

Ämnesområde:

Transport 1

Motion 5:

Höghastighetsbanan ska lånefinansieras

Version: 2

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Lena Frändberg, Lena Wistrand, Elisabeth Edsjö, Roger Bydler

E-post: lenafrandberg@hotmail.com

Sammanfattning: I dag finns det stora behov av upprustning av järnvägsbanor runt om i landet samtidigt som kapaciteten behöver förstärkas. En höghastighetsjärnväg mellan Sveriges tre största städer är en investering som ökar kapaciteten i järnvägssystemet och skapar ett alternativ till flyget. Den bör byggas ut så snabbt som möjligt. Kostnaden som är beräknad till 230 miljarder bör dock inte tas från medel som behövs i det övriga järnvägssystemet eftersom det riskerar att leda till en fortsatt underfinansierad och dåligt fungerande järnväg. I stället bör bygget finansieras genom lån i riksgälden.

Föreslagna åtgärder: Vi föreslår

att höghastighetsbanan lånefinansieras genom lån i riksgälden

att höghastighetsbanan byggs ut så snabbt som möjligt och står klar senast 2029

Motiv och bakgrund: Sverige, liksom resten av världen, står inför utmaningen att drastiskt och snabbt minska utsläppen av växthusgaser. Investeringar behöver göras för att skapa ett energieffektivt samhälle utan fossila utsläpp. Detta är inte en tid för att tveka om att göra investeringar i hållbar infrastruktur. Det klimatpolitiska ramverk som riksdagen antagit innehåller klimatmål för trafiken vilka stipulerar att utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med 70 procent mellan 2010 och 2030. Internationell forskning samt ett flertal statliga utredningar har konstaterat att det krävs både ett bränslebyte (fossilt mot el och förnybart) och en överflyttning av transporter från bil till järnväg, gång och cykel för att nå högt ställda klimatmål. Ett välfungerande och utbyggt järnvägssystem är alltså en grundbult i det framtida hållbara transportsystemet.

Trots att anslagen till järnvägunderhåll höjdes i förra årets infrastrukturproposition så räcker medlen enligt Trafikverket inte till för att behålla dagens funktionalitet i järnvägssystemet och åtgärda det eftersläpade underhåll som orsakats av åratals underfinansierat järnvägunderhåll. Det finns stora behov av upprustning av järnvägsbanor runt om i landet samtidigt som kapaciteten behöver förstärkas. Den planerade höghastighetsjärnvägen är en investering som ökar kapaciteten i järnvägssystemet och skapar ett alternativ till flyget mellan Sveriges tre största städer. Den bör byggas ut så snabbt som möjligt. Kostnaden som är beräknad till 230 miljarder bör dock inte tas från medel som behövs i det övriga järnvägssystemet eftersom det riskerar att leda till en fortsatt underfinansierad och dåligt fungerande järnväg. Detta skulle dessutom kunna öka de geografiska klyftorna och minska det folkliga stödet för höghastighetsbanan.

Sverigeförhandlingen, som har regeringens uppdrag att ta fram finansieringsprinciper och en utbyggnadsstrategi för höghastighetsbanan, föreslår att projektet finansieras genom lån i riksgälden. Lånefinansiering av statliga investeringar förordas också av Internationella valutafonden, IMF. De menar att statsskulden som andel av BNP sjunker vid en lånefinansiering på grund av lågt ränteläge och att BNP ökar som en följd av investeringen. Tiden kan inte vara bättre för att låna till ett projekt som utgör en

central del av ett hållbart framtida transportsystem.

Referenser:

A roadmap for rapid decarbonization. Rockström, J., Gaffney, O., Rogelj, J. et. al. 2017. Science, Volume 355 Issue 6331

Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84; Trafikverkets Kunskapsunderlag och Klimatscenario för Energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan, 2014:137; Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser ? med fokus på infrastrukturen, 2016:043
Legacies, Clouds, Uncertainties, World Economic Outlook 2014, IMF

Motion 6: Åtgärder och styrmedel ska utgå från klimatmål

Version: 2

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Roger Bydler, Lena Frändberg, Elisabeth Edsjö, Lena Wistrand, Karin Wahlgren

E-post: roger.bydler@relatio.se

Sammanfattning: Planeringssystemet inom transportsektorn utgår idag från prognoser baserade på historisk utveckling och förväntad utveckling inom ekonomi, arbetsmarknad, samhällsstruktur etc. Leder till en fortsatt satsning på bilsamhället som orsakar en helt dominerande del av utsläppen från transportsektorn inom landet.

Planeringssystemet behöver därför göras om i grunden. Utgångspunkt ska vara den klimatmål som anses leda till en omställning till ett hållbart transportsystem. Utifrån dessa mål bestäms åtgärder och styrmedel som anses leda till att målen uppfylls, s.k. Back Casting.

Föreslagna åtgärder: Vi föreslår

att planeringen av transportinfrastrukturen utgår från klimatmålen och att åtgärder och styrmedel ska tas fram som innebär att dessa med stor sannolikhet kan nås

att klimatmålen ska sättas så att vägfordonsparken och arbetsmaskiner är fossilbränslefria till 2030

Motiv och bakgrund: Dagens planeringssystem för transportinfrastruktur utgår från prognoser baserade på tidigare utveckling inom flyg-, sjöfarts-, väg- och järnvägsområdet och modellbaserade beräkningar hur de kommande årens trafikökningar blir. Detta innebär en stark trafikökning inom alla transportslag. Hur fördelningen av investeringsmedel sedan ska ske görs bl.a. baserat på tillgängliga medel och uppskattad nytta, ofta beräknad med de samhällsekonomiska kalkyler som tillämpas idag. Det har dessutom blivit allt vanligare att infrastrukturinvesteringar beslutas genom förhandlingar mellan olika intressenter, det senaste exemplet är Sverigeförhandlingarna.

Det övergripande problemet med denna planeringsmetodik är att klimateffekterna inte har någon direkt inverkan på utfallet, vilket förstärks ytterligare av att de samhällsekonomiska kalkylerna baseras på prismodeller som får till effekt att de utsläpp som t.ex. ökad trafik genererar i praktiken inte påverkar utfallet över huvud taget. Förbifart Stockholm är ett bra exempel på detta.

Det klimatpolitiska ramverk som Riksdagen antagit innehåller klimatmål för trafiken som säger att utsläppen ha minskat med 70% (omfattar enbart drivmedel och inte produktion eller avveckling av

transportmedel) 2030. Trafikverket (1) har i sin analys av hur den framtida transportinfrastrukturen kan se ut använt angreppssättet backcasting där de utgår från en antagen målbild och beskriver vad som krävs för att nå den. De skriver "De traditionella prognosmodellerna som används är kalibrerade utifrån historiska data och har begränsningar i hur stora förändringar som kan beskrivas. Vid tydliga trendbrott såsom den som behöver åstadkommas för att nå en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 och nollutsläpp av klimatgaser till 2050 finns stor risk att man går utanför vad modellerna är kalibrerade för (2). I sådana fall rekommenderas ofta backcasting."

Referenser:

(1) "Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser" med fokus på infrastrukturen?, Trafikverket, febr 2016

(2) Se t.ex. Hickman Robin och Banister David (2014) Transport Climate and Change and the City, Routledge Oxon

Motion 12: Skjut upp införandet av signalssystemet ERTMS

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Hans Sternlycke

Organisation: Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet

E-post: hans.sternlycke@netatonce.net

Sammanfattning: I långtidsplanen för infrastruktur 2018-2029 föreslås 15,4 miljarder i investering för ERTMS 2, det europeiska signalsystemet, för att ersätta vårt ATC, trots att det har buggar och inte ger högre kapacitet. ATC med mobilsystemet GSM-3 uppfyller EU:s krav på digitalisering och ERTMS kan simuleras i loket med en modul. Med tanke på den stora underhållsskulden för järnvägen bör man skjuta på införandet av ERTMS och i stället lägga pengarna på ökat underhåll.

Föreslagna åtgärder: Skjut upp införandet av ERTMS.

Lägg de frigjorda pengarna på upprustning av regionbanorna.

Motiv och bakgrund: 15,4 miljarder kronor föreslås under planperioden 2018-2029 investeras i ERTMS. Det är det nya europeiska signalssystemet för järnvägen, som ger signalerna i loket i stället för efter banan som vårt ATC. Tågoperatörerna får höga kostnader för anpassning av loken, i synnerhet om det är udda loktyper. Konkurrenskraften hos järnvägen minskas, och särskilt drabbas de mindre tågoperatörerna. För museijärnvägarna är det katastrof.

Nya banor är man tvungen att installera ERTMS på, men man borde så länge det inte blivit vanligare installera ATC på dem jämsides för att de skall bli använda. Botniabanen som blev klar 2010 för 16 miljarder kronor har nästan ingen godstrafik därför den bara har ERTMS och tågoperatörerna inte vill skaffa lok med det bara för den banan. Det finns fyra banor med ERTMS i Sverige, men olika varandra, så att ingen är kompatibel med de andra.

ATC ihop med mobilsystemet GSM-R uppfyller EU:s krav på digitalisering. Lok med översättningsmoduler kan köra på våra banor som de vore ERTMS. ERTMS är inte stabilt, och där det införts har man fått stora problem och förseningar. I omgivande länder kommer det inte att vara etablerat på lång tid. Sverige skulle bli en ö med ERTMS. LKAB vill inte ha ERTMS för att kapaciteten på Malmbanan är pressad. Ändå framhärdat Trafikverket. Det är fråga om ERTMS 2, som inte ger något extra utöver vårt ATC, och

kapaciteten blir sämre. Det behöver uppgraderas med jämna mellanrum, och då blir det stopp i tågtrafiken. Först med ERTMS 3, som ännu inte är färdigutvecklat, blir det standardstegring. Sverige bör vänta med att införa ERTMS tills det kommer.

Motion 13: Använd korrekta trafikmodeller

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Hans Sternlycke

E-post: hans.sternlycke@netatonce.net

Sammanfattning: Den kalkylmodell Trafikverket använder för att prognostisera den trafikökning en investering ger heter Sampers. Den har förenklingar som gör att den för järnvägstrafiken ger lägre siffror än vad som sedan visar sig bli den verkliga utvecklingen. Utländsk trafik tas inte med och tillkommande trafik från mellanliggande stationer och matande banor får för lågt värde. Det gör att investeringar som hade varit lönsamma framstår som olönsamma. KTH har gjort en utveckling av trafikstringsmodellen som heter Samvips som ger mer rättvisande resultat. Den borde användas i stället.

Föreslagna åtgärder: Använd Samvips som trafikstringsmodell i stället för Sampers
Prognostisera trafikökningen för olika trafikslag på ett rimligt sätt

Motiv och bakgrund: Trafikverket gör sina planering för byggande av infrastruktur genom prognoser, som bygger på framskrivningar av hur utvecklingen varit, inte efter vilken utveckling man vill ha, målstyrning. Den framskrivning man gör har en bias för bil och flyg, så att man utmäter dem större utvecklingspotential, samtidigt som man skriver ner tågens möjligheter för framtiden till under vad den verkligen varit tidigare.

För tåg var verkliga trafikökningen 1993-2010 enligt Trafikverket tre procent per år, men till 2030 är prognosen nedskrivna till två procents trafikökning per år och därefter till bara 0,9 procent. För personbilen var den verkliga ökningen 0,6 procent men trendframskrivningen till 2030 är plus 0,9 procent per år. För flyget spås lika stor ökning trots att verkligheten varit stagnerande. Bussen hade en minskning men ändå prognostiseras ändå få en ökning.

Än värre blir det om man som Trafikverket använder en trafikstringsmodell, Sampers (från början gjord för vägtrafik), som inte rätt kan beskriva långväga eller mellanväga tillkommande trafik. Utrikes trafik tas inte alls med. Modellen Samvips (som är en vidareutveckling av Sampers från KTH) ger mer rimliga resultat, och som är mer rättvisande mot verkligheten än Sampers om man kör den mot historiska data.

Genom att använda Sampers får man till exempel till resultat att höghastighetståg är mycket olönsamma, därför att de skulle få för liten trafik, medan det blir tvärtom med Samvips. Gunnar Malms höghastighetsutredning gav ett svagt positivt resultat.

För lågtrafikerade banor ger trafikmodellerna till resultat att de kostar så mycket i underhåll att Trafikverket skriver att man måste våga prioritera och lägga ner och ersätta med buss (med ofta dubbla restiden), och att de inte lönar sig att upprusta. Ändå har de få banor som fått upprustning visat upp till tiodubbla trafikökningar.

Motion 14: **Bygg om Sverige för tåg**

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Hans Sternlycke

Organisation: Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet

E-post: hans.sternlycke@netatonce.net

Sammanfattning: Investeringarna i järnväg bör fyrdubblas till en procent av BNP, som i järnvägens barndom, för att bygga om Sverige för tåg. Pengarna kan lånas upp. En investeringsplan bör göras upp för att nå uppgjorda önskemål om turutbud och restider från alla kommuncentra till regioncentra och vidare till storstäder.

Föreslagna åtgärder: Sätt upp mål för vilket restidsavstånd och vilken turtäthet kommuncentra skall ha till regioncentra, och när det skall förverkligas. Planera järnvägsinvesteringarna efter det. Gör motsvarande för regioncentras förbindelser med närmaste stora stad. Investera en procent av BNP varje år för att bygga om Sverige för tåg.

Motiv och bakgrund: Sverige har sedan femtiotalet planerats för bil, medan järnväg lagts ner. Transporterna står för en tredjedel av klimatutsläppen. När vi nu planerar för ett fossilfritt Sverige tänker man fortfarande väg. När det finns eldriven järnväg.

Man tänker sig bygga om vägarna till elvägar för att kunna driva lastbilarna från tråd. Men gummihjul ger flerdubbla energiförbrukningen och förslitning av vägen mot järnvägshjul mot räls. Man tänker sig självkörande elbilar, när bilen tar halva stadsytan och förlänger avstånden med en tredjedel. Det kostar energi och markytor att bygga infrastruktur. En dubbelspårig järnväg ger samma kapacitet som 16 motorvägsfiler. Trafikverket skriver att vi måste våga prioritera och lägga ner väg och köra buss i stället, när det ger dubbla restiden mot en bra tågförbindelse.

Vi borde avsluta vägtänkande och inte jämföra en modern väg med en illa underhållen järnväg byggd runt förrförra sekelskiftet. Det är järnvägen som har utvecklingspotentialen, inte vägen. Vi bör bygga om Sverige för tåg.

Då bör alla existerande järnvägar rustas upp till modern standard, och många av de järnvägar som rivits återuppbyggas. Kanske bör också järnvägar mellan befolkningscentra som aldrig kommit till stånd nybyggas.

Måltal bör sättas på restider och turtäthet. Kanske skall man sträva efter att från varje kommuncentrum nå regioncentra på en halvtimme, och att tåg skall gå var timme från sex morgonen till elva på kvällen. Då får regioncentra ett befolkningsunderlag som väl kan mäta sig med en stor stad. Från varje regioncentra bör man i sin tur nå ett storstadscentra på ytterligare en timme. Dessa storstadscentra bör sedan förbindas med höghastighetstbanor.

Bebyggelsen bör planeras efter tio minuters gångavstånd till närmsta station. Inom en kilometers radie kan rymmas 15 000 invånare med villabebyggelse. Behövs mer byggbar mark öppnas ett nytt stationssamhälle. Det kan också användas för att ge medel upprustning eller nybyggnad av järnväg.

För de banor som behöver upprustas eller byggas nya bör man göra det i hela bansträckningen i ett svep för att få låga kostnader och snabb resenytt. En tidsplan bör upprättas och följas för vilka projekt som är lönsammast eller angelägnats att utföra. Byggandet bör hålla en jämn volym över åren och finansieringen

vara långsiktig. Stora projekt bör drivas av projektbolag och medlen lånas upp. En lämplig investeringsvolym för att bygga om Sverige för tåg kan vara en procent av BNP varje år. Nu är järnvägsinvesteringarna bara en kvarts procent. Det kräver en massiv ökning antalet yrkeskunniga.

Motion 15:

Planering av infrastruktur skall ske målstyrt i stället för prognosstyrt

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Hans Sternlycke

Organisation: Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet

E-post: hans.sternlycke@netatonce.net

Sammanfattning: Dagens planering inför infrastrukturinvestering görs med prognosstyrning. Man gör en framskrivning av framtida behov efter den trafikutveckling som varit. Trafikslag och områden med dålig infrastruktur har haft liten trafik. Då pekar trenden på att den blir liten i framtiden också. I stället bör planeringen ske målstyrt. Man börjar med vad man vill nå i trafikutbud och fördelning av transportslag och gör sedan planeringen efter vad som behövs då, back casting.

Föreslagna åtgärder: Planeringen av infrastrukturen skall ske med målstyrning och inte som nu med prognosstyrning

Motiv och bakgrund:

Föreslagen åtgärd:

Det finns två sätt att planera för trafik. Man kan göra en framskrivning av trenderna för att kunna bestämma var man bör investera för att klara framtida trafikökning. Man kan i stället göra tvärtom. Börja med att bestämma vilken trafik man vill ha och sedan göra planeringen efter vad som behövs utifrån det.

Trafikverket använder den första metoden. Man styr mot framtiden med dåtidens trender. Det blir mer av vad som varit. Genom att göra investeringar i det som haft stor tillväxt blir trenden självuppfyllande. Om man bygger mer vägar får man mer biltrafik. En prognosstyrd modell tar inte heller hänsyn till de restriktioner klimat och miljö ger. Områden som med hänsyn till befolkningsunderlag och avstånd bör ha en tätare och snabbare trafik får inte det eftersom prognosen säger att trafikökningen inte blir stor, när orsaken är dålig infrastruktur. Det blir ett argument för nedläggning av trafiksvaga järnvägar i stället för upprustning.

Trots att det är fråga om långsiktiga investeringar beaktas inte teknik- och samhällsförändringar som är önskvärda, och än mindre det man anar, men som ännu inte fått större genomslag. Det rimliga arbets sättet för beslut om samhällsinvesteringar vore målstyrning. Att man börja med vad man vill uppnå, och att sedan i planeringen utgå från vad man behöver göra för att nå dit. Vilka är restriktionerna, och vilka olika möjligheter finns? I kalkylen måste också finnas med samhällsekonomiska konsekvenser, som regionförstoring, vilket inte finns med i dag.

Hur skall den lokala trafiken ordnas? Hur snabbt skall kommunhuvudorterna kunna nå regionhuvudorterna och hur snabbt skall de kunna nå centralorterna? Vilken turtäthet skall man ha. Vilka investeringar behövs för det, och i vilken ordning skall investeringarna göras? Går det att vidta billiga åtgärder innan dess för att snabba upp och öka kapaciteten? Det är sådana frågor som skall ställas före en beskrivning av dagens trafik och prognosen för den..

Motion 18: Rusta upp regionbanorna

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Hans Sternlycke

Organisation: Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet

E-post: hans.sternlycke@netatonce.net

Sammanfattning: Det regionala bannätet bör snarast rustas upp till modern standard. Räntorna på lån för det betalas av ökade banavgifter och minskat underhåll. Ökade hastighet och axeltryck ger fler godståg och ökad möjlighet till pendling. Idag hotas dessa banor av krympande trafik, ökad underhållsskuld och nedläggning. Stora delar av landet mister möjlighet till hållbara transporter.

Föreslagna åtgärder: Infrastrukturinvesteringarna bör fördelas jämnare. Regionbanor med försummat underhåll bör rustas upp med helsvetsade spår på makadam. För att kunna göra en snabb upprustning bör medel för det lånas upp. Ett projektbolag får ansvaret för upprustningen.

Motiv och bakgrund: Nästan hälften av infrastrukturinvesteringar i långtidsplanen 2018-2029 föreslås gå till Stockholms län. Ländets 2,2 miljoner invånare skulle få 70 tusen kronor per invånare medan de 7,7 miljonerna i resten av landet får nöja sig med 22 tusen kronor per person. Underhåll av regionbanor och glesbygdsvägar försämras. Den diskrepansen har funnits i tidigare infrastrukturplaner också.

Kalmar län får bara 3 656 kronor per invånare, och bara för en väginvestering på E 22 för 869 miljoner kronor. Det slår mot näringsliv och befolkning. Sedan sekelskiftet har bruttoinvesteringarna per capita i Sydöstra bara ökat med en tredjedel av de för övriga Sverige.

Det är knappast rättvist eller ekonomiskt rationellt. Talet om att ”hela Sverige skall leva” och att transportererna skall bli mindre klimatbelastande och klingar falskt. Det är fråga om miljonförluster i förlorade investeringar för boende och samhällsservice för varje människa som måste flytta för att få försörjning, som sedan måste byggas upp på den nya orten - och det till ett högre kostnadsläge. Och det är energislöseri. Vi får bostadsbrist och kostnadsläget i hela landet går upp.

Med mer koncentrerad befolkning får vi ett samhälle som är mindre resiliert, motståndskraftigt, mot kriser. Storstadsområden klarar sämre avbrott i matförsörjning och energitillförsel. Det kan bero på sådant som avspärning, naturkatastrofer, sabotage eller hackerattacker..

Banverkets krävde redan på sin tid upprustning av det lågtrafikerade nätets 235 mil med 12 miljarder kronor, om det skulle vara trafiksäkert. Där finns de råvaror landet behöver och basen för vår industri. Sedan dess har underhållsskulden växt. Nu är det kanske det lite dyrare: 70 miljoner kronor milen för skarvfria spår på makadambädd och 30 miljoner milen om det behövs elektrifiering.

Det är dock ett litet belopp, att bygga ny bana kostar tio gånger så mycket. På de banor som fått upprustning har resandet ofta tiodubblats. Intäkterna från banavgifter stiger så kraftigt och kostnaderna för banunderhåll sjunker så mycket att det skulle betala räntorna för att låna till det. Till det kommer minskade kostnader för lastbilarnas vägslitage, de positiva effekterna för näringslivet och ökade skatteintäkter för kommunerna av nya arbeten eller att människor kan pendla och bo kvar med kortare restider.

För att få en snabb upprustning bör medel för det lånas upp. Det bör göras hela bansträckor åt gången för att få full nytta av investeringen och låga kostnader. De kan bli så mycket som en fjärdedel lägre mot att arbeta i småtapper.

Ansvar för upplåning och upprustning bör läggas i ett projektbolag. För driften sedan kan man tänka sig en Inlandsbanans modell. Att staten äger banan och ger ett bidrag för den men att ett bolag ägt av berörda kommuner ansvarar för driften. Det ger lägre kostnader.

Hans Sternlycke

Motion 33:

Tillåt inga nya flygplatser eller utbyggnad av befintliga flygplatser

Version: 2

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Henrik Petrén

E-post: j.henrik.pettersson@gmail.com

Sammanfattning: Som "Åtgärder".

Föreslagna åtgärder: Regeringen skall inte ge tillstånd till nya flygplatser eller utbyggnader av befintliga. Regeringen skall också instruera myndigheter att inte ge sådana tillstånd.

Motiv och bakgrund: Flygtrafiken är en stor källa till koldioxidutsläpp och antalet flygresor måste minska drastiskt. Det är svårt för t.ex. en kommun att väga distribuerade utsläpp mot lokala arbetstillfällen, särskilt om resultatet när man säger nej till en flygplatsetablering blir att den hamnar i en annan kommun. Därför behövs ett rikstäckande moratorium.

Motion 64:

Bygg ut elvägar, så att fordon inte behöver ha så stora batterier

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Andreas Eklund

Organisation: Såväl Trafikverket som Energimyndigheten stöttar utveckling av elvägar

E-post: andreas@ecopar.se

Sammanfattning: Det går att lagra relativt lite energi i form av el i ett batteri. Batterier är tunga och adderar vikt till fordon. Batteriets enda uppgift i fordonet är att lagra energi så att fordonet kan köra. Om man ska köra långt på el som finns i ett batteri, så behöver man ett stort, tungt batteri. En lösning är att ladda bilen på elvägar medan man kör landsvägstrafik.

Föreslagna åtgärder: Regeringen bör ge mer stöd till utvecklingen av elvägar och ta initiativ till att forskare, myndigheter och fordonsindustri samarbetar kring detta. I Sverige såväl som i fler EU-länder.

Motiv och bakgrund: Behovet av elvägar:

Det går att lagra relativt lite energi i form av el i ett batteri. Batterier är tunga och adderar vikt till fordon. Batteriets enda uppgift i fordonet är att lagra energi så att fordonet kan köra. Om man ska köra långt på el som finns i ett batteri, så behöver man ett stort, tungt batteri. Då åtgår en hyfsat stor andel av elen i batteriet åt bara till att flytta omkring batteriet, så att säga.

Det åtgår mycket energi till att tillverka batterier. Energi som är fossil. För närvarande används mycket av metallerna kobolt och litium. I gruvor i t.ex. Kongo, Kina och Anderna där kobolt och litium utvinns, har bedrövliga arbetsförhållanden. Det påstås användas såväl straffångar som barn i gruvorna.

En lösning är elbilar med mindre, billigare och lättare batterier. Då behöver batterierna laddas oftare. Det kan lösas genom att det byggs vägfiler som man kan köra in på och betala för att köra in på. De som tar el måste betala för elen. Det här upplägget är enkelt. På särskilda elfiler som är några mil långa körs elbilen i reducerad hastighet, och fordonets batteri laddas mha en eltagare som sänks ner till en elskena i filen. Tekniken har beskrivits av bl.a. professor Lars Alaküla i Lund:

<http://transportnytt.se/nyhetsarkiv/item/2104-test-elvaeg-nu-pa-plats-utanfoer-lund>

Om det fanns möjlighet att ladda sin elbil i garaget hemma och på parkeringen på jobbet, samt ute på laddningsfiler då man kör på motorvägar och landsvägar, så skulle en elbil kunna vara hushållets enda bil. Det här måste göras ihop med bilindustri och helst ihop med några grannländer. Då skulle det vara möjligt att köra långt på elbilar.

För långtradare, lastbilar och långfärdsbuss behövs det en annan lösning; En elektrifiering av delar av motorvägar och huvudleder, där elledningarna är ovanför vägen. Från dessa större och tyngre fordon hissas en eltagare upp till elledningarna och de kör på elen. Fordonen måste kunna registreras snabbt och säkert, så att den som tillhandahåller elen kan få betalt. Även det här systemet måste utvecklas i projekt, där staten som äger vägarna arbetar tillsammans med tillverkare av långtradare, lastbilar och långfärdsbussar.

Dessa tyngre fordon har inte batteri, därför att de blir urladdade alltför snabbt. Istället har de både en elmotor och en förbränningsmotor. Det får plats i större fordon. Där det finns elvägar körs de på el. I övrigt körs de på förbränningsmotorn. Den motorn kan köras på i huvudsak biodrivmedel. Nya långtradare från t.ex. Volvo och Scania kan köras till 100 % på det allra senaste biodrivmedlet HVO. Det går att framställa många olika sorts syntetiska biodrivmedel ur många olika typer av biomassa med många olika sorts tillverkningsprocesser. Utvecklingen inom det här området har bara börjat.

I Gävle har en elväg byggts. Scania-lastbilar kör på den. Systemet är delvis från tyska Siemens. Ett annat system med annan teknik för elvägar provas ut i Rosersberg norr om Stockholm. Det har stått mycket om de här projekten i media.

Det här är angeläget, eftersom långtradare enbart i Sverige förbrukar över 2 miljoner kubikmeter (m³) dieseldrivmedel per år. De ger upphov till över 4 miljoner ton fossil CO₂ per år. Personbilar förbrukar mycket mer drivmedel och ger upphov till mycket större volymer fossil CO₂ per år. I Sverige ger el upphov till mycket låga emissioner av fossil CO₂ och andra växthusgaser. I Sverige idag är det mycket lämpligt att ersätta fossila, råoljebaserade drivmedel med el. I flera andra EU-länder behövs det även byggas ut el som inte är baserad på fossil energi som kol och naturgas, innan elfordon och elvägar ger upphov till kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser.

Motion 70:

Vad gäller för ett framtida svenskt transportsystem?

Version: 2

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Ola Gabrielson

E-post: olagabrielson@yahoo.se

Sammanfattning: Rälsbunden transport har låg energiförbrukning per tonkilometer, och lämpar sig dessutom väl för elektrisk drift. Därmed är det en viktig komponent i ett framtida lågenergisamhälle.

Däremot är det inte lösningen på alla transportbehov. Vidare är det inte självklart att transportbehoven följer samma mönster, ökar eller ens består på samma nivå. Vårt val av framtidens transportsystem kan inte bygga på en ren extrapolering av dagens system.

Andra transportsätt har egenskaper som kan komplettera tågets. Målet är att åstadkomma effektiv transport till minimal kostnad och klimatbelastning.

Föreslagna åtgärder: -Utsläppen måste styra alla beslut om transportsätt, tills vidare

-Därför (och av andra skäl) är biobränsle inte en framtida massprodukt

-Järnväg måste vara stommen i transportnätet (p.g.a. eldrift)

-Båt ska användas för tungt gods längs kusterna, helst eldrivet

-Bil (el-) behövs för att fylla luckorna och som fall-back

-Flyg har flexibilitetsfördelar som kan motivera utveckling av elflyg

Motiv och bakgrund: Rälsbunden transport (för enkelhetens skull kollektivt benämnt 'tåg') har många klimatfördelar framför vägbunden ('bil'), vattenburen ('båt') och luftburen ('flyg') transport. Starka krafter driver därför att ersätta bil och flyg med tåg. Delvis har detta blivit en kamp mellan olika delar av industrin, där t.ex. bygg- och stålindustrin har stort intresse i ett utbyggt tågnät. På samma sätt lägger både bil- och flygindustrin mycket resurser på att påverka opinion och beslut. Pengar satsas i stora reklam- och lobbykampanjer som snedvrider samhällsdiskussionen om hur vi ska bygga framtidens transportnät. Det är därför viktigt med en bred transparent debatt kring transporter.

Nedan följer ett försök att jämföra de fyra transportgrenarna ur ett begränsat antal perspektiv.

FLEXIBILITET

Transport till fots är det absolut mest flexibla transportsättet, men har många andra nackdelar.

Tågtransport har många fördelar, men är just 'bunden till räls' och därmed tämligen inflexibel.

Kombinationer av tåg och bil har använts för att öka flexibiliteten, till priset av omlastning och väntetid.

Bil ligger ur flexibilitetssynpunkt mitt mellan fot och tåg. Det asfalterade vägnätet är mycket större än järnvägsnätet, och vägval är klart flexiblare. Ny asfaltväg är billigare än ny järnväg, och bil kan köras även på icke asfalterad väg. Redundans gör vägnätet väsentligt mindre känsligt för störningar.

Flyg ligger sedan mitt mellan bil och tåg. Flygplatser är dyra att bygga och driva, men vägval och omläggningar är mycket enklare än för tåg. Flygavgångar kan lätt dras in vid låg efterfrågan, och sedan snabbt ökas igen.

Båttransport är begränsad till kuster och insjö/vattendrag. Hamnar är nödvändiga för effektiv hantering av

tyngre last, vilket begränsar båttransport till mellan noder, på liknande sätt som för flyg. Kräver ofta samordning med annan transport.

VOLYM

Båt är det transportmedel som tar klart störst last. Tåg tar också mycket last (med undantag för höghastighetståg som endast är avsedda för persontransport). Flygtransport har strikt begränsad startvikt och därmed lastförmåga, som dessutom beror på distans (p.g.a. bränslebehovet).

MILJÖEFFEKTER

Fossilbränslets utsläpp av växthusgaser gör det till det akut största problemet just nu. Biobränsle kan långsiktigt bli klimatneutralt, men släpper ut lika mycket växthusgaser och måste därför på kort sikt begränsas till absolut minimum för att kunna dra ner utsläppen snarast.

Båt är det transportmedel som orsakar lägst utsläpp, ca 25g CO₂, per tonkilometer. Tåg orsakar ca 50g, lastbil ca 100g, medan flygtransport kostar 500g CO₂ per tonkilometer(*1). Det måste dock beaktas att båt, tåg och flyg kräver omlastning för distribution, och därmed längre total fraktsträcka. Mycket av lastbilstransporterna lastas också om, av logistiska skäl.

Elektrifiering av transport minskar klimatbelastningen, men endast i den grad det inte ökar utsläpp någon annanstans. Den elenergi som används till transport kan inte också användas till att ersätta kolkraft eller atomkraft, och konsekvensen blir att elektriskt driven transport indirekt orsakar utsläpp. Tills världens elnät har ett överskott på förnybar energi är en reduktion av transporter det enda sättet att garantera minskade utsläpp. Detta gäller alla typer av transport.

För alla fyra transportslagen gäller också att högre hastighet kräver mer energi per tonkilometer. En sänkt hastighet ger därför en enkel och billig reduktion av utsläpp. I en fossilfri värld kan inte brådska få styra transporter; långväga transport av mat och andra färskvaror måste därför minska. (Blåljus är ett undantag.)

Hastigheten orsakar också buller och andra skador på natur och samhälle, mer vid högre hastighet. Markbunden transport (tåg och bil) längs hela transportvägen; flyg och båt främst nära noderna.

Unikt för flyget är s.k. contrails, kondensstrimmor efter motorerna som avsevärt ökar flygets klimatpåverkan. Dessa uppstår på höga höjder och skulle kunna nära elimineras med lägre flyghöjder. Den högre luftdensiteten vid lägre höjd ger högre luftmotstånd vilket kan öka bränsleförbrukningen, men även högre lyftkraft vilket möjliggör lägre hastighet som väsentligt sänker förbrukning och därmed utsläpp. Nackdelen blir marginellt längre restid och därmed högre kapitalkostnad per flygtimme.

Stål- och betongåtgången för att bygga banor för höghastighetståg ger stora CO₂-utsläpp under byggtiden.

KOSTNAD INFRASTRUKTUR

Båt och flyg kräver avancerade noder eller knutpunkter (hamnar och flygplatser) för att vara effektiva.

Tåg ställer mindre krav på dessa noder, men har i gengäld krav på dyr infrastruktur mellan noderna. Speciellt gäller det höghastighetståg, där sidoacceleration och precision på räls kräver betongfundament.

Bil kräver höga underhållskostnader p.g.a. storleken på vägnätet och slitage från den tunga trafiken.

Not 1: Se (<https://www.fluglaerm.de/hamburg/klima.htm>); uppskattningar för utsläpp varierar kraftigt.

Motion 85:

Motion om uppvärmda gator till, från och för kollektivtrafiken.

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Gertrud Brorsson

Organisation: Kollektivtrafikant Stockholm

E-post: info@kollektivtrafikant.nu

Sammanfattning: Åtgärder som ökar kollektivtrafiken måste prövas. Vi har lång period vinter och ofta snöskottning av diselfordon som ej hinner med. Kan det bli mer energieffektivt om man i vissa stråk satsar på uppvärmning av gator? Spillvärme? Plogbilarminskar i antal alt omfördelas. Ökar möjligheten för folk att komma till och från kollektivtrafiken, speciellt de med svårigheter, som i sin tur kan öka antalet resenärer i kollektivtrafiken mot bilen. Bussen kommer lättare fram fram - och i tid. Behöver göras samhällsnyttoberäkning och då utifrån olika förhållanden, storstad, mindre städer.

Föreslagna åtgärder: att en utredning tillsätts för att ta fram möjligheter att på ett miljövänligt sätt uppvärma vissa gator som är viktigt för de som går, främst de till och från kollektivtrafiken och där bussar går.

att räkna på hur mycket energi det går att spara på om man värmer upp gator så att det minskar bilåkandet och gynnar kollektivtrafiken.

Motiv och bakgrund:

2018-02-04

Kollektivtrafikant Stockholm

Gertrud Brorsson

ordförande

Motion om uppvärmda gator till, från och för kollektivtrafiken.

Det är viktigt att trogna kollektivtrafikresenärer premieras och att all politik går till att öka kollektivtrafikens andel i förhållande till bilen.

De senaste åren har vi sett en undermålig väghållning vintertid. När det snöar kommer plogningen i gång alldeles för sent. De som kan gå ut i snön trampar ner den och isfläckar bildas.

Vi har fått många vittnesmål på folk som inte kommer ut på flera dagar vintertid. Det är framförallt äldre och funktionsnedsatta som berörs. När detta sker kan vi inte prata om jämställd trafikpolitik. Vi menar då inte när det är väderförhållanden som det kan bli ibland uppe i norra Sverige utan normal Stockholmsvinter. Självklart får man ha förståelse vid extrema väderförhållanden även om det finns anledning att undra över vad det beror på.

Tyvärr har det blivit så att de som kan välja mellan bil och kollektivtrafik ofta föredrar att gå ut en halvtimme tidigare för att skotta fram bilen då de inte vet om de kan lita på kollektivtrafiken. Alla åtgärder som ökar pålitligheten och tillförlitligheten på kollektivtrafiken under vinterhalvåret måste prövas.

En av våra unga väckte tanken på uppvärmda gator-åtminstone i stråk där många går och är viktiga för att ta sig till och från kollektivtrafiken och även för bussarna att kunna ta sig fram. Han påpekade det viktiga i att med uppvärmda gator kan hans mamma med ryggproblem lättare gå ut. Det är inte bara hans mamma, alla föräldrar med barnvagn, rullstolsburna, de med rullatorer m fl. skulle gynnas. Det skulle vara folk hälsofrämjande och främja jämlikheten i samhället.

Vi i Kollektivtrafikant Stockholm tycker att detta är värt att utreda. Kan man värma upp gatorna med hjälp av spillvärme, förnyelsebar energi o dylikt.

Om gator är uppvärmda minskar behoven av plogning. De bilarna gör nytta men inte de mest miljövänliga både avseende bränsle och partiklar.

Vi måste pröva alla vägar att rädda planeten. Världssamfundet började försent och nu är tiden knapp.

Vi föreslår besluta:

att en utredning tillsätts för att ta fram möjligheter att på ett miljövänligt sätt uppvärma vissa gator som är viktigt för de som går, främst de till och från kollektivtrafiken och där bussar går.

att räkna på hur mycket energi det går att spara på om man värmer upp gator så att det minskar bilåkandet och gynnar kollektivtrafiken.

Motion 102:

Nej till höghastighetståg

Version: 3

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Björn Idar och Elisabeth Rosenberg

E-post: bjorn.idar40@gmail.com

Sammanfattning: Majoriteten av våra medborgare önskar ökad punktlighet, garanterad trygghet och bekväma transporter. Detta borde kunna erbjudas till en betydligt lägre kostnad än vad en nyinvestering i höghastighetsbanor skulle innebära, med marginellt minskad restid för ett fåtal välbemedlade resenärer.

Föreslagna åtgärder: För att locka fler resande att välja tåget, bör man prioritera underhåll av Sveriges hela järnvägsinfrastruktur i stället för att satsa på supersnabba tåg. Samtidigt måste alla sträckor, gamla som nya, omgäende utrustas med ett enhetligt signalsystem subventionerat av svenska staten.

Motiv och bakgrund: Det är osannolikt att en förkortad restid på c:a 25-30 % nämnvärt skulle påverka antalet resande med tåg, allra minst de som har för vana att ta flyget. För daglig arbetspendling på långa sträckor inom Norden, 20-100 mil och mer, är flyg ett rimligt val, såvida det inte går att lösa med videokonferenser. För sträckor kortare än 20 mil är däremot punktlighet, tillgänglighet (stopp vid flera stationer), bekvämlighet samt möjlighet att ta med cykel eller liknande avgörande. Att återinsätta nattåg är en avgörande åtgärd som rimligen skulle attrahera en avsevärd mängd nya resenärer.

För tillfälligt resande är följande alternativ viktiga: Obegränsad plats för bagage, möjlighet till att ta med husdjur, lekrum för barn, läckra måltider med många alternativ och spriträttigheter, god luftkvalitet, vil- och sov möjligheter samt fler toaletter. Önskvärt är språk- och internetkunniga värdar på vissa tåg. Detta till subventionerade priser.

Samstämd infrastruktur inom EU samt möjlighet att boka alla etapper med olika färdmedel på en gemensam hemsida skulle kunna bli avgörande vid val av transportmedel. Den ur finansiell synvinkel

viktigaste målgruppen är de 63 % bil- och de 7 % bussburna resenärerna, inte de 11 % från flyget. För att få flygresenärer att välja tåg föreslås dessutom en rejäl klimatavgift på flygresor.

Den av Miljöpartiet och Centern omhuldade höghastighetsbanan mellan Stockholm och Göteborg, med en tillåten maxhastighet av 250 km per timme, har beräknats kosta c:a 250 miljarder kronor och skulle finansieras med lån, vilket skulle höja vår statskuld till en obehagligt hög nivå, för kommande generationer att återbetala. Alla projekt blir dessutom alltid dyrare än beräknat. 1: Bygget av hallandsåstunneln, 2: Försvarets upphandling av helikoptrar, 3: Den högaktuella skandalen kring Nya Karolinska. (DN 2018-02-25).

I dagsläget är räntan orimligt låg men kan rusa i höjden med kort varsel. I det ursprungliga förslaget nämndes hastigheten 320 km per timme till en kostnad av över 350 miljarder kronor. Var vi hamnar i slutändan är oklart (Se not). Summorna bör jämföras med regeringens senaste budgetproposition där 1,2 miljarder kronor avsattes för järnvägsunderhåll för perioden 2016-2018. Också värt att nämna är den årliga försvarskostnaden på 50 miljarder kronor. Då försvaret efter senaste beräkningen önskar ytterligare 180 miljarder under kommande tioårsperiod (DN 2018-02-20), framstår det hela som en hänsynlös prioriteringsfråga. Finansminister Magdalena Andersson vädjade dessutom nyligen om 20 extra miljarder för att klara välfärden under nästa mandatperiod (DN 2018-02-22). Samtidigt förväntas Brexitutträdet skapa ökade utgifter till EU. Allt ska tas ur svenska folkets gemensamma kassa. Ett nyttigt räkneexempel är på plats: Tusen gånger tusen blir en miljon. Tusen miljoner blir en miljard, i siffror 1000.000.000. kronor. Det är svårt att föreställa sig sådana summor men alltför lätt att spendera dem.

Noter: <https://www.expressen.se/dinapengar/konsument/vandningen-foreslar-nya-hoghastighetstag/>

Motion 106: Upprustning av järnvägen.

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Reidun Alfvén, Berenike Alfvén

Organisation: Grandpanthers

E-post: reialf@telia.com

Sammanfattning: Substantiellt mer resurser till järnvägen.

Avstå från att bygga höghastighetståg.

Arbeta för en europeisk integrerad järnväg,

Inrätta en central webbplats för bokning av resor över hela Europa.

Föreslagna åtgärder: Substantiellt mer resurser till upprustning och utbyggnad av järnvägen: Drift, banor och stationer.

Avstå från att bygga höghastighetståg. Prioritera nya linjer, sträckor, bättre turtäthet, barnvänlighet, pollettering, bättre turtäthet.

En europeisk integrerad järnväg, Direktståg mellan europeiska orter.

En central webbplats för enkel bokning av resor över hela Europa. Nattåg.

Motiv och bakgrund: På grund av osäkra resor med järnvägen, obemannade stationer. bristfällig information, används inte järnvägen på långt när så mycket som ur klimatsynpunkt vore önskvärt. Vår motion vill påpeka behovet av en väl fungerande järnväg.

Motion 116: **Stoppa höghastighetstågen!**

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Ola Gabrielson

E-post: olagabrielson@yahoo.se

Sammanfattning: Självklart är minskad energianvändning bästa sättet att minska utsläppen och därmed växthuseffekten.

Järnväg är en flera tusen år gammal uppfinning, fortfarande oöverträffad för energisnål transport. Men energiförbrukningen är inte noll. Enligt Jevons paradox leder lägre förbrukning till att vi totalt sett använder mer energi.

Alltså: Å ena sidan sparar järnväg energi jämfört med alternativen, men å andra sidan förbrukar även järnväg energi. Och ju mer vi kör och ju fortare det går desto mer energi går det åt. Dessutom kostar det energi att bygga den. Höghastighetsbana kostar extra mycket.

Föreslagna åtgärder: Jag vill att

- planerna på höghastighetståg läggs i malpåse med omedelbar verkan,
- berörd personal placeras om till att planera ett bättre underhåll av och gradvis utbyggnad av befintlig järnväg.

Motiv och bakgrund: Vi talar om två typer av järnväg:

- Dagens svenska järnvägsnät bygger på beprövad teknik som ger hastigheter upp till 250 km/t där banan tillåter det. Tyvärr har underhåll och utbyggnad eftersatts under många år vilket begränsar kapaciteten.
- Höghastighetsbana finns på flera platser i Europa och Asien; varierande standarder tillåter hastigheter upp till ca 350 km/t. Den kan inte transportera gods, vilket gör att den inte kan ersätta dagens järnväg.

Sverigeförhandlingen vill låna pengar för höghastighetsbanor mellan Stockholm, Göteborg, och Malmö, med målet att förkorta restiden med någon timme. De beräknar kostnaden till 230 miljarder kronor (dvs 23.000 kronor per svensk medborgare; andra beräknar kostnaden till över 300 miljarder).

Lånet till höghastighetsbana sägs SÄNKA statsskulden relativt BNP; underförstått att BNP ska växa en hel del. Detta i motsättning till vissa forskare som anser att BNP inte kan tillåtas fortsätta växa. Och oavsett BNP så måste ju lånet betalas tillbaka.

Ett problem här är att man vill skuldsätta alla svenskar under lång tid för en jätteinvestering som endast gynnar en liten grupp resenärer.

En förhoppning är att höghastighetståg ska locka dessa resenärer och därmed minska antalet flygresor mellan de tre storstäderna, men i statens utredning (Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84) sägs tydligt att 'överflyttningen från flyg och bil till järnväg är liten och att huvuddelen av resandeökningen utgörs av nygenererad trafik.' (sid 358). Totalt sett alltså ett ökat resande, vilket knappast hjälper klimatet.

Vidare: 'Medan växthusgasutsläppen från svenskarnas inrikesresor med flyg är liten och minskande är klimateffekten av deras utrikes flygresor stor och snabbt ökande' (sid 567). Det löser vi inte med höghastighetståg. Tvärtom kommer de att snabba upp resan till flygplatsen.

'Att prioritera kapacitetsstark kollektivtrafik inom storstadsregionerna får sannolikt en bättre klimateffekt än satsningar på höghastighetståg mellan dem' (sid 38). Men Sverigeförhandlingen tycker att vi ska pendla från hela landet för att konkurrera om jobben i storstäderna.

Det finns andra, djupt kritiska rapporter, som t.ex. KTHs Centrum för Transportstudiers Remissvar 2016-03-17 (<http://www.regeringen.se/49836f/contentassets/3d3dbf3dd711419d882f50c364dddfa/kungliga-tekniska-hogskolan-cts.pdf>).

Sammanfattningen är att höghastighetståg inte lönar sig i Sverige. Det enda som talar för dem är en marginell restidsförkortning, medan flera starka skäl talar mot dem:

- Höghastighetsbana är en extremt dyr investering som kommer att belasta statskassan i decennier. Om den dessutom lånefinansieras kommer räntorna att gräva ytterligare hål i kassan, och göra landet känsligt för räntehöjningar.
- Banan kan göra resorna något snabbare för en liten grupp människor, en slags tågresandets överklass. För att övertyga dem att resa med höghastighetståget måste biljettpriset vara rimligt, vilket betyder att det måste subventioneras (av skattebetalarna). Detta kommer att minska det folkliga stödet.
- Banan kräver mycket mer betong än vanlig järnväg. Detta orsakar stora utsläpp av koldioxid, och kan till och med tvinga fram investeringar i nya cementbruk, eller stor import av utländsk cement. Totalt kommer bygget att släppa ut så mycket växthusgas att det kommer att ta upp till 50 år av energisnåla tågresor för att 'betala tillbaka', dvs komma tillbaka till där vi är nu. Detta i ett läge då vi måste snarast möjligt komma ner till noll.
- Sverige är ett jämförelsevis glest befolkat land och trafikunderlaget är litet. Återbetalningstiden, 'time to break-even', blir längre. Trafikprognoserna är osäkra, vilket gör finansieringen dyrare.
- Hastighetsvinsten är marginell. Topphastigheten ökar från 250 till 320-330 km/t, och den faktiska hastighetsskillnaden över hela resan blir ännu mindre p.g.a. start och stopp vid stationer, hastighetsbegränsningar nära bebyggelse, o.s.v.
- Höghastighetstågen kan inte gå samma väg som de normala tågen, dels p.g.a. att kurvradien måste vara större, dels att de inte kan hålla full hastighet genom bebyggt område. Detta gör att mycket mer mark tas i anspråk, med konsekvenser för natur och landsbygdsbefolkning. Förhandlingar om markköp eller expropriation kommer att krävas. Ett flertal ärenden kan förväntas gå till domstol, vilket kan försena utbyggnaden.
- Högre hastighet kräver väsentligt mer energi, vilket motverkar syftet med investeringen.
- De högre hastigheterna ger mer buller samt försvårar konsekvenserna vid eventuella olyckor.

Slutligen bör påminnas om att de resurser som läggs på detta stora projekt kommer att tas från andra trängande behov, och då inte bara de ekonomiska resurserna. Redan idag arbetar t.ex. flera tusen utländska byggnadsarbetare i Sverige, eftersom alla svenska byggnadsarbetare redan är upptagna (www.av.se/globalassets/filer/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/utlandsk-arbetskraft-i-sverige/utstationeringsstatistik/utstationering-manadsstatistik-januari-2018.pdf).

Motion 131:

Vänta med stora infrastrukturprojekt

Version: 4

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Björn Idar, Elisabeth Rosenberg

E-post: bjorn.idar40@gmail.com

Sammanfattning: Så länge våra arbetsverktyg och fordon drivs av explosionsmotorer ger sådana projekt knappast någon miljövinst. Att använda fossila- eller biobaserade bränslen gör liten skillnad. Även om koldioxiden så småningom återupptas av växtligheten ger de senare ändå önskade utsläpp i närtid. Någon väntetid kan vi inte unna oss.

Föreslagna åtgärder: För att ha en chans att bromsa den negativa klimatutvecklingen bör större infrastrukturprojekt läggas på is tills en ny, ren energibärare har valts ut.

Motiv och bakgrund: Att lasta och forsla bort sprängsten, grus och lera, krossa och mala till olika storlekar, transportera igen etc kostar. Sand till betong är en global bristvara därför att den rundslipade ökensanden inte duger. Att bryta och raffinera malm till metall ger stora utsläpp. Ståltillverkning kräver enorma mängder kol och koks. Cementtillverkning ger ett av de största bidragen till koldioxidtillskott.

De samlade utsläppen kräver decennier för att vägas upp av eventuella klimatvinster från projekten. Vänta med de stora insatserna tills vi valt ersättare till dagens motorer och bränslen. Elektrifiering av maskin- och fordonsflottorna ses redan som ett önskvärt alternativ. Vi kan välja hastigheten på omställningen.

Mer detaljer finns i motion 43.

Motion 136:

Samhällsmodell för minskad bilism.

Version: 2

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Gunnar Rydnell

E-post: gunnar.goteborg@gmail.com

Sammanfattning: En revolution pågår för utbyte av fossilbaserade fordon till elbilar för en framtida hållbar trafiklösning. Det är hoppingivande. Men det räcker inte. Dels kommer vissa problem att återstå även med elbilar dels går omställningen för långsamt. Övergången till elbilsbaserad trafik måste ske parallellt med arbete enligt en modell för samhällsbyggnad och trafikinfrastruktur som i grunden bygger på kollektiva lösningar och där delar av privatbilismen fasas ut.

Föreslagna åtgärder: Anslå medel och ge uppdrag att snabba på utvecklingen enligt en modell för samhällsbyggnad där behovet av privatbil minskar för att möjliggöra övergång till hållbara trafiklösningar och fossilfrihet. Samhället skall bygga på närhet mellan bostad, butik och arbete och på en transportinfrastruktur med större del kollektivt resande och samägande.

Motiv och bakgrund: Den snabba ökningen av elbilar är glädjande. Men även om nya hållbara fordonsbränslen och elfordon kommer på bred front, så går utvecklingen åt fel håll. År 2017 var antalet nyregistrerade personbilar i Sverige 400.000 varav 90% var bensin- och dieslbilar enligt Trafa Analys. Samtidigt ökade det totala antalet bilar med 80.000, så antalet fossilfordon ökar istället för att minska (+40.000 per år). [1]

Även om utsläppsproblemen kunde lösas genom att gå över från fossilbilar till elbilar eller andra hållbara energilösningar så går det för långsamt (i den mån det inte går åt fel håll) och det återstår ändå andra problem:

- energiförbrukning, även om fossilbränsle ersätts med el, återstår ändå energiförbrukningen och vissa menar att om alla bilar vi har i dag skulle ersättas med elbilar skulle elbrist uppstå. Snabbladdning innebär dessutom ökade effektkrav.

- resursförbrukning av metaller etc. Tillverkning av elbilar kräver resurser i form av råvaror, som metaller, plast, och batterimetaller. Dessa i sig är ändliga resurser, och dessutom går det åt åtskilligt med energi för att framställa dessa. Även takten för utvinning av batterimetaller är låg.

- markanvändning, infrastrukturen för transport tar upp 1/2 miljon ha i Sverige, ungt. lika mycket som upptas av bostäder, och nästan 20% av den areal som används till åkermark [2]. Delar av marken kunde frigöras med minskad vägtrafik och användas bättre.

- även om utsläppen från bilar som körs på el eller andra förnyelsebara källor är låga, finns ändå ett bidrag från tillverkningen av bilen, oberoende av typ. För elbilen blir nyttjandetsutsläppen små, då kan utsläppsbidraget från tillverkningen ge den största delen av de totala livstidsutsläppen. Att minska antalet fordon ger effekt via tillverkningsutsläppen och i stället för individuellt ägande bör vi dela på ägandet, kanske i form av elbilspooler där färre bilar istället vardera får rulla mer.

Vårt samhälle är uppbyggt runt bilen. För många är bilen nödvändig för att få vardagen att gå ihop med arbetsresor, dagislämnande och resor till shoppingcentra. Därför är det viktigt, för att lyckas med en minskning av privatbilismen, med en omdaning av samhället baserad på kollektivtrafik, bildelning och närhetsprincipen. Närhetsprincipen kan minska beroendet av privatbilen genom närhet mellan bostad, arbete och butiker.

Referenser

[1]. https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2018/fordon_lan_och_kom_2017_blad.pdf

[2]. http://www.scb.se/sv/_Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Miljo/Markanvandning/Markanvandningen-i-Sverige/12850/12857/Behallare-for-Press/Markanvandningen-i-Sverige-2005-367523/

Motion 145:

Utsläppen från transportsektorn måste minska, inga fler motorvägar

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Beatrice Sundberg, Stellan Hamrin, Karin Wahlgren, Jan Strömdahl, Per Schönning, Henrik Waldenström, Stefan Filipsson, Elisabeth Edsjö

Organisation: Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

E-post: elisabeth.edsjö@bostadslaget.se

Sammanfattning: Transportsektorn står för ca en tredjedel av utsläppen av koldioxid inom Sverige.

Huvuddelen av utsläppen från inrikes transporter, ca 94 %, kommer från transporter på vägar. Utan en drastisk och snabb minskning av denna trafik kommer vi inte att klara klimatmålen.

Det räcker inte med tekniska lösningar och övergång till fossilfria bränslen. Transportbehovet behöver minska totalt och vägtransporterna så långt möjligt föras över till spår och sjöfart. Persontransporter med

bil behöver ersättas av kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik. Byggnad och planering av nya motorvägar måste avslutas.

Föreslagna åtgärder: Att planeringen av nya motorvägar som Östlig förbindelse avslutas.

Motiv och bakgrund: Utsläppen från transportsektorn minskar inte enligt Klimatmålen, varken för landet eller för Stockholm. Personbilstrafiken ökar istället för att minska. Läget är akut, med nuvarande takt på utsläppsminskande åtgärder kommer vi inte att klara klimatmålen. De medel som sätts in är uppenbart otillräckliga. Därför menar vi att den överordnade uppgiften för Trafikverket bör vara att låta klimatmålen styra varje ny investering. Utsläppsnåla transporter ska prioriteras. Nya motorvägar leder helt fel. Östlig förbindelse (f d Österleden) är ett aktuellt exempel där ytterligare trafik skulle komma att alstras. Östlig förbindelse är inte en ring runt innerstaden eller en avlastande kringfartsled. Den är en infartsled som måste ha mycket trafik för att vara lönsam. Trafiken in mot innerstaden kommer att orsaka köer och skada nationalstadsparken.

Enligt Trafikverket nås inga miljö- eller hållbarhetsmål med Östlig förbindelse. De minst 20 miljarder som den kommer att kosta bör satsas på bättre kollektivtrafik till lands och sjöss. Det skulle minska utsläppen av klimatgaser istället för att ytterligare förvärra dessa.

Östlig förbindelse ingår för närvarande inte i Nationella transportplanen 2018 – 2029 eftersom det inte finns någon finansiering för den.

Naturvårdsverket avvisar Östlig förbindelse i sitt remissvar till Nationella transportplanen 2018 – 2029:

” Naturvårdsverket anser att det finns flera vinster med att Östlig förbindelse inte ingår i planförslaget. Dels innebär det att samhället inte investerar i infrastruktur som negativt skulle påverka möjligheten och kostnaderna för att nå klimatmål och andra miljömål i decennier framöver. Dels medför det att mer medel istället kan läggas på insatser som gynnar överflyttning till andra trafikslag än vägtrafik. Östlig förbindelse beräknas, även med en kapacitetsstark kollektivtrafik i tunneln, leda till ett ökat trafikarbete med bil och till att bilens konkurrenskraft stärks jämfört med kollektivtrafik och andra trafikslag. Naturvårdsverket vill därför framhålla att Östlig förbindelse inte bör tas in i nationell plan, även om medelstillelningen för namngivna investeringar skulle öka, eller om berörda kommuner skulle ställa sig positiva till investeringen.”

Vi vill tillägga att även om andra finansieringsmöjligheter för Östlig förbindelse dyker upp, som t ex OPS (Offentlig Privat Samverkan), bör Östlig förbindelse inte byggas.

Det finns många andra fördelar med att minska biltrafiken. Resurser för andra investeringar som t ex kollektivtrafik och cykelleder frigörs, stora markarealer kan frigöras, trängseln och luftföroreningarna i städerna minskar.

Motion 162:

Cykelvägar i den nationella infrastrukturplanen

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Roger Bydler, Lena Frändberg, Elisabeth Edsjö

E-post: roger.bydler@relatio.se

Sammanfattning: Cykling står för ungefär 10% av allt resande i Sverige. Av den nationella budgeten är bara cirka en procent avsatt till cykelåtgärder. Elcyklar kommer att kraftigt öka antalet cyklister. Investeringar i cykelvägar är bland de mest lönsamma infrastrukturinvesteringarna. För varje investerad krona ger enligt en mängd undersökningar en samhällsekonomisk vinst på uppåt 20 kronor.

Föreslagna åtgärder: Att interkommunala och viktigare kommunala cykelvägar ska ingå i den nationella infrastrukturplanen

Motiv och bakgrund: Cykling blir viktig för att klara övergången från personresorna fossilfria. Då krävs stora satsningar på utbyggnad och förbättring av cykelvägarna. Cykling står för ungefär 10% av allt resande i Sverige. Av den nationella budgeten är bara cirka en procent avsatt till cykelåtgärder. Det starka intresset för elcyklar kommer att bidra till en fortsatt ökning av cyklandet om förutsättningarna förbättras. Från september 2016 till augusti 2017 såldes 67500 elcyklar i Sverige. Och elcykelpremien som började gälla 20 september 2017 kommer med stor sannolikhet att driva på utvecklingen.

Cykelvägar behöver byggas ut och cykelbanorna måste få ta större plats. När det blir fler cyklister behöver de större utrymme. Cykelvägarna behöver också ha sträckningar som gör att det dels är så korta avstånd som möjligt, dels att de är väl utformade ur säkerhetssynpunkt. Investeringar i cykelvägar är bland de mest lönsamma infrastrukturinvesteringarna. För varje investerad krona ger enligt en mängd undersökningar en samhällsekonomisk vinst på uppåt 20 kronor.

Motion 163:

Slopad förmånsbeskattning för cykel och pendlarkort

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Roger Bydler, Lena Frändberg, Elisabeth Edsjö

E-post: roger.bydler@relatio.se

Sammanfattning: För att minska biltrafiken behöver olika typer av incitament införas. I stadsmiljöer gäller det att så många som möjligt åker kollektivt eller cyklar i stället för att ta bilen. Genom att ta bort förmånsbeskattning för företagscykel och pendlarkort, blir det attraktivare för både företag och enskilda att utnyttja denna typ av förmåner.

Föreslagna åtgärder: Att förmånsbeskattningen slopas för företagscykel och pendlarkort.

Motiv och bakgrund: I stadsmiljöer finns goda möjligheter att minska biltrafiken genom att införa incitament för andra transportslag. Kollektivtrafiken behöver öka kraftigt, sannolikt fördubblas, för att vi ska klara de nationella klimatmålen och ge vårt bidrag till att Parisavtalets klimatmål inte överskrids. Även cykling behöver ges bättre förutsättningar och kommer att vara ett viktigt område i omställningen av transportsektorn.

I stadsmiljöer gäller det därför att så många som möjligt åker kollektivt eller cyklar i stället för att ta bilen. Genom att ta bort förmånsbeskattning för företagscykel och pendlarkort, blir det attraktivare för både företag och enskilda att erbjuda respektive utnyttja denna typ av förmåner.

Motion 179:

Bygg ett transportsystem med förnybar energi.

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Birger Eneroth

Organisation: privat

E-post: birgereneroth@yahoo.com

Sammanfattning: Transportsystemen för människor och gods kan samordnas bättre och effektiviseras mera med modern digital teknik. Avgiftsfri kollektivtrafik kl. 9:00 – 15.00 för främst pensionärer vore bra. Kapaciteten används bättre.

Föreslagna åtgärder: Satsa kraftigt på utbyggnad av kollektivtrafiken. Effektivisera godstransporterna.

Minska bilberoendet. Vi bör eftersträva lägre bilskatt och mycket högre fossilbränsleskatt. Och skatt eller hyra för bilens stora markanvändning.

Motiv och bakgrund: Priserna bör bli lägre under lågtrafiktid när det annars finns tomma platser. Ledig kapacitet kostar inte mycket att använda.

Förarlösa anslutningsbussar kan gå till hållplatser för direktbussar, spårvagnar, snabbtåg, som går med färre stopp mellan större tätorter.

Gods på lastbilar kan lastas om till järnväg vid längre transporter. Eller till färre bilar i stället för många med bara litet last. Större fordon på kortare sträckor kan gå på el. Kanske självstyrande.

Bilskatten bör gärna vara noll och i stället bör fossilbränsleskatten höjas med kanske 10 kr eller mer per liter. Då blir det lättare att ha bil och det är särskilt viktigt på landsbygden och det blir i stället dyrare att köra fossilbil i onödan.

Med mobiltelefoner är det lättare att samordna resor med andra. Då blir det också lättare att resa även för hen som inte själv kan köra bil.

Lägre bilhastighet vore bra. Högre hastighet ger högre luftmotstånd och vägslitage och därför högre bränsleåtgång och mer partiklar i luften. Och kanske 4000 människor dör i förtid i Sverige av luftföroreningar varje år. Polluter pays principle. Jag bör eftersträva en nollvision för dödade i trafiken.

Markhyra på bilåkning o parkering. Kilometerskatt, olika på olika tider och platser är bra. En åkande bil använder mycket mer mark än en stillastående.

En ny parkeringsplats i ett nytt hus kostar ca 400 000 kr. Och vägar kostar och kräver stora ytor. Markhyran på kommunal och statlig mark är nu ofta noll på bilvägar. Vägslitage och underhåll kostar. Pengarna behövs bättre bl a till utbyggnad av tekniken för biobränslen till fordon och flyg. Och till vätgas till energilager och bränsleceller. Jag vill att vi eftersträvar högre pris på fossilbilåkning och på parkering på allmänna vägar och gator.

Vi bör främja närproduktion av mat. Kortare transporter så är det lättare för konsumenten att kontrollera produktionen. En bra variant vore Bra Miljöval med revisorer som har koll inte bara på pengarna utan också på kvaliteten på maten. Vi kan eftersträva lägre pris på miljöanpassad mat och högre pris på annan mat. Kanske mer flexibel moms.

Planeringen av Österleden i Stockholm kan och bör avbrytas. En dyr och onödig motorvägstunnel öster om centrala Stockholm. En spårvagnstunnel från Nacka och med Cityspårvägen till Stockholms central, Ropsten och sedan KTH och universitetet vore bättre. Och kanske en 50 meter hög bro över vattnet för spårvagnar, cyklar och gående men utan plats för bilar. Med mer och bättre kollektivtrafik spar vi en massa pengar i samhället och privat om bilberoendet minskar och man slipper ha egen bil.

Avgiftsfri kollektivtrafik i lågtrafiktid kl. 9:00 – 15:00 för främst pensionärer vore bra. Den framtid vi bygger bör vara ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar. Vi bör tänka både långsiktigt och på hela planeten. Med tanke på kommande generationer och med tanke på alla människors lika värde. Välfärd, fred och frihet. För alla. Globalt.

Kollektivtrafiken går mer och mer på förnybar energi. Vindkraft, sol och biogas byggs ut. Särskilt effektiv och bekväm är spårburen elektrisk trafik. Den är mycket bättre än bilar för klimatet på planeten och för luftkvaliteten i staden.

Kollektivtrafiken är bra för människor som inte kan eller vill köra bil. Alla människor ska enligt FN:s deklaration om mänskliga rättigheter ha rätt att delta i samhällslivet. Alltså även om man är sjuk eller funktionshindrad. Och det är bra socialt, demokratiskt och ekonomiskt för hela samhället. Fler gamla är ute i samhället och bidrar till spridning av olika livserfarenheter. Och yngre människor integreras i samhället. Fler markområden i staden kan användas till bostäder i stället för till parkeringsplatser och vägar. Med en tätare stad behöver vi inte resa så långt.

Kollektivtrafiken har stor kapacitet oanvänd i lågtrafiktid mitt på dagen, mellan kl nio och femton. Extrakostnaden för att använda den kapaciteten är mycket låg men nyttan är för många människor mycket stor. Turtätheten kan öka och ännu fler människor väljer då att åka kollektivt. Vinsten blir extra stor för alla dem som slipper äga en egen bil. Färre bilister gör att framkomligheten ökar för hantverkare och andra som måste åka bil och komma fram på ett bestämt klockslag. Och en del nya vägar och parkeringsplatser blir onödiga att bygga. Den samhällsekonomiska vinsten blir stor. Och så småningom kan kanske fler grupper av människor få avgiftsfri kollektivtrafik. Detta hindrar inte det underlättar troligen - att välfärden för äldre och andra samtidigt kan förbättras även på många andra sätt.

Jag vill att vi får avgiftsfri kollektivtrafik för i första hand pensionärer under lågtrafiktid, det skulle kosta nästan ingenting, för kapaciteten finns ju redan. Men det skulle bli en stor glädje för många. Det är nog bra om vi är teknikooptimister - men vi bör undvika tekniknaivitet. Men se möjligheter.

Birger Eneroth, Lidingö

Motion 186:

Järnvägsutbyggnad är en klimatfråga

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Lena Nylund

Organisation: Klimataktion Sundsvall

E-post: lena_nylund@hotmail.com

Sammanfattning: Motionen handlar om en utbyggnad från enkelspår till dubbelspår mellan Gävle och Härnösand och konsekvenserna vad gäller minskade koldioxidutsläpp pga betydligt färre lastbilstransporter och minskat flygande.

Föreslagna åtgärder: att sträckan Gävle-Härnösand kraftigt prioriteras så att senast 2030 har sträckan dubbelspår

att att finansieringen lånebaseras

att sträckan Härnösand-Umeå före 2050 utgör en del av den nya Ostkustbanan

Motiv och bakgrund: Järnvägen mellan Gävle och Härnösand är Sveriges längsta och mest belastade enkelspår. Den 27 mil långa sträckan stryker flödet i en strategiskt viktig del av Svedrige-
Den begränsar hela vårt nationella järnvägssystem.
Denna flaskhals kan sedan kopplas ihop ned den nybyggda Botttniabanan.

Varje dag körs 1400-2500 lastbilar i långhvaga trafik längs Norrlandskusten. En undersökning har visat att endast 1 av 20 långhvaga transporter behöver gå på landsväg.
Dvs . av 20 lastbilar kan 19 använda järnväg.

Flygtrafiken från Umeå, Östersund och Sundsvallsområdet till Stockholm uppgår till närmare 2 miljoner passagera och ger ett utsläpp på 135000 ton koldioxid-
Med utbyggd järnväg kan restiden halveras och flygandet minska.

Motion 240:

Lokal kollektivtrafik 100% skattefinansierad

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Martin Hedberg

E-post: martin.hedberg@swc.se

Sammanfattning: Kollektivtrafiken, tex Stockholms lokaltrafik och Västtrafik, finansieras idag till ca 50% med skattemedel. Resten finansieras genom biljettförsäljning av olika slag (månadskort, betalning för enstaka resor mm).

Jag föreslår att den lokala och regionala kollektivtrafiken till fullo (100%) finansieras genom skattemedel.

Föreslagna åtgärder: Jag föreslår att den lokala och regionala kollektivtrafiken till fullo (100%) finansieras genom skattemedel.

Detta skapar möjlighet att ta bort biljettspärrar och kontrollsystem vilket ökar tillgängligheten, ökar säkerhet (tex vid evakuering) och sänker driftskostnader.

Motiv och bakgrund: De flesta är överens om att resande med kollektivtrafik istället för med individuella medel (i synnerhet bil) gagnar samhället. Detta genom att man tar färre resurser i anspråk, såväl bränsle/energi som yta, för transporten. När fler går från att åka individuellt i tex bil, till att resa med kollektivtrafik så minskar utsläppen av klimatpåverkande gaser samt partiklar från vägslitage. Dessutom frigörs yta i trafiken vilket ökar framkomligheten för de som trots allt av olika anledningar måste ta individuella transportmedel eller nyttjar bilen i tjänsten (tex varutransporter). Det finns alltså flera samverkande allmänintressen för att öka resandet med kollektivtrafik.

Men det kostar att driva kollektivtrafik. Dessa kostnader delas till ca hälften mellan skattemedel och olika former av biljettköp av resenären själv.

Om kostnaden till 100% bekostades genom skattemedel så skulle kostnaden för att resa kollektivt inte utgöra något hinder för enskilda resenärer.

Det skulle öka nyttjandegraden av kollektivtrafiken.

Det skulle i sin tur innebära att man kunde införa tätare turer (men det skulle inte bli trängre på gatorna eftersom många bilar (som är mer utrymmeskrävande) försvann från gator och vägar då folk istället åkte kollektivt.

Resan skulle gå smidigare eftersom man kunde ta bort spärrar och kontrollsystem.

Kostnaderna per resenär för lokaltrafiken skulle gå ner eftersom man ökade nyttjandegraden samt sparade pengar på kontrollsystemen.

Trafiken skulle bli säkrare och snabbare eftersom trängseln vid spärrautomater (tex i tunnelbana eller att man bara kan gå på bussar genom främre dörrarna) försvann.

Det skulle vara bra PR för Sverige och enskilda kommuner/regioner internationellt.

På nätet finns en del debatterade om detta, tex på SvD: <https://www.svd.se/lat-alla-fa-aka-gratis-i-kollektivtrafiken>

Motion 243: Planering för att minska onödiga transporter

Version: 2

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Lars Igeland

E-post: lars.igeland@gmail.com

Sammanfattning: Trafikverket och olika utredningar har vid flera tillfällen visat att det krävs en kombination av åtgärder för att nå klimatmålen i transportsektorn. Nya bränslen och överflyttning av trafik från flyg och bil till tåg och buss kan göra en del, men det totala trafikarbetet måste också minskas. Samhällsplaneringen skall verka för att minska transportbehoven. Det behövs en omprövning av idén med regionförstoring och investeringar till vägar, flygplatser, köpcentra och annat som bidrar till ökad trafik upphör. Ekonomiska styrmedel ska göra att det alltid är billigare att resa miljövänligt.

Föreslagna åtgärder: Ompröva regionförstoringen

Bygg kontorshotell för distansarbete

Samhällsservice inom gång och cykelavstånd

Inga nya vägprojekt och externa köpcentra

Sluta subventionera flygplatser Höjd flygskatt

Begränsa bilavdragen kraftigt
Inför lastbilsskatt

Motiv och bakgrund:

Trafikverket och olika utredningar har vid flera tillfällen visat att det krävs en kombination av åtgärder för att nå klimatmålen i transportsektorn. Nya bränslen och överflyttning av trafik från flyg och bil till tåg och buss kan göra en del, men det totala trafikarbetet måste också minska. Det är allvarligt att regeringen fortsätter att planera utifrån prognoser om en kraftigt ökad trafik både totalt och för väg- och flygtrafiken. Samhällsplaneringen skall verka för att minska transportbehoven. Några viktiga förslag:

Tanken om regionförstoring måste omprövas. Idag tvingas allt fler människor långpendla även till arbetsuppgifter som de med små satsningar kunde göra på hemorten. Det är bra om man kan pendla med tåg mellan tätorter men det är inte rimligt att tvingas åka tio eller tjugo mil bort för att sitta och arbeta vid en dator i en större stad.

Stat, kommuner och statliga myndigheter kan minska sitt resande genom distansarbete, möten via digitala medier, och planering. Ett förslag är att regeringen gör det möjligt för varje tätort i Sverige att investera i kontorsmiljöer/hotell där man kan distansarbeta mot centrala kontor merparten av dagarna under året.

Polis, banker, apotek, vård, livsmedelsbutiker, skola, förskola, äldrevård, försäkringskassa, kulturella mötesplatser och annan basservice skall finnas tillgänglig inom gång- och cykelavstånd för merparten av Sveriges befolkning. Nuvarande utveckling där servicen centraliseras så att även boende i små städer tvingas använda bil för att klara sin basservice måste brytas.

Inga samhällseliga resurser ska satsas i projekt som gynnar ökat resande med flyg och bil. Det innebär ett stopp för alla nya stora vägprojekt inklusive så kallade ringleder i våra städer.

Regeringen måste också lagstifta mot nya externa köpcentra som ökar vägtrafiken. Enligt Handels utredningsinstitut pågår planering av över 40 projekt på totalt över 700 000 kvadratmeter handelsyta. Detta är helt orimligt. Redan byggda externa köpcentra bör avvecklas eller byggas om till fungerande stadsdelar med breddad service och bostäder.

Subventionerna till flygplatser måste upphöra. Samhället ska inte heller bygga nya flygplatser. Ett exempel är den nya planerade flygplatsen i Sälen. Den klimatförändring som flyget bidrar till riskerar att göra det omöjligt att åka skidor i Sälen redan inom några årtionden.

Den flygskatt som införts är för låg för att bryta utvecklingen mot allt fler flygresor. Skatten bör vara minst 160 kronor för en inrikesresa med undantag för övre Norrland och Gotland där dagens beslutade nivå är försvarbar i väntan på rimliga alternativ.

Skatteavdrag för arbetsresor ska utformas så att de gynnar resande med kollektivtrafik och samåkning. Bara den som kan visa att de måste ta bilen till jobbet skall kunna få dessa avdrag.

Vägslitageavgift/kilometerskatt för lastbilar måste införas. Klimatberedningen och de statliga verken enades om detta redan för tio år sedan med det genomfördes aldrig av alliansregeringen och ännu inte heller av den nya regeringen. Det är orimligt att den tunga trafiken skall slippa sin del av miljökostnaden och att utländska förare som kör i Sverige helt skall slippa betala för vägslitaget.

Sammantaget behöver vi styrmedel som ger rätt signaler i plånboken. Buss och tåg har relativt sett blivit dyrare än bil och flyg under en tjugoårsperiod. Det är tokigt. Skatter och subventioner måste utformas så att det alltid är billigare att resa miljövänligt!

Motion 258:

Förbättra Gävles kollektivtraffik

Ämnesområde: Transport 1

Motionär(er): Las Kafey

Organisation: Vasaskolan SEA

E-post: laskayfe@gmail.com

Sammanfattning: ,,,

Föreslagna åtgärder: ,,,

Motiv och bakgrund: Gävles infrastruktur och transport är i behov av förbättring, främst kollektivtrafiken. Att lägga pengar och tid på att förbättra kollektivtrafiken kommer snabbt att vara gynnsamt, både för miljön och för Gävles invånare.

Region Gävleborg har nyligen gjort en storsatsning inom busstrafiken, med nya busshållplatser i systemets mittpunkt, Rådhuset. Jag tror dock att många hade klarat sig med gamla busskurer om man istället hade lagt de pengar på att utveckla bussystemet och sätta in fler avgångar från hållplatser utanför centrum. På så sätt kan fler ta bussen eftersom att det lättare matchar scheman och jobbtider, vilket gynnar miljön och individerna själv, eftersom att det i längden kommer att bli billigare.

Att förbättra Gävles cykelvägar tror jag med säkerhet skulle förbättra kollektivtrafiken. Cykelvägarna idag, speciellt de i bostadsområdena utanför stan som till exempel Sätra, är gamla och väldigt smala. Det är håll i asfalten, sällan sopat och nästan omöjligt att cykla om andra trafikanter.

Gävle är en relativt liten stad och det finns god potential för de flesta att ta sig runt med cykel, så länge man inte behöver ta sig från Hille till Furuvik. Att cykla runt i stadskärnan eller från centrum till Sätra eller Bomhus går alldeles utmärkt ur ett tid och avstånd perspektiv. Det är cykelvägarna som är problemet. Vi behöver rusta de som redan finns och bygga fler. I stan finns färre cykelvägar än nödvändigt och alla ligger på samma sträcka som trottoaren, vilket gör det svårt att använda cykel som transportmedel till sin fulla potential. I Stockholms kommun ligger cykelvägarna istället i anslutning till bilvägarna, vilket inte alls behöver vara farligt om man är uppmärksam och till exempel inte lyssnar på musik samtidigt som man cyklar. Det positiva är att man slipper bromsa in och flytta sig för fotgängare som råkat vandra ut i cykelbanan, och cykeln blir till ett mer seriöst transportmedel.

Att förbättra cykelvägarna i samband med att utveckla bussystemet skulle göra kollektivtrafiken bättre och mer lättillgänglig. Det kommer förhoppningsvis göra så att fler väljer bort bilen för att ta sig till jobbet, tågstationen eller skolan, och framförallt för kortare sträckor, som till mataffären. Det här gynnar som sagt den privata ekonomin, men främst miljön, med mindre koldioxidutsläpp.

Jag föreslår alltså att rusta de cykelbanor som redan finns, att bygga nya cykelbanor som inte ligger i anslutning till gångbanorna och att utveckla bussystemet med fler avgångstider och hållplatser.

Las Kafey S3A