas på lång sikt när många kan minska sin arbetsinsats till hälften.

De flesta människor vill kunna försörja sig på egen hand och far illa av att behöva be om pengar för sitt uppehälle. Arbetslöshetsersättning, sjukersättning, aktivitetsersättning, ekonomiskt bistånd och liknande att behöva ansöka och dessutom riskera att få avslag kan skapa ytterligare stress och ohälsa.

A-kassa, försäkringskassa, socialtjänstens och liknande ekonomiska insatser kan förändras. Istället för bidragssystemet med ansökningsförfarande och handläggande kan dessa pengar omvandlas till en garantinivå, lika för alla, som ger människor en grundtrygghet. En hållbar omställning på riktigt!

Eva Gustavsson, Annika Elmqvist

Kundvänlig betalning av tågbiljetter

Sammanfattning

Om vi vill minska klimatutsläppen från trafiken behöver vi föra över resor från bil till tåg. Det behöver då dels bli billigare att ta tåget (se andra motioner) och dels enklare att göra det, helst lika enkelt som att ta bilen.

Det är även viktigt att inte systemet ändras alltför ofta, sällanresenärer ska inte behöva börja om från början i ett nytt system vid var och varannan resa. Flera olika sätt att köpa biljetter bör erbjudas.

Det behövs alltså ett kundorienterat system istället för det nuvarande företagsekonomiskt orienterade.

Föreslagna åtgärder

- Behåll samma system under lång tid
- Gör det enkelt att köpa biljett – återinför biljettförsäljning och bemanning på stationerna
- Inför möjlighet att köpa biljett på tåget till måttlig merkostnad
- Gör biljetterna opersonliga igen
- Låt färdbiljetten vara giltig i t.ex. två månader
- Låt SJ-tåg/fjärrtåg ingå i det kommande nationella biljettsystemet för kollektivtrafik

Motiv och bakgrund

För den som har en bil är det mycket enkelt att hoppa in i den och köra iväg. Det borde vara nästan lika enkelt att ta tåget. Att tågresan innebär att passa en tid för avgång till skillnad från bilen som alltid väntar in, det går förstås inte att komma ifrån. Men allt annat som kan göra det krångligt för resenärerna bör åtgärdas. Hela systemet kring tågresan bör utformas med enkelhet och tillgänglighet för kunden som viktigaste faktor, inte bara vara företagsekonomiskt orienterat.

fortsättning # 61

Det är många som har för avsikt att ta tåget istället för bilen på längre resor. Sedan blir det inte alltför sällan bilen i alla fall. I många fall nämns som anledning ett pris för tåget som är två eller tre gånger högre än för motsvarande bilresa (se annan motion), i andra fall spelar det gissningsvis in att det är krångligt att veta hur det går till att resa på annat sätt än det vanliga.

De personliga biljetterna behövs inte i en fast prisstruktur utan lotteriinslag (se annan motion), vilket skulle underlätta livet för t.ex. barnfamiljer. Om en förälder som skulle åka till släkten eller på ett nöje tillsammans med barnen blir krasslig eller får annat förhinder, kan den andra föräldern enkelt göra resan istället.

Färdbiljetten bör gälla i t.ex. två månader så att resan kan skjutas upp vid mindre förhinder. Det räcker att det finns platsbiljetter som är bundna till ett visst tåg. I den mån det är svårt att planera för lagom antal vagnar per tåg, kan vissa vagnar enbart ha reserverade sittplatser, medan andra tillåts att bli lite mer fullbesatta med stående passagerare. Om tåget ska kunna konkurrera med bilen, måste mer spontant resande bli möjligt både prismässigt och kapacitetsmässigt. Nu är det resenärerna som får ta olägenheterna av detta, istället behöver tågoperatörerna få anslag att ta höjd för variationer i resandet i rimlig utsträckning. Även möjligheten att köpa biljett på tåget till ett måttligt merpris är viktig för att spontanresandet med tåg ska kunna konkurrera med bilen.

Det kommande nationella biljettsystemet för kollektivtrafik ska förstås gälla även för tågen, och för samtliga tåg. I den mån det krävs högre priser för vissa snabbtåg bör det framgå redan vid påstigningen för att undvika överraskningar för resenärer som riskerar att gå på fel tåg.

Eva Gustavsson

Återinför en affärstidslag

Sammanfattning

Från 1939 till 1972 hade Sverige en affärstidslag som föreskrev att butiker skulle vara stängda på lördagseftermiddagar och söndagar samt på kvällar efter ett visst klockslag.

Att återinföra en affärstidslag skulle minska matsvinnet, minska överkonsumtionen, och förhoppningsvis även minska stressen och ohälsan i samhället.

Föreslagna åtgärder

- Inför en affärstidslag som reglerar vilka öppettider affärer av olika slag inklusive webbutiker får ha.

Motiv och bakgrund

Från 1939 till 1972 hade Sverige en affärstidslag som reglerade när butiker fick hålla öppet. De flesta butiker var alltid stängda på lördag eftermiddag och söndagar samt på kvällar efter ett visst klockslag. Historien om affärstiderna i Sverige: <http://www.handelnshistoria.se/historien/handelnslagstiftning/reglering-av-oppettider/>

fortsättning # 65

Detta var positivt för att minska konsumtionen och därmed klimatutsläppen i flera avseenden:

1. Minskat matsvinn. Livsmedelsbutikerna ville minska svinnet av färskvaror och ansträngde sig att sälja slut på sådana till lördag middag. Konsumenterna fick tillfälle att "äta ur skåpet" på söndagarna och därmed minska sitt svinn.
2. Minskad konsumtion. Gissningsvis hinner de flesta handla mer när hela helgen kan ägnas åt att gå i affärer. När det inte går att ägna hela söndagen åt att köpa prylar, får vi människor tillfälle att öva upp förmågan att hitta på annan sysselsättning istället. Med ett egenpåtaget köpstopp på ett år vittnar en och annan om att deras barn är glada att slippa tillbringa helgerna i ett köpcentrum.
3. För länge sedan behövdes det en vilodag i veckan för att orka med det tunga arbetet med att försörja sig. Nu skulle vi behöva en vilodag per vecka från konsumerandet för att minska vårt klimatavtryck.

När de minskade öppettiderna blir lika för alla butiker, ger det sannolikt butikerna bättre lönsamhet genom minskade lönekostnader.

Åsikterna om reglering av öppettider är många:

<https://handelsnytt.se/2017/02/21/behovs-en-lag-om-oppettider/>

Eva Gustavsson

Överkonsumtion av godis och läsk ger klimatutsläpp och dålig hälsa

Sammanfattning

Godis och läsk skapar ett sug hos oss att konsumera mer än vi mår bra av. Den stora tillgängligheten ökar konsumtionen ännu mer. All överkonsumtion är till skada för klimatet och ifråga om sockerrika produkter får det även en indirekt påverkan på klimatet i flera led. Bet- och sockerrörsodling är markkrävande och sockerframställningen förorsakar stora klimatutsläpp.

Försäljningen av alkohol och cigaretter är strikt reglerad eftersom de har stora skadliga effekter på folkhälsan. Godis och läsk borde regleras på ett liknande sätt för att minska tillgängligheten i samhället.

Föreslagna åtgärder

- Reglera försäljningen av godis och läsk
- Tillåt inte försäljning nära skolor
- Tillåt inte försäljning i butiker som inte säljer livsmedel

Motiv och bakgrund

Folkhälsan och klimatförändringarna hänger samman på flera sätt. Ångest som skapar psykisk ohälsa är en följd av klimatförändringarna (se annan motion). Konsumtionen av godis och läsk är en annan faktor som försämrar både folkhälsan och klimatet och den har ökat dramatiskt de senaste decennierna. En anledning av flera kan vara att söta produkter är tillgängligt på många fler ställen idag än för femtio år sedan. Det går knappt att gå in i någon affär av något slag utan att den frestar med godis och ev. läsk. Det gäller trädgårdsaffärer, järnhandel, bokhandel med flera specialbutiker.

fortsättning # 66

All överkonsumtion är till skada för klimatet och när det gäller så hälsoskadliga produkter får det även en indirekt påverkan på klimatet i flera led. Se <https://klimatriksdagen.se/wp-content/uploads/2021/09/Ma%CC%88nniskan-i-Klimatkrisens-Tid-210913.pdf>, avsnitt D. Kost.

- Själva produktionen av varan, transporter och försäljning påverkar givetvis klimatet på samma sätt som alla varor. Odlingen tar mycket mark i anspråk, och processen att framställa sockret ger stora utsläpp av koldioxid, svaveloxid, kolmonoxid och kväveoxider.

- Godis är oftast plastförpackat, och dessa förpackningar skapar utsläpp vid förbränningen

- Det är väl belagt genom forskning att resultatet av överkonsumtion av socker blir en mycket dålig folkhälsa med bl.a. diabetes- och fetmaepidemi, som kräver utbyggnad av sjukvård och även intensivvård; detta medför ytterligare klimatutsläpp för att kunna ta hand om tillströmningen av patienter med sådana välfärdsrelaterade sjukdomar. Enligt länken ovan står sjukvården för 4,4 % av klimatutsläppen i Sverige. Det mänskliga lidandet p.g.a. all denna ohälsa går inte att värdera i siffror. Se även motion 68.

Försäljningen och utskänkningen av alkohol och cigaretter är strikt reglerad eftersom de har stora skadliga effekter på folkhälsan. Därför borde försäljning av godis och läsk regleras på liknande sätt för att minska tillgängligheten i samhället. T.ex. borde inte försäljning av sådant tillåtas inom en "lunchrasts gångavstånd" från skolor eller i butiker som inte säljer livsmedel.

Eva Gustavsson

Kundvänlig prisstruktur för SJ-tåg

Sammanfattning

För den som har en bil är det mycket enkelt att starta den och köra iväg. Kostnaden är oftast mycket förutsägbar, det är kända fasta kostnader och drivmedelskostnaden beror av sträckan. För tågresor med SJ är det ett lotteri att hitta mycket billiga biljetter – eller råka ut för fantasipriser. För att konkurrera med bilen behöver priserna vara generellt lägre, rabatterade för grupper och mer förutsägbara.

Föreslagna åtgärder

- Slopa lotteripriserna och inför fasta taxor för lågtrafik och högtrafik i två eller tre olika nivåer
- Dessa taxor ska ligga på en konkurrenskraftig nivå jämfört med bilkostnaden
- Låt barn åka med gratis eller mycket billigt
- Inför grupprabatter för att efterlikna prisstrukturen för bilen – ju fler desto billigare per person
- Enkelt återköp av samtliga typer av biljetter

Motiv och bakgrund

Kostnaden för en bilresa är inte exakt känd i förväg, men ändå ganska förutsägbar (så länge inte bilen går sönder). Att köpa tågbiljetter är däremot ett lotteri. En biljett på en och samma sträcka kan kosta ett par hundralappar eller flera tusen, beroende på hur långt i förväg resan bokas och hur många som vill åka samtidigt.

Det är oftast två eller tre gånger så dyrt att ta tåget som att ta bilen, speciellt om det är en hel familj som ska åka. Rabatter för små grupper och mycket låga priser eller gratis för barn är därför ett viktigt sätt att föra över resande till tåget.

fortsättning # 67

En ekonomisk trygghet i att inte förlora pengarna om resan inte kan genomföras är en ytterligare aspekt. En del av IKEA:s framgång torde vara att de är generösa med återköp. Även samtliga färdbiljetter till tåget borde få återlämnas utan krångel fram till att giltighetstiden upphör (se även annan motion om tågbiljettsystem).

Meningen med att differentiera taxorna för högtrafik och lågtrafik är att få en något jämnare beläggning av resande över veckan. Fredag kväll och söndag kväll är de tider då de flesta vill resa, högtrafiktid. Det är miljö- och klimatomässigt och även ekonomiskt fördelaktigt om resande med hjälp av ett lägre pris kan lockas att välja förbindelser på vardagar och lördagar istället. Därigenom kan trafiken genomföras med en totalt sett mindre vagnspark och till i genomsnitt lägre priser.

Eva Gustavsson

Klimat- och patientvänliga vårdmetoder

Sammanfattning

Sjukvården skulle kunna bli mer effektiv och samtidigt mer resurs- och klimatutsläppssnål genom fler effektiva alternativa behandlings- och vårdmetoder och därigenom samtidigt öka befolkningens välbefinnande.

Föreslagna åtgärder

- Inför mer resurssnåla och effektiva alternativa vårdmetoder, t.ex. kostbehandling, yoga och träning
- Satsa på friskvård genom god kost, fysisk rörelse och minskad stress

Motiv och bakgrund

Alternativa vårdmetoder kan minska material- och energikonsumtionen inom vården och privatlivet. Ett exempel är amningsstöd för att fler mödrar ska kunna amma sina barn. Detta minskar tillverkning och transporter av modersmjölksersättning med alla klimatutsläpp det medför och samtidigt förbättras både barnens hälsa och anknytningen mellan mor och barn.

Ett annat exempel är kostbehandling, som utgörs av en näringsrik kost som tillagas av rena oraffinerade råvaror i anslutning till måltiden och anpassat efter den sjukdom det gäller. Detta är en avsevärt mer patientvänlig, klimat- och miljövänlig vård än operationer och långvarig sjukdom. En ny studie om kostbehandling har visat mycket goda resultat:
<https://www.kostfonden.se/korttidsfasta-och-lCHF-effektivt-mot-fettlever/>

En parallell satsning på friskvård och folkbildning inom detta område skulle medföra stora fördelar för både klimatet och folkhälsan, genom bl.a. mindre belastning på sjukvården. Enligt <https://klimatriksdagen.se/wp-content/uploads/2021/09/Ma%CC%88nniskan-i-Klimatkrisens-Tid-210913.pdf>, avsnitt F.4, står sjukvården för 4,4 % av klimatutsläppen i Sverige.

Eva Gustavsson

Söndag 3.0: Skapa klimatpositiva mötesplatser

Sammanfattning

Samhället bör erbjuda klimatpositiva mötesplatser där människor kan träffas, hitta social gemenskap och få stöd i att skapa sig en mindre klimatbelastande tillvaro. Det bör ha inslag av både fritidsgård, cykelkök, inspirations- och kulturverksamhet. Syftet är att erbjuda alternativ till shopping framför allt på helgerna, att minska ensamheten och ge inspiration och kunskaper för individuell klimatomställning: Söndag 3.0.

Föreslagna åtgärder

- Ge kommunerna i uppdrag att skapa klimatpositiva mötesplatser för alla människor
- Ge bidrag till kostnaderna för detta
- Mötesplatserna ska innehålla social samvaro, reparationsmöjligheter, inspiration och kulturaktiviteter

Motiv och bakgrund

hopping har blivit en sysselsättning att fylla lediga dagar med. När "alla" gick till kyrkan förr i tiden så blev kyrkbacken en mötesplats där sociala kontakter odlades i många syften (söndag 1.0). Så småningom ersattes detta av våra köpcentrum dit många vallfärdar på helgerna för att shoppa, luncha och fika (söndag 2.0).

Det är hög tid att ersätta detta med nya sociala och klimatpositiva mötesplatser/sysselsättning (söndag 3.0). Oavsett om en ny affärstidslag införs eller inte (se annan motion), behövs alternativa tidsfördriv istället för shopping. Ytterligare ett syfte är att minska ensamheten i samhället och den ohälsa som följer med den.

fortsättning # 70

Kommunerna bör få i uppdrag att skapa mötesplatser dit människor kan komma för att

- träffa andra människor, viktigt för både familjer och singlar
- få en alternativ sysselsättning till att shoppa
- erbjudas inspiration till och hjälp med klimatomställning i vardagen, t.ex. genom klimatcoachning
- få tillgång till verktyg, symaskiner, material för skapande verksamhet, musikinstrument med mera
- få tillgång till kunnig hjälp med att laga sina prylar, t.ex. cyklar och kläder istället för att kasta och köpa nytt

För detta behövs lokaler, personal och viss utrustning. Lokalkostnaden blir låg och resursutnyttjandet effektivt om befintliga helgtomma lokaler, t.ex. skolor, utnyttjas. Arbetstillfällen skapas genom att personal behövs för att välkomna besökare och bistå med kunskaper.

Tove Wahlund, Bo Franzén, Ester Gubi, Shervin Shahnavaz

Avveckla klimatskadliga subventioner för minskad klimatpåverkan och ökad fysisk och psykisk hälsa hos barn och unga

Sammanfattning

Det är oacceptabelt att staten subventionerar verksamhet som redan idag skadar oss och våra barns hälsa, både fysiskt och mentalt. Skadorna är både direkta och indirekta, t ex genom infektioner, allergier, lungsjukdomar, vatten- och matbrist, stress, depression, och försämrad tillgång till utbildning och säkerhet. Upp till 20% av alla dödsfall globalt kan kopplas till fossila bränslen och barn är särskilt utsatta. Internationellt ökar nu stödet för avveckling av subventioner och det finns vetenskapligt stöd för att en konkret och ambitiös strategisk plan i sig kan öka tilliten hos unga.

Föreslagna åtgärder

- (1) Ta fram en övertygande, ambitiös och rättvis plan för avveckling av klimatskadliga subventioner.
- (2) Kommunicera effektivt till framförallt barn och unga att detta arbete startar nu och hur planen ser ut nationellt.
- (3) Implementera planen för avveckling senast från och med 2023.

Motiv och bakgrund

PROBLEMET. Sveriges övergripande klimatmål är att senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa nettoutsläpp. I denna ambition ingår också att vara världsledande vad gäller klimatomställningen.

fortsättning # 86

Enligt klimatpolitiska rådets senaste rapport är den förda politiken i Sverige dock inte förenlig med de klimatmål som Sveriges riksdag antagit (1). Samtidigt subventionerar svenska skattemedel genom bidrag, stöd och skattelättnader förbränning av fossila bränslen med 30 miljarder kronor varje år. Enligt Naturskyddsföreningen är det skatteundantag för fossila bränslen som utgör den största delen av dessa subventioner, omkring 12 miljarder kronor (2).

Fossil förbränning har stor negativ påverkan på planetens biosfär och dessutom mycket negativa effekter på människors hälsa. Upp till 20% av alla dödsfall globalt kan kopplas till luftföroreningar från fossila bränslen (3). Klimatförändringarna har också negativ påverkan via både direkta och indirekta effekter på just ungas hälsa, bl a genom ökad risk för infektionssjukdomar och luftvägssjukdomar samt minskad tillgång till mat, utbildning och säkerhet (4). I Sverige bedöms klimatförändringar påverka barn och unga genom förvärrade allergibesvär och astmasymtom, effekter av värmestress samt ökad risk för vissa infektionssjukdomar (5, 6). Man har dessutom noterat en rättviseaspekt där barn till vårdnadshavare med lägre utbildningsnivå eller utlandsfödda oftare än andra riskerar att exponeras för hälsoskadliga luftföroreningar (5).

Fossil förbränning ökar inte bara risker för fysisk ohälsa hos barn och unga, utan även risker för psykisk ohälsa så som PTSD, depression, ångesttillstånd och sömnbesvär (7). En ny global rapport visar att över hälften av barn och unga oroar sig för sin familjs säkerhet och upplever att ångest över klimatet påverkar deras funktion i vardagen (8) och enligt en rapport från Folkhälsomyndigheten oroar sig även många unga i Sverige för klimatet (3). Att Sverige samtidigt subventionerar fossil förbränning, och därigenom finansierar den globala uppvärmningen, bidrar alltså till att ytterligare försämra ungas fysiska och psykiska hälsa. Diskrepansen mellan ord och handling är uppenbar. När unga ser denna bristande logik och vuxenvärldens underlåtenhet att agera för att säkra deras rätt till hälsa och trygghet, undermineras deras tilltro till vuxna och till det politiska systemet.

LÖSNING. Således krävs en konkret och ambitiös strategisk plan för avveckling av klimatskadliga subventioner, för att minska Sveriges negativa klimatpåverkan och försämring av barns och ungas fysiska och psykiska hälsa. Förutsättningar för avveckling av subventionerna finns. Enligt Naturskyddsföreningen (2) vill sex av riksdagens åtta partier fasa ut merparten av de svenska skatteundantagen för fossila bränslen. Europaparlamentet har år 2021 dessutom röstat för att göra det rättsligt bindande för alla medlemsstater att fasa ut klimatskadliga subventioner senast 2025 (9) och internationellt ökar stödet för avveckling av subventioner (10). För Sveriges riksdag handlar det alltså nu om att utforma en övertygande plan för att fasa ut dessa subventioner på ett rättvist samt socialt och ekologiskt hållbart sätt. Utfasningen behöver ske så att människors och planetens hälsa förbättras.

fortsättning # 86

Denna plan behöver därefter kommuniceras tydligt till barn och unga för att visa att rimliga, kännbara och effektiva steg tas i riktning mot ett fossilfritt samhälle.

Referenser:

1. Klimatpolitiska rådet. Klimatpolitiska rådets rapport 2021. 2021.
2. Naturskyddsföreningen. Avskaffa klimatskadliga subventioner. 2018.
3. Vohra K, Vodonos A, Schwartz J, et al. Global mortality from outdoor fine particle pollution generated by fossil fuel combustion: Results from GEOS-Chem. Environ Res. 2021;195:110754.
4. Helldén D, Andersson C, Nilsson M, et al. Climate change and child health: a scoping review and an expanded conceptual framework. The Lancet Planetary Health. 2021;5(3):e164-e75.
5. Folkhälsomyndigheten. Miljöhälsorapport 2021 - Barns miljörelaterade hälsa. 2021.
6. Klimatriksdagen. Människan i klimatkrisens tid. 2021.
7. Burke SEL, Sanson AV, Van Hoorn J. The Psychological Effects of Climate Change on Children. Current Psychiatry Reports. 2018;20(5):35.
8. Marks E, Hickman C, Pihkala P, et al. Young People's Voices on Climate Anxiety, Government Betrayal and Moral Injury: A Global Phenomenon. 2021.
9. WWF. All environmentally harmful subsidies must stop by 2027 at the latest, says European Parliament 2021, <https://www.wwf.eu/?uNewsID=3981916>.
10. FFFSR. "We must act now": Ten governments call on world leaders to phase out fossil fuel subsidies 2020, <http://fffsr.org/2020/12/we-must-act-now-ten-governments-call-on-world-leaders-to-phase-out-fossil-fuel-subsidies/>.

Hanna Sjöberg

Förbjud tobaksvaror

Sammanfattning

Tobaken i all dess industriella form är en drog med stor skadlighet. Genom att helt förbjuda kommersiella tobaksvaror visar Sverige att vi förstår dess enorma skador: skador av kemikalier och markskövling av planeten, de fysiska tobaksrelaterade sjukdomar som årligen kostar Sverige 30 miljarder kronor att ta hand om, ett omänskligt liv för de barn och vuxna som arbetar organiserat hos stora tobaksbolagen, den rena luften vi eftersträvar : utan utsläpp av giftiga ämnen eller rök.

Föreslagna åtgärder

Förbjud kommersiella tobaksvaror i Sverige.

Tobak är en omodern och hälsovådlig drog med enorma kostnader: 30 miljarder för Sverige att vårda dess många offer.

Det associeras till tyngre droger, kriminalitet och utanförskap.

Det är helt onödigt att röka och snusa.

Tobaksbolaget använder barnarbete.

Snus och cigaretter bidrar till största nedskräpningen i avlopp och på gator.

Motiv och bakgrund

Viktiga fakta;

https://youtu.be/vWL-8_td5TM

(1 minut 27 sekunder lång film från Tobaksfakta om att tobak är miljöskadligt.)

I dagsläget hösten 2021 importerar Sverige tobaksvaror från tobaksplantage där barnslavar organiserat arbetar för de multinationella bolag som äger världens tobaksindustri, förutom barnarbetet samt de rikliga mängder kemikalier på de besprutade plantagerna, tas den jordyta upp, där bra mat till befolkningen som lever och bor där, hade kunnat odlas.

fortsättning # 87

Varje år kostar vården i Sverige av personer med skador relaterade till bruket av tobak många miljarder kronor (30 miljarder). Kapitalismens kommersiella dröm om ett liv som vinnare. Verklighetens resultat är naturens skövling och många nivåer av obalans.

Flera av de globala målen påverkas positivt av att förbjuda inköp all sorters tobaksvaror: snus, cigarrer och cigarettpaket, rulltobak och så vidare.

Mål 1/ ingen fattigdom - genom bättre betalt arbete med (tex) egna odlingar av frukt och grönsaker istället för slavarbete med tobaksodling.

Mål 3/ god hälsa och välbefinnande - hälsan går att återfå för de flesta av de som idag röker eller snusar. Man ordinerar tex rökare som ska opereras att helt avstå ifrån tobak sex veckor innan operationen och sex veckor efteråt: detta för att människokroppens vānader läker bättre om de inte störs av giftig tobak.

Mål 8/ anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt - Det är förfärligt att bland annat barn i organiserad skala arbetar med tobaksodling och producerande av tobaksvaror för de multinationella företag som tycker att PENGAR är det väsentliga i tillvaron. Det behöver förändras! Sverige kan vara tydlig och vägra samarbete med tobaksbolag.

Mål 12/ hållbar konsumtion och produktion - En hållbar konsumtion betyder bl a att de produkter som tillverkas och som vi konsumenter kan köpa bör vara något som är bra för oss och att produktionen sker på ett klimatsmart sätt; en beskrivning som står i opposition till tobaksvaror.

Mål 13/ bekämpa klimatförändringarna
- Landområde där man odlar tobak är bättre att de boende på platsen använder till lokal frukt- & grönsaksodling.

Det är väldiga mängder kemikalier som besprutar fälten med tobak. Det är giftiga cancerframkallande ämnen i varje cigarett - alltså är rökande helt emot frisk luft och minskade utsläpp.

Mål 15 ekosystem och biologisk mångfald -
Om världens länder lade ned tobaksindustrin och de familjer som nu odlar tobak i världen fick den marken att odla (ekologiskt) mat på- skulle det innebära en stor förbättring av den biologiska mångfalden och ett stärkande av de naturliga ekosystem. Genom små jordbruk (i motsats till gigantiska monokulturer med tex tobak-kaffe-bomull-soja-kakao-ananas-palmolja-boskapsuppfödning) kan Jordens landskap få mer liv igen. Jordbrukarna skulle kunna försörja sig på matmarknaden vid skördetid.

fortsättning # 87

Associationer till tobak:

Tobak och kaffe ? tobak och alkohol- tobak och kriminalitet- tobak och uteliggare - tobak på fängelset- tobak och hårt fysiskt arbete med en paus där man tar en cigg ? - tobak och cancer ? - tobak och cannabis- tobak och festa- tobak och förstörda skrumpnade lungor- tobak = minskad livslängd- tobak och luftrörssjukdomen kol ? - tobak och nikotingula fingrar och hy, slemhosta och en allmänt usel kondition.

Att bruket av tobak kan vara en inkörsport för unga till starkare droger är dokumenterat. Det svenska snuset gör kanske mindre skada än rökning- men snus är en drog tjugo gånger starkare än cigaretter- bland annat flera former av muncancer och tandskador kommer därifrån- snus och fimpar är dessutom vanligaste nedskräpningen (i alla fall i svenska avloppssystemet samt i fjällen). Jag tänker på Stefan Sundströms hemodlade snus som han gör av sin tobak- en växt bland de andra i ett litet växthus. Kanske kan vi tillåta hemodlat men det väsentliga i nuet är att helt förbjuda den multinationella tobaksindustrin.

Christer Gullberg, Varis Bokladers

Lägre pris på ekologiska livsmedel

Sammanfattning

Ekologiska livsmedel är bättre för klimatet och för människans hälsa. Genom att ta bort momsen vill vi att fler skall ha råd att köpa ekologiska livsmedel. För närvarande minskar andelen ekologiska livsmedel i både konsument och i offentliga sektorn på grund av dyrare produkter. Idag är ekologiska livsmedel dyrare för konsumenterna med ca 25 - 30% och ca 12% inom offentliga sektorn än konventionella produkter. Det främsta skälet till de högre priserna är att produktionskostnaderna i jordbruket är högre.

Föreslagna åtgärder

- Ta bort momsen på ekologiska livsmedel. För att få fler att ha råd att köpa ekologiska produkter.
- Skapa en instans som har som uppgift att sammanställa vilka livsmedelsprodukter som är bra för klimat, hälsa, djurvälstånd och biologisk mångfald. Detta kan göras på samma sätt som man har gjort i WWFs köttguide
- Detta kommer att stimulera fler odlare att våga satsa på ekologisk produktion.

Motiv och bakgrund

Det finns ett antal studier som visar på köpbeteenden av ekologiska produktioner både för konsumenter och offentliga sektorn när det gäller ekologiska produkter. Enligt Ekomatcentrum ökade användningen av ekologiska livsmedel ända sedan man började mäta 1999. År 2020 har det, för första gången, minskat med en procentenhet.

Mängderna som hanteras är små och måste hållas åtskilda från övriga produkter. För att få märka varorna måste ekoproducenterna också betala en särskild avgift, för märkning och kontroll. Det visar på att i konsumentledet är ekoprodukter i snitt 20 - 40 % dyrare, då det är en högre produktionskostnad för jordbruket.

fortsättning # 88

Regeringens inriktningsmål för offentlig sektor är att de livsmedel som man köper in skall var 60 % ekologiskt till år 2030. Offentliga sektorns mål är svår att nå eftersom man får en fördyrning på inköp av ekologiska produkter med ca 12%. Andelen ekologiskt har för första gången på 20 år även minskat i offentlig sektor. Det främsta skälet till de högre priserna är att produktionskostnaderna i jordbruket är högre.

Rapport: Prisbildning och efterfrågan på ekologiska livsmedel
Livsmedelsekonomiska institutet Box 730
220 07 Lund <http://www.sli.lu.se> Rapport 2001:1
ISSN 1650-0105.

Rapport: EKOMATCENTRUM
Marknadsrapport 2021, ekologiskt i offentliga sektorn 2020.
Minskad andel ekologiskt 2020

Riksdagsmotion; En motion gjord på ekologiska produkter för att sänka momsen.
2009/10:Sk484 av Björn Lind m.fl. (s)

Ola Gabrielson

Klimatanpassa barnbidraget! (Från KR18)

Sammanfattning

Överbefolkning är en starkt bidragande orsak till klimatkrisen. Speciellt mängden människor i den rika världen orsakar långt över sin andel av utsläpp per capita. Den familjepolitik som Sverige införde efter andra världskriget och som sedan kopierats av flera andra länder leder (vilket var avsikten) till allt fler medborgare. Konsekvensen blir högre belastning på naturresurser och klimat.

Om Sverige ska trovärdigt propagera för lägre klimatbelastning måste vi sluta stimulera befolkningstillväxt. Ett första steg vore att anpassa barnbidragen till klimatet.

Föreslagna åtgärder

Jag föreslår att

- flerbarnstillägget tas bort,
- barnbidrag betalas för ett eller max två barn,
- barnbidraget räknas upp proportionellt till föräldrarnas ålder.

Motiv och bakgrund

Den socialdemokratiska visionen på 1930-talet om det goda samhället ledde till att makarna Gunnar och Alva Myrdal skrev boken 'Kris i befolkningsfrågan'. De räknade ut att befolkningspyramiden skulle innehålla allt fler äldre, vilka skulle via pensionen försörjas av relativt allt färre arbetande skattebetalare. Deras lösning var befolkningstillväxt, så att den unga delen av befolkningen alltid skulle vara många fler än de äldre. Det politiska resultatet blev barnbidrag och andra transfereringar till barnfamiljer.

Problemet med denna lösning är att den kräver ständig tillväxt för att fungera; i stort alltså samma problem som vårt ekonomiska system har. Exponentiell tillväxt slår förr eller senare i det Malthusianska taket. I just detta fall samverkar bägge tillväxterna till att vi mycket snabbt närmar oss taket.

fortsättning # 101

Tyvärr har befolkningsfrågan en tendens både att misstolkas och att vara politiskt omöjlig. Vissa grupper anser att både problem och lösning finns i de fattigare länderna, utan att förstå att världens 10% rikaste (däribland nästan alla svenskar) står för mer än hälften av utsläpp och resursförbrukning. Andra försöker undvika frågan genom att säga att befolkningsökningen kommer att avstanna; vi kommer ihåg Hans Roslings presentation med lådor som förutsade att jordens befolkning kommer att stanna på 11 miljarder.

Men redan de 7,5 miljarder vi är nu är för många, speciellt om vi ska bibehålla och sprida en levnadsstandard ens i närheten av dagens rikas till alla människor på jorden. Skogarna orkar inte suga upp all den koldioxid vi släpper ut. Vi har redan huggit ner alltför mycket skog och gjort åkrar av dem. Åkrarna har vi sedan utarmat på näringsämnen så långt att det knappast går att odla på dem utan konstgödsel. Konstgödseln har sipprat ut i haven och orsakat kollaps av fiskbestånden, och andra arter dör av svält.

Världen, och framför allt den rika världen, måste arbeta för att minska sin befolkning för att kunna bibehålla en värdig standard. Sverige både kan och bör gå före, och ett konkret sätt att göra detta vore att sluta stimulera befolkningsökning genom att begränsa barnbidraget.

Detta kan göras på flera sätt. Enklast är att helt enkelt bara ge bidrag för ett eller möjligen två barn. Flerbarnstillägget måste naturligtvis slopas. Ett annat sätt, som föreslagits av bl.a. Olle Torpman i boken Miljöetik, kan vara att koppla bidraget till föräldrarnas (eller kanske yngsta förälderns?) ålder, för att på det sättet öka generationsgapet så att färre generationer lever samtidigt. Man skulle kanske också kunna införa att spara ihop till barnbidrag, likt hur pensionssystemet fungerar.

Det finns andra stimulanser för ökat barnafödande som kan diskuteras. Den subventionerade förskolan har så många andra fördelar för samhället att den antagligen inte bör röras, men vår mycket generösa föräldraledighet borde kunna diskuteras.

Ola Gabrielson

Alla ska ha jobbet på gång- eller cykelavstånd (Från KR18)

Sammanfattning

Genom att i lag begränsa antalet arbetsplatser per kvadratkilometer kan vi motverka den ohälsosamma geografiska centralisering av makt och resurser som pågår i Sverige och därigenom åstadkomma ett mänskligare och mindre klimatbelastande samhälle. För att underlätta denna omställning utan att öka resandet är det viktigt att förbättra möjligheterna till virtuell närvaro genom att öka kapaciteten för elektronisk kommunikation.

Föreslagna åtgärder

Jag vill att

- Regeringen lägger ett lagförslag som begränsar koncentrationen av arbetsplatser, för att på det sättet stimulera decentralisering från större till mindre städer;
- elektronisk kommunikation förbättras för att ge hög kvalitet för virtuell närvaro, i syfte att minimera resandet.

Motiv och bakgrund

Städer byggs från centrum och utåt. Det börjar med en central resurs, som t.ex. en brunn, ett bra vadställe eller en kyrka. Eftersom alla vill vara nära den så växer staden koncentriskt. Då makthavarna vill ha mer plats (för en opera eller ett nytt kontor) river de några hus och bygger nytt, och de som förut bodde där får flytta längre ut. Det blir en självklar hierarki; ju mer makt man har desto närmare centrum finns man. Resurserna blir fler och bättre, men de som har mindre makt får allt längre till dem.

fortsättning # 104

Det finns andra lagar som styr hur städer byggs. En av dem är en slags gravitation: Stora städer drar till sig människor, allt fler ju större staden är. Företag vill gärna finnas nära dem som styr pengarna, och de drar till sig arbetskraft. Det blir en symbios mellan företag och arbetskraft som accelererar tillväxten.

Det finns dock naturliga gränser för storlek. Mycket få djur eller växter växer oavbrutet, därför att allt större organismer till slut kollapsar under sin egen tyngd eller helt enkelt slutar fungera.

Städers utveckling följer samma randvillkor. Ju större staden blir desto längre blir resorna, fotgängare ersätts av cyklister som ersätts av bilister. Fler och fler människor ska samsas om resvägarna, och till slut uppstår en trafikinfarkt. Vi försöker lösa infarkten med att bygga transportmaskiner för arbetskraft, så kallad kollektivtrafik, men denna infrastrukturutbyggnad tar tid och ligger alltid steget efter stadens expansion med påföljd att även den är överbelastad.

Till slut når vi en tidpunkt då den totala samhällsnyttan för mer expansion blir noll och sedan negativ. I en tid då klimathotet kräver snabba neddragningar av energiförbrukning blir utbyggnad av transportsystemet extra problematiskt. De 'lagar' för vidare expansion av staden som förr kunde ses som självklara kan inte längre få styra.

Jag hävdar att flera av Sveriges stora städer redan passerat gränsen för de gamla lagarnas giltighet. I tillägg till myndigheter, skolor, sjukhus och kulturinstitutioner har andra arbetsplatser graviterat till Centrum, och fler och fler människor måste resa uppåt en timme för att komma till sitt jobb, och sedan en timme hem. Det motsvarar en tolfedel av deras vakna tid eller, om man vill se det så, mer än två år av deras liv. Denna tid skulle kunna användas mycket bättre.

Men framför allt, i detta sammanhang: Alla dessa resor kostar energi. Resor till och från arbetet står för en mycket stor del av Sveriges utsläpp, och måste därmed minska drastiskt. Att bara elektrifiera trafiken och sedan fortsätta som vanligt räcker inte; åtminstone under nästa 30 till 50 år måste vi sälja så mycket vi kan av vår elenergi till våra mindre lyckligt lottade grannländer för att hjälpa dem att avskaffa kolkraften. Vi kan helt enkelt inte fortsätta pendla till arbete långt hemifrån.

Lösningen måste vara en förändrad urbanisering. Vi måste sluta expandera de största städerna och istället bygga ut våra mindre städer. De gamla 'lagarna' måste motverkas med statliga regleringar och styrskatter, så att nya myndigheter och andra arbetsplatser sprids över landet.

fortsättning # 104

De riktigt stora arbetsgivarna måste dela upp sina verksamheter till flera lokala. Behovet av resor för möten och annat samarbete måste i hög grad ersättas med virtuell närvaro. Utbyggd elektronisk kommunikation ska möjliggöra detta.

Målet ska vara att alla ska ha jobbet på gång- eller cykelavstånd, dvs utsläppsfritt.

En sådan förändring har naturligtvis flera andra fördelar. Lokal matproduktion och -distribution blir enklare att åstadkomma. Bättre folkhälsa i och med mer motion. Människor får mer tid för ett liv utanför jobbet. Föräldrar kan spendera mer tid tillsammans med sina barn. Alla får närmre till naturen. Avflyttningen minskas. Och så vidare.

Jan Lindblad

Rätt till kortare arbetstid

Sammanfattning

Många kan tänka sig att arbeta mindre för motsvarande minskning i lön. Ge arbetstagare laglig rätt att sänka sin arbetstid med upp till 10% varje år med motsvarande sänkning av lönen. Inga särskilda skäl ska krävas. En arbetstagare ska på samma sätt kunna omvandla en löneökning med oförändrad arbetstid till oförändrad lön med arbetstidsförkortning.

Föreslagna åtgärder

Att ändra arbetsmarknadslagstiftning så
+ att arbetstagare årligen har rätt till sänkt arbetstid och lön med upp till 10% om så önskas
+ att arbetstagare kan växla löneökning mot arbetstidsförkortning om så önskas
+ att begrepp som "heltid" fasas ut

Motiv och bakgrund

En mängd undersökningar (se bla länkar nedan) visar att en signifikant del av dem som har ett arbete skulle vara intresserade av att minska sin arbetstid, till och med om det innebär en motsvarande sänkning eller utebliven höjning av lönen. I dagsläget är det vanligt att arbetsgivare nekar en förfrågan om sänkning av arbetstiden. Ofta anges inte några skäl. Än vanligare är att den arbetstagare som är intresserad av en kortare arbetstid inte ens har ställt frågan. Arbetsgivarens inställning är ofta känd på förhand, och arbetstagaren riskerar att betraktas som illojal eller ointresserad av arbetet, så det är inte utan risk att ställa en sådan fråga.

fortsättning # 111

Att företag nekar kortare arbetstid kan ha många skäl. Det kan uppfattas som enklare att bedriva verksamheten med exakt den bemanning som finns idag. Man vet vad man har, inte vad man får. Rekrytering är inte enkelt eller billigt. Det finns dock även vinster. Om samma antal arbetstimmar kan fördelas på ett något större antal personer ökar möjligheterna till flexibilitet runt scheman och semestrar. Risken för problematiska konsekvenser då en nyckelkompetens tackar för sig eller blir sjuk minskar om fler delar på kompetens och verksamhetskänedom.

Från det personliga perspektivet finns det många fördelar med att tillåta frivillig arbetstidsförkortning. Flexibiliteten ökar då det blir möjligt att kombinera ett jobb med ett annat jobb, tex en startup-verksamhet. Eller att ta hand om barn, anhöriga, djur eller odlingar. Eller mer tid för studier, bisysslor, hobbies, politik och folkrörelser. Metoden att successivt, år för år, korta arbetstiden i en verksamhet kan också vara en intressant komponent i utskiftandet av klimatskadlig verksamhet.

Samhället vinner ekonomiskt på en jämnare fördelning av arbete mellan medborgarna. Det ger goda effekter på en rad områden. Konceptet "heltid" förlorar successivt sin mening i ett allt mer flexibelt arbetsliv.

<https://aktuelltfokus.se/sifo-majoriteten-av-svenskarna-vill-ha-sex-timmars-arbetsdag/>

https://www.kommunal.se/sites/default/files/attachment/arbetstidsforkortning_tid_ar_pengar_kongress_2019_webb_0.pdf

<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1186097/FULLTEXT01.pdf>

Eva Gustavsson

Befolkningsökningen i Sverige som klimatfaktor

Sammanfattning

Två stora anledningar till klimatförändringarna är matproduktion och boende. Båda kräver en viss markyta per capita, och föranleder bl.a. avskogning och hårdgjorda markytor. Det driver i sin tur på klimatförändringarna. Ju fler människor vi blir på jorden desto mer mark tas i anspråk till detta. Och befolkningsmängden ökar.

Det vore mer effektivt för klimatet att bromsa befolkningsökningen i rika länder med stort klimatavtryck per capita. Därför bör Sverige byta fokus från att uppmuntra många barn per familj till att ge incitament att skaffa ett måttligt antal barn, och gärna senare i livet.

Föreslagna åtgärder

- Öka stödet till familjeplanering, preventivmedel och utbildning om detta
- Byt ut flerbarnstillägget mot ett förstabarnstillägg
- Ge förmåner till kvinnor som skjuter upp barnafödandet till ca 30 års ålder
- Utred noga hur åtgärder kan ske utan att enskilda barn drabbas negativt

Motiv och bakgrund

Den tydligaste orsaken till att vi ser förändringar i klimatet är användningen av fossila energikällor. En annan mycket viktig anledning är förändrad markanvändning, bl.a. avskogning och hårdgjorda markytor. Omfattningen av detta hänger samman med att vi är väldigt många människor på jorden just nu. Och vi blir kontinuerligt ännu fler. Siffror om världens befolkning finns här: <https://www.worldometers.info/se/>.

Eftersom vi i den rika världen påverkar klimatet mest med den livsstil vi har, t.ex. genom omfattande transporter, är det lämpligt att bromsa vår befolkningsökning i lika hög eller högre grad än som ofta diskuteras för andra länder. Se <https://www.lu.se/artikel/de-fyra-livsstilsvalen-som-ar-mest-effektiva-att-minska-din-klimatpaverkan>.

fortsättning # 112

Befolkningsmängden ökar inte bara globalt utan även i Sverige. SCB förutspår ytterligare 2 miljoner invånare i Sverige år 2070:

<https://scb.se/pressmeddelande/sa-vantas-sveriges-befolkning-vaxa-till-2070/>. En ökande andel av den folkökningen förutspås dock bero på nettoinvandring, vilket inte direkt ökar den totala folkmängden i världen. En del av den förutspådda befolkningsökningen beror på längre genomsnittlig livslängd. Det vore dock inte etiskt försvarbart att arbeta för minskad livslängd, varför födelsetalen och förstföderskornas ålder återstår som påverkbar faktor.

Oavsett vilken tanke som ligger bakom regler för barnbidrag, föräldraledighet och föräldrapenning kommer de att ha en styrande effekt. Det syns i statistiken att familjer påverkas avsevärt av sådant, se Inledning i

https://www.scb.se/contentassets/e92aa51b60e044dcae00e919d218ee1a/be0701_2017a01_br_be51br1702.pdf. Just nu styr de mot tätt mellan syskonen, mot förskjutning av graviditet till efter mamman fått anställning, och till att skaffa fler barn. Det vore lämpligt att använda dessa styrmedel på ett medvetet sätt för att inte främja ytterligare befolkningsökning till skada för klimatet.

Det skulle vara mer humant att minska folkmängden genom utbildning, milda styrmedel och familjeplanering än att det sker ofrivilligt genom svält och krig, vilket inte blir alltför osannolikt i en värld med allt knappare resurser. Därför bör den svenska familjepolitiken byta fokus från att uppmuntra många barn till att uppmuntra färre barn per familj. Till att börja med bör flerbarnstillägget avskaffas för barn som ännu inte blivit till. Istället är det lämpligt att införa ett förstabarnstillägg enligt modellen i Storbritannien. Första barnet får där ett högre belopp än de yngre syskonen, och där får även högavlönade föräldrar barnbidraget beskattat eller klara sig utan: <https://www.gov.uk/child-benefit/what-youll-get>.

Samtidigt är det MYCKET viktigt att inte vidta åtgärder som drabbar enskilda barn. Här behövs gedigna utredningar om följderna av olika styrmedel.

Ökad ålder för förstföderskor har redan länge varit en trend i vårt land, och det är en faktor som medför minskande folkmängd under en viss period. De förmåner som ges till mödrar som är etablerade i yrkeslivet synes ha spelat en roll här. Varför har det då betydelse för befolkningens storlek när i livet vi föder barn? Enklarest åskådliggörs det genom att titta på foton av olika generationer i en och samma familj. När varje generation får barn runt 20 års ålder kan det bli möjligt att samla 6 nu levande generationer på samma foto, nyfödd bebis, mamma 20 år, mormor 40 år, mormorsmor 60 år, mormors mormor 80 år mormors mormorsmor 100 år. I det andra extremfallet med 40 år mellan generationerna blir det: nyfödd bebis, mamma 40 år, mormor 80 år, slut. Det blir alltså färre nu levande personer med sent barnafödande, allt annat lika. Det har dock större risker att föda första barnet efter 35 års ålder än tidigare i livet och därför är det olämpligt att främja alltför långt uppskjutande.

Eva Gustavsson

Klimatpreppa byggnader på ett energieffektivt sätt

Sammanfattning

När värmeböljorna kommer allt tätare och blir allt varmare ställer alltfler människor krav på luftkonditionering, både privat och i offentliga byggnader. Detta eldar på klimatförändringarna ytterligare i en ond cirkel.

Vi behöver få tillgång till energieffektiva metoder att hålla en lägre temperatur inomhus än utomhus under värmeböljorna. Framför allt småbarn, sjuka och äldre är känsliga för höga temperaturer. Med passiva metoder som fuktabsorberande tegelfasad och -tak, markiser och orientering efter väderstreck kan behovet av tillsatsenergi för luftkonditionering minskas eller elimineras.

Föreslagna åtgärder

- Låt Boverket sammanställa riktlinjer för anpassning av både nybyggnation och befintliga byggnader för energieffektiv sänkning av inomhustemperaturen i värmeböljor
- Riktlinjerna ska i första hand avse passiva metoder för temperaturhantering
- Tillför resurser för att sprida kunskapen, ge incitament av olika slag och ev. även lagstifta

Motiv och bakgrund

Värmeböljorna kommer allt tätare och blir allt varmare när klimatförändringen fortskrider. Inomhustemperaturen kan med vissa huskonstruktioner och byggmaterial bli avsevärt högre än med andra mer genomtänkta konstruktioner.

Numera ställer alltfler människor krav på luftkonditionering, det säljs AC-anläggningar för privat bruk som aldrig förr och kraven höjs för offentliga byggnader som sjukhus och äldreboenden. Framför allt småbarn, sjuka och äldre är känsliga för höga temperaturer. Tyvärr eldar luftkonditioneringen på klimatförändringarna ytterligare i en ond cirkel.

fortsättning # 113

Vi behöver få tillgång till energieffektiva metoder att hålla en lägre temperatur inomhus än utomhus under värmeböjorna. Med passiva metoder som t.ex. fuktabsorberande tegelfasader och -tak, markiser mot solinstrålning genom fönstren, ljusa fasadfärger och orientering efter väderstreck kan behovet av tillsatsenergi för luftkonditionering minskas eller elimineras. Det finns säkerligen många fler byggtekniker som bidrar till lägre inomhustemperatur.

Riksdag och regering bör ge Boverket i uppdrag att ta fram eller bearbeta riktlinjerna för klimatvänlig byggteknik i avsikt att minska behovet av luftkonditionering. Det behöver även tillföras resurser för att sprida kunskapen, ge incitament av olika slag och ev. även lagstifta.

Tegel är ett mycket hållbart och miljöriktigt material med goda egenskaper för inomhusmiljön:

<http://www.husbyggaren.se/tegel-alla-tiders-byggmaterial/>

Inger Björk, Stellan Hamrin

Arbetstidsförkortning till 30 timmars arbetsvecka eller 6 timmar per dag

Sammanfattning

Arbetstidsförkortning med 6 timmars arbetsdag med bibehållen lön är en allt viktigare fråga för att möjliggöra klimatomställningen. Vi behöver minska den privata konsumtionen till förmån för gemensamma välfärdstjänster och vi behöver mer tid för människor att kunna delta i omställningsarbetet. Arbetstidsförkortningen är en viktig jämställdhetsfråga och förbättrar människors hälsa och välbefinnande. Arbetstidsförkortningen kan finansieras med en del av lönehöjningarna under högst tio år.

Föreslagna åtgärder

Att riksdagen lagstiftar om en sänkt arbetstid till 30 timmars arbetsvecka eller 6 timmar arbetsdag delvis finansierad med reducerade lönehöjningar under högst tio år.

Motiv och bakgrund

En arbetstidsförkortning har många positiva effekter för människor. Det ger möjlighet till mer tid för barn o familj och till större gemenskap, hälsosammare liv och mera tid för olika slags engagemang. Detta har länge varit en viktig fråga för ökad jämställdhet, då det ger större möjligheter att dela uppgifter i hushållet på ett mer jämlikt sätt. Och det är en allt viktigare fråga för att möjliggöra klimatomställningen. Vi behöver minska den privata konsumtionen till förmån för gemensamma välfärdstjänster och vi behöver mer tid för människor att kunna delta i omställningsarbetet. Arbetstidsförkortningen kan finansieras finansieras ex genom att årligen avsätta en del av lönehöjningarna under högst tio år.

Anders Sjösten och Elisabeth Rosenberg

Underlätta för elbilsägare, speciellt i tätbebyggda områden

Sammanfattning

I storstäder och tätbebyggda områden har naturligtvis utsläpp från t.ex. biltrafiken en mer direkt påverkan på den lokala miljön än i glesbygd. Därför borde det vara viktigt att boende i lägenheter i storstäderna lätt ska kunna ladda sin bil med el och köra fossilfritt där. Laddbara bilar ska inte bara vara en möjlighet för de som bor i eget hus och kan ladda hemma. Den möjligheten måste också finnas om man bor i flerbostadshus.

Fler ekonomiska incitament bör finnas så att fler köper en elbil, tex slopad trängselskatt och reducerad fordonsskatt.

Föreslagna åtgärder

Bygg ut antalet laddplatser i gatumiljö för elbilar, framför allt i tätbebyggda områden

Skapa ekonomiska incitament för att fler ska köpa elbil, tex slopad trängselskatt, reducerad fordonsskatt och gratis parkering

Samordna infrastruktursatsningen för utbyggnaden nationellt, så kommunernas arbete med detta underlättas

Motiv och bakgrund

En laddbar bil, elbil eller laddhybrid, kostar betydligt mer i inköp än en bil som enbart går på bensin eller diesel. En anledning till att köpa en sådan är naturligtvis att man vill bidra till utfasningen av de fossila drivmedlen. I den personliga ekonomiska kalkylen för en sådan investering ingår då för många naturligtvis även driftskostnader, miljöbilspremier m.m.

fortsättning # 127

Rena driftskostnaderna är avsevärt mycket lägre för att köra en bil på el jämfört med på bensin eller diesel. Kostnaden för el brukar anges till 2-3 kr/mil jämfört med 10-15 kr/mil för bensin/diesel. (Dessa kostnader kan naturligtvis variera). Även möjligheten att lätt kunna ladda bilen nära boende och under färd är en avgörande faktor.

I storstäder och tätbebyggda områden har naturligtvis utsläpp från t.ex. biltrafiken en mer direkt påverkan på den lokala miljön än i glesbygd. Därför borde det vara viktigt att boende i lägenheter i storstäderna lätt ska kunna ladda sin bil med el och köra fossilfritt där. Verkligheten är i stället en akut brist på laddplatser i publik miljö.

I Stockholm och troligen även i andra städer är ambitionen att skapa fler laddplatser stor. Tyvärr sker denna utbyggnad av kostnadsskäl nästan uteslutande i garage, visserligen publika garage, men med avgift för parkering om man ska stå där och ladda. Detta innebär att detta sker till orimliga kostnader och kommer att avskräcka potentiella elbilsköpare om de blir medvetna om problematiken. Som exempel kostar det att ladda en elhybrid och betala parkeringsavgift i 3 timmar för ca 50 km körning 150 kr, dvs avrundat ca 30kr/mil jämfört med själva elkostnaden på 2.50/mil, se ovan. I storstäder betalar många boende en boendeparkering och då blir en parkeringsavgift i ett parkeringsgarage för att ladda bilen en summa enbart att lägga på bilens driftskostnader.

Det råder brist på publika laddstolpar i Sverige. Det menar M Sverige (f.d. Motormännens riksförbund) som för tredje året i rad granskat tillgången på laddstolpar i landet. Stockholm skulle idag behöva fler än 8000 nya laddstolpar för att täcka dagens behov. Det kommer dock inte som någon överraskning. Redan förra året saknades det 4000 laddstolpar och endast 800 nya sattes upp under året. Antalet laddstolpar ökar inte i samma takt som antalet laddbara bilar. Ambitionen och uppmaningen att öka den laddbara bilparken (som nu snabbt ökar) går helt i otakt med utbyggnaden av infrastrukturen för att skapa laddmöjligheter i publik miljö.

Johannes Widlund, Bo Olsson

Yttre omställning förutsätter en inre

Sammanfattning

I klimatdebatten diskuteras behovet av tekniska lösningar och politiska beslut. Allt detta är viktigt och nödvändigt. Men i grunden handlar det om oss som människor, och hur vi behöver förändras. Många har jämfört vårt fossilberoende med ett beroende av alkohol eller andra droger. Man sitter fast och vet inte hur man ska ta sig ur. Första steget är då vanligen att erkänna sitt misslyckande och be om hjälp.

Föreslagna åtgärder

Ge uppdrag till berörda myndigheter att uppmärksamma klimatkrisens existentiella dimensioner.

Ta initiativ till samverkan med trossamfund och andra rörelser som har erfarenhet av att forma människors livsinställning i en positiv riktning.

Motiv och bakgrund

Hållbarhetsexperten Gustave Speth har sagt "Jag trodde att de viktigaste miljöproblemen var förlusten av biologisk mångfald, ekosystemens kollaps och klimatförändringen. Jag trodde att att med 30 år av god vetenskap skulle vi kunna hantera de problemen. Men jag hade fel. De främsta miljöproblemen är själviskhet, girighet och apati. För att hantera dem behöver vi en andlig och kulturell omställning. Vi vetenskapsmän vet inte hur man gör det."

Citat från Widlund: God jord och ett hållbart liv, sid.100.

fortsättning # 133

Kristna kyrkor, församlingar och organisationer liksom andra trosgemenskaper bär på erfarenheter som här borde tas bättre till vara. Om meningen med livet inte är flygresor, modekläder och andra statusprylar måste man hitta andra värden som är mer hållbara. Ska jag våga ställa om från det destruktiva måste jag hitta något annat som ger hopp i tillvaron. I kristet språkbruk kallas detta omvändelse. I en tid när många gett upp och tror att det är för sent att rädda klimatet, behövs en grund som ger hopp.

Några positiva exempel är påven Franciskus omtalade skrift Laudato Si. Svenska kyrkans biskopar skrev 2019 ett Biskopsbrev om klimatet. Inför COP 26 i Glasgow genomfördes en pilgrimsvandring genom flera länder, Walk for Future. I organisationen God jord samlas nu många kristna som är engagerade för miljö och rättvisa. Alla delar förstås inte deras tro, men man kan mötas i en öppen dialog om vad som kan leda till ett hållbart liv.

Lina Hammarstrand

Minska utsläppen från flyg- och biltransporter

Sammanfattning

För att nå Sveriges klimatmål måste hela samhället ändra hur man transporterar sig. Vi måste minska antalet flygresor radikalt då flyget står för lika stora utsläpp av växthusgaser som alla personbilar i Sverige. Resandet med bil måste också minska avsevärt och förnybara bränslen främjas. Inte bara elbilar utan även biobensin och biodiesel.

Hållbart resande måste komma in i tidiga skeden i samhällsplaneringen där närheten till samhällsviktiga funktioner finns och gång- och cykelstråk prioriteras. Satsa dessutom på storsatsning på kollektivtrafik och järnväg.

Föreslagna åtgärder

- Inför skatt på flyget
- Höj skatten på fossil bensin och diesel
- Informationskampanjer om var man kan tanka biobensin och biodiesel för att främja användningen av förnybara bränslen
- Bygg hållbara städer där de boende kan ta sig runt kollektivt, med cykel eller gå
- Prioritera gång- och cykelbanor
- Ta bort parkeringsplatser i storstäderna
- Satsa på utbyggnation av järnvägen

Motiv och bakgrund

För att nå Sveriges klimatmål om nettonollutsläpp till år 2045 och Parisavtalet behöver inte bara hela transportsektorn ställa om och minska sina utsläpp av växthusgaser, utan hela samhället behöver ställa om och ändra sitt sätt att transportera sig. Flygets klimatpåverkan är stor. Lika stor som utsläppen från alla personbilar i Sverige vilket motsvarar 10 miljoner ton koldioxidekvivalenter år 2017 (Källa Naturvårdsverket). För att leva hållbart och nå klimatmålet behöver vi reducera våra utsläpp till cirka 1 ton per person och år, vilket motsvarar en flygresa till södra Spanien.

fortsättning # 143

I Sverige reser vi mer än fem gånger så mycket som det globala genomsnittet, vilket är långt ifrån hållbart. Förnybara bränslen till flyget kommer inte finnas tillgängligt inom de närmaste åren och därför måste vi minska flygandet genom införande av skatt eller liknande styrmedel för att minska utsläpp av växthusgaser från flyget.

Transporter med personbilar måste liksom flyget minska i Sverige. Vi måste ändra inställningen till bilen som ett transportmedel som man tar överallt för att det är bekvämt. Personbilar resulterar i lika stora utsläpp av växthusgaser som flyget, alltså 10 miljoner ton koldioxidekvivalenter år 2017 (Källa Naturvårdsverket). Det finns förnybara drivmedel för vanliga bensin- och dieslbilar som inte innebär att man behöver skrota sin bil och köpa en elbil, vilket många inte vet om. Satsa därför på informationskampanjer om var man kan tanka biobensin och biodiesel för att främja användningen av förnybara bränslen. Uppmuntra även företag att öka produktionen av biobensin och biodiesel genom långsiktiga planer och ställ krav på utfasning av fossila bränslen.

Personbilar har förutom en enorm påverkan på växthuseffekten och klimatet även påverkan på ökade bullernivåer och lokala luftföroreningar som kväveoxider och stoft. Dessa påverkar människors hälsa negativt och ökar risken för cancer mm. Transporter med bil måste därför minska för att nå Sveriges klimatmål därför föreslås en höjning av bensin och dieselpriiset. Bilen borde vara till för dem som bor på landsbygden och inte för dem som bor i städerna. Ta därför även bort merparten av parkeringsplatser i städerna för att få bort bilarna därifrån.

För att leva hållbart behöver vi bygga hållbara städer där boenden kan åka kollektivt, cykla eller gå. Alla i storstäderna borde ha gång- och cykelavstånd till förskola, skola samt en mataffär. Gång- och cykelbanor behöver prioriteras och göras säkra både för barn och vuxna. Storsatsningar behöver göras på kollektivtrafik och järnväg för att kunna transportera sig hållbart. Idag är det stora problem med både kollektivtrafik och tåg som ofta resulterar i stora förseningar. Vi behöver attrahera alla till att resa hållbart och därför effektivisera dessa färdmedel. Tåget ska alltid vara billigare än att vilja flyget och förseningar ska byggas bort och minskas.

Naturvårdsverket

<https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/omraden/klimatet-och-konsumtionen/flygets-klimatpaverkan>

Staffan Mårild, Peter Nygren, Annie Sjöblom, Ida Persson, Caisa Laurell

Klimat- och folkhälso-kris med synergieffekter: Nationell handlingsplan för en hälsofrämjande klimatomställning

Sammanfattning

FDe senaste decenniernas utveckling inom stadsplanering, transport och mat-exponering har orsakat ett ohälsosamt kostmönster och ökat stillasittande. Ökat bilåkande, flygresor och konsumtion av animaliska produkter har orsakat enorma CO2 utsläpp, kontaminerat miljön och hotar den biologiska mångfalden.

Att satsa på omställning till grön kost och till aktiva transporter har dubbla effekter då de minskar klimatpåverkan och bättrar folkhälsan.

Det är viktigt med samordning av centrala myndigheter i detta samt ekonomiska styrmedel. Det finns tillräckligt med vetenskapligt stöd för att agera.

Föreslagna åtgärder

Att

- Folkhälsomyndigheten eller annan myndighet, utarbetar en handlingsplan för att tillvarata den omedelbara nyttan för folkhälsan som många åtgärder för klimatomställning innebär.
- Handlingsplanen innehålla åtgärder och styrmedel som kan implementeras nationellt, regionalt, i kommuner för en hälsofrämjande klimatomställning.
- Handlingsplanen ska ha tydliga mål och ha plan för årlig utvärdering.

Motiv och bakgrund

Ett stort och växande folkhälsoproblem är den tilltagande fetman och övervikten globalt, även i den Svenska befolkningen. Klimatförändringar, övervikt och fetma och malnutrition globalt är fenomen som hänger samman.

fortsättning # 145

De beskrivs i Lancet 2019 som parallella globala pandemier – "syndemier". En industriell produktion av föda, där alla steg i matproduktionen har starkt negativ klimatpåverkan, driver denna utveckling. Rött kött och UPF (ultraprocessed food), dvs energität, näringsfattig starkt manipulerad kost) pekas ut som hälsofarliga, ex-vis cancerframkallande, med starkt negativ klimatpåverkan av olika slag.

Stillasittande och passiva transporter är andra globala fenomen bakom syndemierna. Lancet-kommissionen bakom rapporten betonar vikten av att ställa om transporter, skapa riktlinjer för hållbar livsmedelskonsumtion, minska inflytande från kommersiella intressen, implementering FNs mål "Rätt till välbefinnande", samt omsättning av konventionen för hållbar livsmedelsproduktion.

Ett oroande fenomen är att kvinnor i fertil ålder och i samband med barnafödande visar en tilltagande förekomst av fetma övervikt globalt (Poston). Detta innebär att foster och barn påverkas så att de i sin tur lättare utvecklar fetma-övervikt, typ 2 diabetes och andra metabola sjukdomar. Den nya generationen barn är alltså mer sårbara för sin miljö och har lättare för att utveckla välfärdssjukdomar.

Den globala produktionen av mat är ohållbar och medför stora utsläpp av växthusgaser, global uppvärmning, vattenbrist, avskogning och minskad biologisk mångfald. EAT-lancet "the planetary health diet" är en referens-diet som publicerats 2019 och som utgår ifrån hälsofrämjande kost inom ramen för planetens biologiska gränser. I denna är mängden rött kött kraftigt reducerad, liksom mejeriprodukter, salt och socker medan en växtbaserad kost lyfts fram. EAT Lancet kosten är tänkt att anpassas för olika länders förutsättningar, traditioner och vanor.

Aktiv transport, dvs att gå, cykla eller åka kommunalt har visats vara gynnsamt för hälsa jämfört med passivt bilåkande. Populations-riktade studier i England-Wales (Patterson) på en population på cirka 400 000 individer visar att gång, cykling eller kommunal transport till arbetet minskade mortalitet och sjuklighet i cancer, hjärt-kärlsjukdom.

Trafikverket i Sverige har nyligen planerat införa sänkta hastighetsgränser för bilar i många delar av Sverige. Motivet de framför för att reducera hastigheterna är en gynnsam effekt på luftföroreningar och CO2 utsläpp samt minskat antal dödsfall i trafiken.

Luftföroreningar i städer är ett omfattande hälsoproblem där tusentals dödsfall per år anses orsakade av detta. Biltrafiken bidrar starkt till dessa föroreningar och detta är ytterligare ett argument för mindre bilåkning i stora städer som bör skifta till olika former av aktiv transport.

fortsättning # 145

Efter publikationer om hälsonyttan av ändrad kost och transport har flera modellstudier genomförts för att utforska hur omställningar i matvanor och/ eller fysisk aktivitet påverkar befolkningens hälsa. Det finns studier som gjort modeller där NDC (national determined contributions till Paris avtalet) modellerats för olika grad av förändring av kost enligt EAT-Lancet eller av transporter. Detta har studerats i olika delar världen och visar signifikant positiva hälsoutfall vid omställningar.

Nyligen publicerades även en studie i Lancet där kosten i en population på drygt 400 000 individer modellerades för effekter av EAT-Lancet-liknande kost i varierande omfattning. Även i denna studie sågs en tydlig dubbel nytta för klimat och hälsa med växtbaserad kost.

Stadsplanering är även viktig för hälsa och klimat. Det finns studier som visar samband mellan avstånd till grönområden i städer och morbiditet och mortalitet, lägre avstånd innebär bättre hälsoläge. Grönområden minskar även luftföroreningar och utgör en viktig kolsänka.

Förslag på vad som ska ingå i handlingsplanen:

- planen utarbetas snarast, bör vara fastställd och remissbehandlad inom 6 månader
- planen ska innehålla: grundligt vetenskapligt underlag, organisationsmodell, plan för kommunikation, budget-förslag
- verktyg för uppföljning av insatserna

Tord Björk, Ellie Cijvat, Birgitta Hedström

Minska stressen och segregeringen av samhället så att jämlika villkor underlättar en rättvis klimatomställning.

Sammanfattning

Jämlikare villkor på arbetsplatser och där folk bor behövs för att skapa grund för rättvis klimatomställning.

Föreslagna åtgärder

- Inför förbud för vinstdrivande aktiebolag att driva skolor.
- Skapa lika arbetsvillkor och återreglera förslummade branscher.
- Stärk skyddsombudens roll och anställningstryggheten på våra arbetsplatser.
- Avskaffa New Public Management i offentliga sektorn.
- Förbättra socialförsäkringarna och den gemensamma välfärden.
- Genomför urbana och landsbygdsreformer som ökar lokalbefolkningens makt.

Motiv och bakgrund

Den ökande stressen och brist på makt över vardagens livssituation skapar grund för konsumtionsstress och möjligheter till att bygga den solidaritet som klimaträttsvisa behöver. Bara genom att förändra maktförhållande i vardagen är det möjligt att genomföra den samhällsförändring som behövs och få alla delaktiga i omställningen.