

Ämnesområde:

# Transport 2

## Motion 20:

### Beslagta fordon som olagligt släpper ut för mycket CO2

Version: 3

Ämnesområde: Transport 2

Motionär(er): Bo G Eriksson

Organisation: Ökenodlarna

E-post: bo@desertcultivation.org

**Sammanfattning:** Det krävs verksamma metoder för att minska Växthusgaser. Om onödiga utsläpp drabbar utsläpparens ekonomi kan det leda till att dessa utsläpp inte sker. Tomgång under lång tid och hög fart i trafiken ger mer utsläpp. För minska sådana utsläpp skulle vi kunna ge kraftiga ekonomiska påföljder. Om fordonet skulle beslagtagas och försäljas vid säg 30 km/h över hastighetsbegränsning, så skulle nog väldigt få bryta den gränsen.

**Föreslagna åtgärder:** Stifta lagar så att fordon, som genom brottslig verksamhet släpper ut för mycket avgaser, omedelbart beslagtas och förverkas.

**Motiv och bakgrund:** Jag ser dagligen som bilar står med motorn på tomgång under längre stunder. När jag åker på E6 i lagstadgad högsta hastighet blir jag ofta omkörd av bilar, som jag bedömer åker åtminstone 30 km/h för fort. För att hålla den farten krävs mycket mer bränsle per kilometer och därmed onödigt och högre utsläpp av avgaser.

Risken för att åka fast för att bryta mot förbud mot tomgångskörning eller fortkörning, även i mycket höga hastigheter, är i det närmaste obefintlig. På följderna är också så låga att kombinationen liten upptäcktsrisk och lindrig påföljd inte avhåller stora andelar av bilförarna att bryta mot tomgångsförbud och hastighetsbegränsningar. Mitt förslag är att fordon som används för att bryta mot förbud, som ger onödiga utsläpp av avgaser, skall beslagtagas på plats och förverkas. De kan sedan försäljas genom kronofogden. Enda undantaget vskulle vara om bilen är stulen vid förseelsen.

Jag tror att bara en avlägsen risk för upptäckt och därmed förlust av fordonet skulle avhålla många föra från att släppa ut onödiga avgaser. Bilen verkar vara för viktig för de flesta.

---

## Motion 27:

### Bort med momsens på cyklar

Version: 2

Ämnesområde: Transport 2

Motionär(er): Pierre Olsson, Matti Dahlbom, Jaana Isokoski, Kerstin Magnusson, Erik Hjertén,

Organisation: Fristads folkhögskola

E-post: pierre.olsson@vgregion.se

**Sammanfattning:** Cykeln är ett klimatsmart transportmedel som borde uppmuntras. Börjar man cykla kan man i bästa fall minska på bensin- och dieselbilars utsläpp. Cykeln borde kunna fungera på kortare

distanser, typ i städer och där är ju också luftproblemen störts p.g.a biltrafiken. Utsläppen av bilar på kort distans är ju också stora klimatförstörare innan motorn blir varm. Ett skäl till att uppmuntra cykling

**Föreslagna åtgärder:** Regeringen lägger ett förslag om...

att man tar bort moms på cykelinköp

och om inte det går pga regler och lagar

att man subventionerar cykelinköp med minst 25%

**Motiv och bakgrund:** Regeringen har beslutat att subventionera elcyklar med 25%. Vilket är bra. Ännu bättre vore att uppmuntra folk att cykla mer, Bra ur klimatsynpunkt, hälsosynpunkt och rättvisesynpunkt.

Bilar släpper ut alldeles för mycket klimatförstörande gaser som vi måste minska enligt Parisavtalet. Ur folkhälsoperpektiv borde också cyklandet öka för att få ner övervikten hos svensken som har blivit ett hälsoproblem i västvärlden

---

## **Motion 30: Ersätt skolbussarna med miljöbussar**

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** David Thornander

**Organisation:** Fristad folkhögskola

**E-post:** davidrydenholm@hotmail.se

**Sammanfattning:** Min motion sammanfattas kortfattat med att vi bör byta ut fossilbränslen med biogas genom att börja med skolbussar för att värna miljön samt för att sätta ett bra exempel till skolorna.

**Föreslagna åtgärder:** För att förhindra mera klimatfarliga utsläpp så behöver vi byta ut våra bussar till miljövänliga bussar, men bör främst börja med skolbussarna.

Detta kan vara dyrt men det lönar sig i längden, så det är mer som en investering som resulterar i en billigare kollektivtrafik samt ett steg närmare en bättre miljö. Detta kommer även vara ett väldigt bra exempel till våra studerande ungdomar när de väx

**Motiv och bakgrund:** Majoriteten av de bussar som skolor använder sig av är drivna utav fossila bränslen och det är ingen nyhet att det är miljöövänligt och producerar växthusgas. Detta skadar vår miljö och vi vet om det, därför bör vi ta till med åtgärder istället för att skjuta upp problemet till dagen då det redan kan vara försent. Vi måste tänka på vår miljö, och visa det i vår politik. Unga som är så tar in information så enkelt borde då bli informerande med hjälp av exempel, att bussarna de åker med är miljövänliga.

Därför bör vi ersätta detta bränslet med biogas vilket är mycket bättre för miljön samt att det sätter ett bra exempel för de studerande ungdomarna.

## **Motion 41:**

### **Samordnad tågtrafik inom EU**

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Bo Eriksson

**E-post:** bo@thn.se

**Sammanfattning:** Sverige bör arbeta för att EU etablerar en myndighet för samordning av den europeiska järnvägstrafiken och långsiktigt arbetar för dess effektivisering och konkurrenskraft.

**Föreslagna åtgärder:** Att Sverige verkar för

- att tågtrafiken inom EU samordnas för att underlätta internationella resor inom EU.
- att biljettförsäljning samordnas så att resor kan köpas på ett och samma ställe för alla delsträckor för resor genom flera länder.
- att en central EU-myndighet etableras för att utveckla den europeiska järnvägstrafiken

**Motiv och bakgrund:** Idag svarar flyget för nästan all långdistanstransporterna vad avser persontrafiken. Detta trots ett omfattande järnvägsnät inom de flesta länder i Europa.

Varje land har utvecklat sina egna system för biljettförsäljning, rabatter tidtabeller mm vilket gör det krångligt och tidsödande att beställa biljetter för en tågresor mellan ex.v. Stockholm och Barcelona i Spanien.

Genom många byten och långa väntetider tar en sådan resa också mycket lång tid.

Allt detta leder till att persontrafik per tåg inte är ett alternativ till flyget ens om flygpriserna skulle komma öka.

Detta är inte hållbart!

## **Motion 43:**

### **Finansiellt stöd till utbyggnad av tankstationer för vätgas**

**Version:** 8

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Björn Idar, Elisabeth Rosenberg

**E-post:** bjorn.idar40@gmail.com

**Sammanfattning:** Sverige har i dag 33 elbilar försörjda av ett vätgas-bränslecell-elsystem. Saknas en infrastruktur av tankställen för vätgas hämmas produktion och försäljning av dessa rena fordon vars enda utsläpp är värme och vattenånga. Tankningstiden 3-5 minuter kan ge en körsträcka på 60-80 mil med elmotorer. Sammanlänkningen av Skandinavien med Sydeuropa pågår i den långt framskridna EU-satsningen "European Union Hydrogen Highway", med drygt 60 redan färdigställda tankstationer.

**Föreslagna åtgärder:** Svenska staten uppmanas att snarast möjligt börja subventionera utbyggnaden av tankstationer för energibäraren vätgas (hydrogen), i första hand till bränslecellsutrustade elfordon. Detta är en nödvändig åtgärd i förverkligandet av en fossilfri fordonsflotta. Dessa elfordon bör erbjudas samma ekonomiska fördelar som fordon med batterikoncept.

**Motiv och bakgrund:** Under den årliga konferensen i Davos 2017, där många av världens mäktiga beslutsfattare träffades, skapades "Hydrogen Council" med ambition att förbereda världen för ett vätgasbaserat samhälle som ersättare för den fossila eran med elektrifiering av världens mark- och

vattenburna fordonsflottor som mål. Nyckeln till systemet är den s.k. bränslecellen. I den förenas väte och syre och ger genom en elektrokemisk reaktion elektricitet. Batteriförsörjda elfordon kan stå för en stor del av omställningen, men inbyggda begränsningar i detta system kräver bränslecellsteknik som komplement. Den ger kort tankningstid och lång räckvidd, viktigt för exempelvis långtradare, även i arktiskt klimat. Detta möjliggör också för tåg att trafikera sträckor utan de problemtungda luftledningarna. I nummer 8 -2018 - sidan 4 av tidningen Miljömagasinet, lovordar Ingvar von Malmborg ett sådant vätgasförsörjt elmotordrivet tåg. Vattenånga blir den enda avgasen. I Norge testas nu fartyget Hurtigrutten med denna teknik. Många sådana projekt är under utveckling på världsarenan.

Då vätgas kan produceras med energi från sol, vind och vatten möjliggör den elektrifiering av utvecklingsländer och kan leda till ökat oberoende av import av fossila bränslen. Detta skulle påskynda utvecklingen mot demokratisering och en renare värld. Öar som Gotland skulle kunna bli självförsörjande på el med denna teknik tillsammans med utbyggd vindkraft. Svensk industri har kompetens att leverera kompletta lösningar, i containerformat, med solceller, vätgasproduktion, lagring, gasleverans till fordon och elgenerering genom bränsleceller. Denna revolutionerande teknik öppnar oändliga möjligheter, men bygger på grundförutsättningen att vätgasen görs tillgänglig för allmänheten. I vårt land koordineras utvecklingen av organisationen Vätgas Sverige. Att hantering av alla energibärare, från bensin till vätgas, innebär risker har vi alla accepterat. Detsamma gäller för elektricitet. Vårt enorma behov av energi har tvingat oss att hantera dessa.

I dagsläget framställs vätgasen i stor skala framför allt genom reformering av naturgas alternativt genom elektrolys av vatten med elektricitet, som kan vara billig om den utnyttjas under perioder av låg efterfrågan. Tekniken kan som bonus ge en utjämnande effekt på elnäten och som följd göra en massiv utbyggnad av t.ex vindkraftparker möjlig.

Det europeiska vätgaspriset ligger i dagsläget på 80-100 kr per kg. Ett kg innehåller 39,4 kWh så priset blir lägst 2 kr per kWh medan bensin och dieselolja kostar ca 1,50 kr. En bränslecellsutrustad bil förbrukar ungefär hälften av energin per km jämfört med traditionella bilar. Den totala kostnaden för tillverkning av batterier, från utvinning av råvara, tunga transporter samt omhändertagande/återvinning av dessa, kommer att avgöra den framtida kostnaden för driften av batteri-elbilar. Dagens km-pris för dessa är orimligt lågt jämfört med de bränslecellsdrivna fordonen och bör jämnas ut, eftersom de blir två lika viktiga parhästar i förverkligandet av det elektrifierade transportsystemet.

De stater som kommit längst i utvecklingen av ett elektrifierat vätgassamhälle är Japan, Sydkorea, Kalifornien, Kina, Tyskland, Storbritannien, Danmark och Norge. Indien är på god väg. Sverige har snart fem tankställen med sikte på ytterligare åtta till 2020. EU är redo att bidra med halva kostnaden under förutsättning att Sverige lägger fram en detaljplan, synkroniserad med övriga nordiska länder för anslutning till "European Union Hydrogen Highway". Sverige gav nyligen EU kalla handen i frågan, för att gå sin egen väg och riskerar därför vitesföreläggande av EU, eftersom planen då riskerar att gå i stöpet. För att bli rikstäckande i vår strävan mot ett fossiloberoende Sverige bör ytterligare något 100-tal stationer installeras. Med införd standardisering och svensk serieproduktion kan tekniken bli en lukrativ exportvara. Omställningen skulle kunna ge ett betydande antal arbetstillfällen, varför vi snabbast möjligt bör satsa kraftfullt på denna världsomspännande teknik. Den osäkra framtiden ger ingen plats för ensidigt nationella prioriteringar.

Referenser

<http://www.hydrogencarsnow.com/index.php/european-union-hydrogen-highway/>

<http://www.scandinavianhydrogen.org/nhc/>

## **Motion 63:**

### **Syntetiska biodrivmedel ur energi från skogsbruk och jordbruk**

**Version:** 2

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Andreas Eklund

**Organisation:** Detta resonemang stöttar drivmedelsproducenter, Swebio, etc.

**E-post:** andreas@ecopar.se

**Sammanfattning:** Syntetiska biodrivmedel har potential på flera sätt; De fungerar i existerande fordon ute i samhället. De är ofta renare och mindre giftiga än råoljebaserade drivmedel, och de ger därför renare avgaser. Om användningen av råolja (fossil energiråvara) ska minska snabbt, så behövs drivmedel framställas, som fungerar praktiskt i de fordon som redan finns ute i samhället, inklusive biodrivmedel till flyget.

**Föreslagna åtgärder:** För att underlätta framväxten av syntetiska drivmedel som framställs ur skog och ur skogsavfall och ur jordbruksavfall, så bör det finnas mer stöd till såväl forskning som till att bygga småskalig provproduktion som kan skalas upp; S.k. Pilotanläggningar.

**Motiv och bakgrund:** Det är ett problem att befintliga fordon ute i samhället inte byts ut så snabbt, och alla många av dem är tunga och kör tung last. Därför fungerar det inte att de har batterier. Ett exempel är långtradare med tung last. Andra maskiner är långt från eluttag, förutom att de behöver vara starka. T.ex. skördare och skotare, timmerbil, traktorer och skördetröska, m.fl. arbetsmaskiner. Ytterligare exempel är långfärdsbussar och länsbussar. Till dessa arbetsmaskiner, långtradare och bussar behövs det praktiskt fungerande biodrivmedel. Alla dessa fordon har dieselmotorer. Således bör syntetiska dieseldrivmedel framställas ur biomassa i 1:a hand.

Ett exempel idag på ett rent, icke-giftigt biodrivmedel som är praktiskt fungerande och används i dieselmotorer är HVO. HVO är en typ av syntetisk paraffinolja, som är avsedd för dieselmotorer, och som uppfyller den tekniska standarden EN15940. I Sverige idag är HVO det biodrivmedel som säljs i störst volym, enligt Energimyndigheten. HVO-konceptet är bara ett av många möjligheter att framställa syntetiska biodrivmedel. Övriga möjligheter behövs, därför att HVO framställs ur avfallsfett, som är en mycket begränsad bioråvara. Syntetiska biodrivmedel behöver framställas ur t.ex. skog (gallringsvirke, oönskade arter), grenar och toppar (grot) och ur energiskog. De kan framställas ur avfall från massabruk som t.ex. svartlut som det finns gott om. Enligt branschorganisationen Skogsindustrierna producerar svenska massabruk över 10 miljoner ton svartlut/år. Ur jordbruksavfall som halm och skal, m.m. kan också syntetiska biodrivmedel framställas. Enbart i Sverige finns det 100 000-tals hektar mark som är avställd eller i träda. Biomassa kan odlas där, som kan ge upphov till flera hundra tusen ton bio-syntetiska drivmedel årligen. Processteknik för att göra detta forskas det på, t.ex. inom forsknings-organisationen F3 på Chalmers Tekniska Högskola och på Energitekniskt Centrum (ETC) i Piteå som är en del av forskningsinstitutet RISE, men utvecklingen behöver gå vidare.

Det behövs biodrivmedel till flyget, dvs det behövs utvecklas processer som producerar fotogen av sådan kvalitet att den går att blanda in i jetbränsle. Då måste den tekniska standarden för jetbränsle uppfyllas:

DEF-STAN 91-91 version 7. I Sverige förbrukas ca 1 miljon kubikmeter (m<sup>3</sup>) jetbränsle per år.

I många andra länder pågår det en snabb utveckling av syntetiska biodrivmedel. HVO produceras i störst mängd i grannlandet Finland av oljebolaget Neste Oil. Sverige har också gott om skog och annan biomassa. Vi borde ligga långt framme inom det här området. Om solceller och vindkraft gör att elöverskott måste omvandlas till vätgas mha elektrolys av vatten för att elnätet inte ska överlastas, så kan vätgasen utnyttjas i tillverkningen av flytande, syntetiska biodrivmedel.

---

## **Motion 77:** **Minska utsläppen av växthusgaser från Sjöfarten**

**Version:** 2

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Andreas Eklund

**Organisation:** Klimatriksdagens utskott för transporter

**E-post:** andreas@ecopar.se

**Sammanfattning:** Sjöfarten använder i huvudsak råoljebaserade drivmedel, t.ex. marin gasolja (MGO) eller tung bunkerolja (heavy fuel oil, HFO). För lokal och regional sjöfart är eldrift ihop med batterier ombord en möjlighet. Detta bestämmer Sveriges Regering och Riksdag över. För internationell sjöfart bör eldrift i städers närområden kombineras med att oljor framställda ur avfall används. Sverige kan påverka internationell sjöfart via FN-organet IMO. Mer varor bör produceras lokalt / regionalt. Då minskar den globala sjöfarten.

**Föreslagna åtgärder:** Flera åtgärder behövs. För lokal och regional sjöfart är eldrift ihop med batterier ombord en möjlighet. I känsliga vatten kunde det vara ett lagkrav. För internationell sjöfart bör eldrift kombineras med att oljor framställda ur avfall används. En minskar världshandel ger mindre global sjöfart.

### **Motiv och bakgrund:**

Fartygstrafik bör indelas i:

- Lokal trafik som t.ex. bilfärjor och färjor för endast persontrafik
- Fartyg för mindre transporter som körs regionalt och nationellt
- Trafik internationellt inom EU och Europa
- Interkontinental fartygstrafik

Färjor som körs inom ett litet, lokalt område bör drivas av el. De kan drivas mha elkablar på botten som går till färjan. Eller så har färjan ett batteri som laddas då färjan läggs till. Flera tekniska lösningar är möjliga. Idag körs t.ex. nästan alla av Trafikverkets färjerederis färjor på lätt eldningsolja, som är giftig och innehåller upp till 1000 ppm svavel och har en halt av giftiga aromater på uppemot 20 volyms% eller högre. Rökgasreningen är oftast obefintlig. Förbränning av råoljebaserad lätt eldningsolja ger upphov till stora utsläpp av fossil koldioxid (CO<sub>2</sub>) dessutom. Möjligen kan färjorna köras på biobaserade dieseldrivmedel i den mån de fungerar praktiskt i färjornas 2-takts dieselmotorer. Fler biodrivmedel som är anpassade för dieselmotorer är under utveckling.

I takt med att batteritekniken utvecklas, så kunde även regionala och vissa nationella transporter med fartyg köras på el. Det är ingen större nackdel för fartyg att det även är lastat med ett tungt batteri. Ett fartyg behöver barlast. Biodrivmedel som fungerar praktiskt i fartygets 2-takts dieselmotorer kunde också vara ett alternativ.

Ifall utsorterat avfall, t.ex. plast- och gummiavfall (ev. i kombination med pappersavfall) processades med ny, modern teknik, så skulle avfallet kunna bli en relativt ren olja som fartyg inom Europa körde på, förutom att de kan köra på flytande biodrivmedel. Om råolja, biomassa, m.m. först används till produktion av material som plast, gummi, komposit, papper, m.m. och dessa material när de är utslitna och smutsiga processades mha kemiska återvinnings-processer till olja som sedan användes i fartyg, så skulle materialet och energin användas två gånger. Det är en förbättring. Fartyg skulle kunna få plats även med batterier och en elmotor. Sjötransporten skulle kunna ske med eldrift nära städer, etc. för att inte smutsa ner deras luft.

Generellt sett är transporter inrikes och inom Europa oftast energieffektivare om de sker med få fartyg till sjöss över hav och över sjöar, samt på kanaler och floder, än om samma mängd gods ska transporteras med långtradare och lastbil på land, på redan överfulla, överbelastade vägar. Dvs båttransporter ger lägre utsläpp av växthusgaser. De är således generellt sett önskvärda. De behöver köras så att deras utsläpp av växthusgaser (och även deras övriga utsläpp) minskades.

Interkontinental trafik av containers med allt möjligt gods som Europa importerar, och transport av bulkvara, dvs av malmer, metaller, råolja, gas i form av LNG, olika sorts mat inklusive "mat" som vi borde äta mindre av som t.ex. fett (soljaolja, palmolja, m.m. från tropiska områden), socker, kaffe, m.m. och global, interkontinental transport av djurfoder, fiskmjöl till laxodlingar, m.m. borde begränsas. Fler varor kan produceras lokalt och regionalt, eller åtminstone inom Europa. Några exempel: Om mark som idag står oanvänd inom EU (det är 30 miljoner hektar mark) började användas igen, så kunde växter odlas som användes till biodrivmedel och till djurfoder. Numera kan t.ex. både ax, skal och halm processas till sockerlösning och jäsas till etanol eller rentav till isobutengas. Av isobutengas kan iso-oktan tillverkas. Det går att blanda in bortåt 40 volyms% iso-oktan i bensin. Det går bara att blanda in ca 5 till 10 volyms% bioetanol i bensin. Återstoden efter jäsning kan användas till djurfoder. Då behövs betydligt mindre import av sojamjöl från t.ex. Brasilien. I Brasilien odlas soja på mark där det tidigare växte regnskog. Då biodrivmedel eller rentav råvara till kemisk industri ska "odlas" i EU, så kan andra "grödor" användas som ger mer avkastning i energi och torrsvikt än spannmål. T.ex. energiskog kan odlas och processas. Cellulosa kan brytas ner till socker som jäsas. Kvarvarande lignin processas till monomerer och andra "byggstenar" i kemisk industri; T.ex. kan fenol, kresol och BTX göras ur lignin. Utslitna, smutsiga material kan processas till olja, som fartyg kan köras på. Det kanske låter ganska smutsigt, men polymert avfall blir ganska rent efter processning. Interkontinental trafik körs idag på ett mycket smutsigt bränsle, HFO.

Interkontinental fartygstafrik kunde även ha elmotorer + batterier ombord för att köra på el nära städer, så att stadsluften inte smutsades ner. Sedan kunde de köra på oljor framställda ur biomassa och avfall, som nämnts ovan. Interkontinental trafik över hav styrs varken av Sverige eller av EU. FN-organet IMO (International Maritime Organisation) går dock att påverka.

## **Motion 86: Solceller på buss-tak**

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Gertrud Brorsson

**Organisation:** KOLlektivtrafikant Stockholm

**E-post:** info@kollektivtrafikant.nu

**Sammanfattning:** Det har gjorts något litet försök med solceller så bussen alstrar sin egen energi. Nu tid för en ordentlig satsning. Elbuss finns nu.

**Föreslagna åtgärder:** att pröva ett projekt om att utveckla el-bussar som drivs på solceller.

### **Motiv och bakgrund:**

2018-02-04

Kollektivtrafikant Stockholm

Gertrud Brorsson

ordförande

Solceller på buss-tak

Kollektivtrafiken i sig är det i särklass mest miljövänliga resandet, förutom gång och cykel, och är till för alla oavsett ålder eller funktion. Trots det måste även den utvecklas och bli mer miljövänlig. Spårtrafiken går på förnyelsebar el sen en tid tillbaka. Även övriga delar av landet som har spårtrafik har i stort gått i samma fotspar. Även om det provas olika förnyelsebara bränslen med buss så måste alla möjligheter provas.

Nu har fler av de stora busstillverkarna tagit fram rätt effektiva el-bussar. Bussar som inte behöver ta passagerarplatser i anspråk.

Kollektivtrafikant Stockholm tycker att det borde vara möjligt att driva med el som alstras av solpaneler som finns på taket av bussen. När bussen är i depån ligger panelerna på taket. När den är i trafik borde det kunna vara möjligt att panelerna vrids i solens riktning så att det går att lagra maximalt möjligt el. El som kan lagras och användas hela året och även av fler om så behövs. Blir det så mycket överskott att den inte kan användas går den att sälja. En möjlighet att hålla taxor och avgifter nere för resenären vilket i sin tur kan öka kollektivtrafikresandet.

Vi föreslår besluta att:

att pröva ett projekt om att utveckla el-bussar som drivs på solceller.



## **Motion 105:**

### **Cykelfarenhet krävs för körkort**

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Ola Gabrielson

**E-post:** olagabrielson@yahoo.se

**Sammanfattning:** I ett fossilfritt Sverige måste mycket av transporterna ske med utsläppsfria fordon. Cyklar blir ett mycket större inslag i trafiken, och därför krävs en större förståelse från övriga trafikanter för cykelns speciella behov. Det bästa sättet att åstadkomma det är att de som kör andra fordon själva har cykelfarenhet.

**Föreslagna åtgärder:** Jag vill att

- Sverige inför en lag att alla som vill ta körkort för motorfordon måste ha dokumenterad cykelvana, t.ex. daglig användning i ett år. Undantag görs för dem som pga funktionsvariation inte kan cykla.

**Motiv och bakgrund:** Cykeltrafik löser många av dagens trafikproblem: Utsläppen av växthusgas nära elimineras, luften blir renare, samhällsekonomin förbättras, folkhälsan förbättras, mängden parkerade bilar minskar, fotgängarlyckor blir lindrigare, osv.

Däremot blir kraven högre på anpassning till cykeltrafik vad gäller vägar, korsningar, och andra trafikanters attityder till cyklister. Cyklisten är väsentligt mer oskyddad och behöver därför mer utrymme än det kan se ut för en som aldrig cyklat. Med en kraftig ökning av antalet cyklister kommer därför mycket av trafikutrymmet krävas för cykel, och för att övriga trafikanter ska acceptera detta behövs att de själva har cykelvana.

En sidoeffekt av en sådan lag blir att även andra trafikanter ser cykeln som ett självklart alternativ och i högre grad väljer detta då det är lämpligt.

---

## **Motion 108:**

### **Motverka satsningar på biobränsledrivet flyg**

**Version:** 2

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Dan Baeckström

**E-post:** dan.baeckstrom@medkem.gu.se

**Sammanfattning:** Det finns en utbredd tro bland våra politiker på att vi kan upprätthålla eller öka flygandet jämfört med dagens nivå genom att använda biobränslen. Detta är rent önsketänkande utan grund i fakta. Risken är uppenbar att denna vanföreställning leder till beslut som förvärrar läget vad gäller såväl utsläpp som biologiska kolsänkor och kollager.

Innan sådana beslut tas bör riksdagen åtminstone tillfråga Naturvårdsverket om realismen i tanken på biobränsleflyg.

**Föreslagna åtgärder:** Undvik alla åtgärder som gynnar användning av biobaserade flygbränslen, möjligen med undantag av åtgärder kopplade till kraftiga reduktioner i det totala flygandet.

Om riksdagens politiker tror att biobränslen kan göra flygande på dagens nivå hållbart bör de begära in ett yttrande från Naturvårdsverket för att få en faktabaserad bild av läget.

**Motiv och bakgrund:** I en enkät publicerad i Svenska Dagbladet 20 februari 2018 (ref 1) uppger över hälften av tillfrågade riksdagsledamöter att de anser att svenskarna kan fortsätta att öka sitt flygande. Majoriteten av dessa ja-sägare bygger sin inställning på att ett biobaserat flygbränsle skulle göra flygandet hållbart.

Tyvärr har riksdagsledamöternas åsikter ingen som helst grund i vetenskap och fakta. I korthet kan följande framföras:

- Flygande med dagens trafikvolymerna skulle kräva en tillgång på biomassa som även ett så skogrikt land som Sverige inte realistiskt kan tillgodose.
- Även om vi kunde avverka så mycket skog som skulle krävas så skulle det leda till att skogens förmåga att agera som kolsänka och kollager omintetgjordes.
- Och även om det gick att tillverka biobaserade flygbränslen på ett för övrigt hållbart sätt kommer vattenången som bildas vid förbränning på hög höjd att fungera som en kraftig växthusgas.

Detta har olyckligtvis inte hindrat politiska initiativ för att främja biobränsleflyg. Regeringen har just tillsatt en utredning om biodrivmedelsinblandning i flygbränslet, ledd av Maria Wetterstrand som är uttalat positiv till idén (ref 2). Även centerpartiet (med många skogsägare i sin väljarbas) har lanserat ett förslag till mångmiljonstöd till "gröna" flygbränslen (ref 3).

För att diskussionen om flyg och biobränslen i fortsättningen skall ske på en realistisk basis måste riksdagen och regeringen begära in ett expertyttrande från Naturvårdsverket där de fysiska och biologiska ramarna för produktion av biobränslen fastslås.

Referenser:

- 1) <https://www.svd.se/politiker-gar-emot-forskare-vi-kan-flyga-mer>
- 2) <https://www.dn.se/nyheter/politik/regeringen-vill-oka-biobransle-i-flyg/>
- 3) <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/centern-vill-satsa-pa-grona-flygbranslen>

---

## **Motion 109: Planera för miljövänligare godstransporter**

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Sigbritt Nordlund

**E-post:** sinorna@hotmail.com

**Sammanfattning:** Sverige ska minska transportsektorns klimatutsläpp med 70 procent till år 2030. Miljömålsberedningen (2016) trodde 80 procent är möjligt. Men utsläppen från vägtrafiken ökar! Den tunga fossildrivna godstrafiken kommer inte att kunna förändra sig själv. Det är nödvändigt med statlig samordning och politiskt ansvarstagande för en stor och komplicerad samhällsfunktion. Mycket har diskuterats, en del har prövats i liten skala. Nu finns ingen väntetid kvar. Beslut måste fattas om elektrifiering av vägar och fordon, nya järnvägssträckor, båttransporter och allt som kan vända utvecklingen rätt.

**Föreslagna åtgärder:** Att regeringen snarast tar fram underlag för hur de tunga fossildrivna transporterna kan göras mindre klimatpåverkande.

Att en tidsplan för sådana åtgärder tas fram och att finansiering och styrmedel för dess genomförande presenteras.

**Motiv och bakgrund:** I Miljömålsberedningen SOU 2016:47 beskrivs nödvändigheten av en omvandling av transportsektorn som står för 50 procent av Sveriges utsläpp. Dess slutbetänkande är en parlamentarisk kompromiss. Det borde därför vara möjligt att omedelbart gå till konkret handling.

---

## **Motion 121: Flyghöjd och flyghastighet**

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Ola Gabrielson

**E-post:** olagabrielson@yahoo.se

**Sammanfattning:** Trafikflygets inverkan på klimatet beror på dels mängden bränsle som används, dels på de så kallade höghöjdseffekterna då kondensstrimmorna efter planet förstärker växthuseffekten.

Bränsleförbrukningen kan sänkas kraftigt genom att hastigheten sänks, men också genom att planet flyger på lägre höjd eftersom stigningen tar en stor del av totala förbrukningen, speciellt på korta flygningar.

Höghöjdseffekten nära nog fördubblar flygets klimatpåverkan idag. Denna effekt kan sänkas radikalt genom att flyget går på lägre höjd.

**Föreslagna åtgärder:** Jag föreslår att

- Regeringen inför ett tak eller högsta höjd för civilt flyg över Sverige,
- Regeringen inför hastighetsbegränsningar för civilt flyg över Sverige,
- Regeringen driver att dessa begränsningar införs i hela Europa och slutligen globalt.

**Motiv och bakgrund:** Trafikflygets inverkan på klimatet beror på dels mängden bränsle som används, dels de så kallade höghöjdseffekterna då kondensstrimmorna efter planet förstärker växthuseffekten.

Ett flygplan drar ca 2 till 3 liter bränsle per passagerare per 100 km för en medellång sträcka (som inom Europa). För långa sträckor ökar förbrukningen ca 20% eftersom planet måste bära med sig mer bränsle då det startar och alltså inte kan ta lika många passagerare.  
([en.wikipedia.org/wiki/Fuel\\_economy\\_in\\_aircraft](http://en.wikipedia.org/wiki/Fuel_economy_in_aircraft))

Bränsleförbrukningen kan sänkas kraftigt genom att hastigheten sänks, men också genom att planet flyger på lägre höjd. Detta eftersom stigningsfasen tar en stor del av totala förbrukningen, speciellt på korta flygningar. Luftens densitet är högre på lägre höjd vilket ökar friktionen och därmed förbrukningen vid en given hastighet, men den högre densiteten ger också högre bärighet vilket gör att hastigheten kan sänkas väsentligt. Moderna turbopropmotorer är mer effektiva än jetmotorer under ca 700 km/t och därför att föredra.

Flygets bidrag till växthuseffekten, räknat på det tillskott av CO2 det ger, är ca 2% globalt. Om höghöjdseffekterna räknas in stiger bidraget till 3-7%, alltså grovt räknat en dryg fördubbling.

([www.mpimet.mpg.de/fileadmin/download/Grassl\\_Brockhagen.pdf](http://www.mpimet.mpg.de/fileadmin/download/Grassl_Brockhagen.pdf))

Det kanske bör påpekas att höghöjdseffekterna inte beror på huruvida bränslet är fossilt eller inte; om vi kunde hållbart byta till 100% biobränsle skulle flygets bidrag till växthuseffekten fortfarande vara 1-5%. Biobränsle har dock exakt samma klimatpåverkan som fossilt så länge inte motsvarande ökning av vegetation åstadkoms.

Höghöjdseffekten kan minskas genom att planet flyger lägre; en studie ger att effekten av kondensstrimmor minskades med 45% om flyghöjden sänktes från 10 000 till 8 000 m. Bränsleförbrukningen ökade samtidigt med ca 6%. (<http://elib.dlr.de/19556/1/mz.pdf>)

Bränslekostnaden är en väsentlig del av flygbolagets ekonomi, och optimeras därför mot andra lönsamhetsaspekter, som personalkostnader och avskrivning. Ju fortare planet flyger desto mer bränsle drar det, men desto fler flygmil får man ut per flygtimme. Dessutom kan kortare flygtid vara en konkurrensfördel och motivera högre biljettpriser.

Höghöjdseffekterna kostar dock ingenting för flygbranschen. Denna kan alltså inte förväntas självmant reducera flyghöjderna.

Vi svenskar flyger mycket mer per person än genomsnittet globalt, och bidrar därför mycket mer per person till flygets växthuseffekt. För att övertyga världen att flyga mindre måste vi själva begränsa oss radikalt, dels genom att flyga mindre men även att flyga mer effektivt. Detta kan inte vara individens ansvar, vi måste ha lagens stöd för att åstadkomma en tillräcklig begränsning.

---

## **Motion 124:**

### **Subventioner på biljettpriset för inrikeståg**

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** May Hylander, Evelina Jörhov, Jasmine Askne

**E-post:** [jasmine.askne@gmail.com](mailto:jasmine.askne@gmail.com)

**Sammanfattning:** Idag är det många som väljer att flyga inom Sverige. Detta trots att det finns en ökad medvetenhet om klimatförändringarna samt välfungerande tågtrafik på samma sträckor. En förklarande faktor till detta tror vi är att det kan vara mycket billigare att flyga än att åka tåg. Vi föreslår därför att riksdagen tar beslut om att införa subventioner på biljettpriset för inrikeståg, detta för att uppmuntra färre flygresor inrikes. Förslagsvis kan detta i längden finansieras genom att parallellt höja flygskatten och därigenom både öka statens intäkter samt ytterligare bidra till omställningen.

**Föreslagna åtgärder:** Vi föreslår att riksdagen tar beslut om att införa subventioner på biljettpriset för inrikeståg, detta för att uppmuntra färre flygresor inrikes.

Förslagsvis kan detta i längden finansieras genom att parallellt höja flygskatten och därigenom både öka statens intäkter samt ytterligare bidra till omställningen.

**Motiv och bakgrund:** Idag är det många som väljer att flyga inom Sverige trots att det finns välfungerande tågtrafik på samma sträckor. En bidragande faktor till detta tror vi är den stora prisskillnaden. Som exempel kostar den billigaste tågresan den 2 mars 2018 mellan Umeå och Stockholm 645 kr (SJ, 2018), medan det samma dag går att flyga mellan de två städerna för endast 336 kr (Flygresor, 2018). Detta gör

att många tvingas att flyga trots att de ur en klimataspekt hellre hade velat resa med tåg. En flygresor mellan Umeå och Stockholm beräknas släppa ut 80,33 kg koldioxid per person. Att resa med tåg samma sträcka ger ett koldioxidutsläpp på 0,0018 kg per person (SJ Miljökalkyl, 2018). Därför blir det tydligt att tåg är ett bättre alternativ än flyg ur klimatsynpunkt.

Vi föreslår därför att riksdagen tar beslut om att införa subventioner på biljettpriset för inrikeståg, detta för att uppmuntra färre flygresor inrikes. Vi uppskattar att Sveriges riksdag har infört en skatt på flygbränsle våren 2018 men anser det viktigt att samtidigt erbjuda bättre alternativ för att inte göra resande till en ännu större klassfråga än det är idag. Därför yrkar vi framförallt på sänkta tågpriser. Eftersom intäkter måste komma in någonstans ifrån ser vi gärna en parallellt successiv ökning av den nyligen införda flygskatten (dock utan att öronmärka eftersom det ej är möjligt). Detta skulle dessutom samverka mot målet att öka incitamenten för att välja att resa med tåg istället för flyg vid inrikesresor.

Riksdagen bör inom kortast möjliga tidsram ta beslut angående införande av subventioner på biljettpriset för inrikeståg eftersom en omfattande klimatomställning är brådskande. Förslagsvis kan ansvaret att fördela subventionerna till tågbolag som är aktiva på Sveriges järnvägar ges till Trafikverket.

Ifall dessa förslag genomförs förväntar vi oss att se en successiv omställning som gör det mer attraktivt att välja tåg framför flyg. Detta är ett mycket viktigt steg mot att ha en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, vilket regeringen uttryckt som mål (Miljö- och energidepartementet 2015).

Källförteckning:

Flygresor.se, 2018. Hämtad 2018-02-08 från: flygresor.se

Miljö- och energidepartementet, 2015. Målet är ett fossilfritt Sverige. Fossilfritt Sverige.

([http://www.regeringen.se/4add1a/contentassets/790b8b0d7c164279a39c9718ae54c025/faktablad\\_fossilfritt\\_sverige\\_webb.pdf](http://www.regeringen.se/4add1a/contentassets/790b8b0d7c164279a39c9718ae54c025/faktablad_fossilfritt_sverige_webb.pdf))

SJ, 2018. Hämtad 2018-02-08 från: sj.se

SJ Miljökalkyl, 2018. Hämtad 2018-02-22 från:

<http://www.miljokalkyl.port.se/resultat.cfm?CFID=9452302&CFTOKEN=f5f273c06c9eb2aa-6F4E1FAF-5056-976F-3E9E8F9C4044E6ED>

---

## **Motion 138:**

### **Inför tågpremie på statliga myndigheter**

**Version:** 2

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Jim Werngren

**E-post:** jim.werngren@folkhalsomyndigheten.se

**Sammanfattning:** Svenska myndigheter måste vara med och bidra med ordentliga utsläppsminskningar. Kraftfulla målsättningar för att minska utsläppen från flygresor vid statliga myndigheter är nödvändigt. Folkhälsomyndigheten, med 500 anställda, har verksamheter i Solna och Östersund och ligger på femte plats av 180 myndigheter vad gäller högst utsläpp från korta flygresor. För att göra resandet hållbart har Folkhälsomyndigheten som första myndighet infört en bonus för den som väljer tåg vid tjänsteresor (detta utan att fördyra resandet). Modellen bör införas i alla statliga myndigheters reseavtal.

**Föreslagna åtgärder:** Tjänsteresor med flyg vid statliga myndigheter genererar 100 000-tals ton CO<sub>2</sub> årligen. När verksamheter inom myndigheterna dessutom utlokaliseras på olika orter, genom olika arbetsmarknadspolitiska beslut, blir konsekvensen oftast ökat resande med flyg mellan orternas kontor. Jag föreslår att en tågpremie, likt bonus-malusmodell, införs för att främja tjänsteresor med tåg istället för flyg.

**Motiv och bakgrund:** Klimatvetenskapens slutsats är tydlig, utsläppen av växthusgaser måste minska dramatiskt om vi ska ha en chans att klara oss under tvågradersmålet, vilket innebär att vi bland annat måste dra ner på flygandet, mycket.

Trots den ökade användningen av sk resfria möten så bidrar de statliga myndigheternas flygresor med 100 000-tals ton koldioxidutsläpp årligen enligt Naturvårdsverket

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=406&artikel=6776327> . Exempelvis ger 2600 flygresor mellan Östersund och Stockholm runt 150 000 kg CO<sub>2</sub> medan motsvarande utsläpp från tåg skulle vara knappt 3 kg, den siffran säger oss något.

Det pågår klimatsatsningar i hela samhället och styrmedel är alltid intressant. Vi ser politiska beslut om differentierade miljöpremier där fordon med lägst klimatpåverkan gynnas, men också införandet av olika miljöskatter som t ex den flygskatt som införs april 2018. Folkhälsomyndigheten, liksom många andra myndigheter, har verksamheter delade på två orter vilket gör myndigheten beroende av många tjänsteresor. Även om myndigheten har en riktlinje som säger att på sträckor under 50 mil ska tåg väljas istället för flyg, så är det 55 mil mellan myndighetens båda verksamhetsorter där majoriteten av inrikesflygresorna görs. Flygresorna försvårar myndigheternas arbete med utsläppsminskningar. För att premiera tågresandet och attrahera anställda att välja ett närmast utsläppsfritt resealternativ, så beslöt Folkhälsomyndigheten att införa en tågpremie i det nya reseavtalet som trädde i kraft 1 oktober 2018.

Premien innebär en ersättning på 550 kronor per enkelresa med tåg. En tur och retur mellan tex. Östersund och Stockholm ger då 1100 kr. I det nya avtalet ändrades dessutom compensationen för restid vid endagsförrättning och är nu differentierad utifrån hur lång arbetsdagen blir pga. tjänsteresan. Förutom premien erhålls ett maximalt lönetillägg på 800 kr om arbetsdagen överstiger 14 timmar, vilket gynnar de resenärer som väljer tåg. Gjorda beräkningar visar att införandet av en tågpremie inte fördyrar kostnaderna för tjänsteresor. En genomgång visade att det oftast är dyrare att välja flyg än tåg, och med anslutningsresorna till flyget är det definitivt dyrare. För att styra om tjänsteresorna till att bli mer utsläppssnåla och även för att komplettera satsningarna med den resfria mötestekniken (tex skype), så bör tågpremiemodellen införas vid samtliga statliga myndigheter som ett hållbart och attraktivt alternativ till flyget. För fullständig information hänvisar jag till min nyligen publicerade artikel om premien <http://www.sverigesnatur.org/aktuellt/debatt-nu-hoppar-folkhalsomyndigheten-pa-taget/> .

Regeringen bör dessutom införa förbud mot flygbonussystem för statligt anställda. Sådana system bidrar till ökad benägenhet att välja att göra en flygresor, köpa resan från vissa flygbolag, välja dyrare avgångar som genererar mest poäng på det privata bonuskortet (tex SAS Eurobonus), viktigt i sammanhanget är att statliga myndigheter inte får snedvräta konkurrensen. Man kan utöver köpet av flygbiljett tillskansa sig ytterligare poäng i tjänsten genom att välja de hotell som ger mest bonus. Taxiresor och tex dyra konferensavgifter kan betalas med bonuskort och således ge ytterligare poäng, som kan växlas mot tex privata gratis flygresor, hotellnätter mm. Detta förfarande riskerar förtroendet kring offentliganställdas opartiskhet, utfrihet samt förtroendet att skattemedel används på mest effektiva och ekonomiska sätt, vilket är i allmänhetens intresse och för samhällets bästa. Bonusarrangemangen är att betrakta som otillbörlig förmån som bör stoppas i offentlig verksamhet, vilken tillhör en förtroendebransch. <https://www.dn.se/debatt/staten-maste-satta-stopp-for-bonuspoang-for-resor/>

## **Motion 141:**

### **Ge Sveriges regering uppdrag att åter öppna upp för nattåg till Europa**

**Version:** 2

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Kerstin Sagström

**Organisation:** 1950

**E-post:** kerstinsagstrom@gmail.com

**Sammanfattning:** Det är dags att återigen införa nattågsförbindelser från Sverige till Europa för att enkelt och smidigt kunna ta sig i första hand till stora städer som ligger i Tyskland Belgien och Nederländerna. Detta ger tåget, föutom viktiga klimatsparande åtgärder, en stark konkurrenskraft då man oftast slipper långa anslutningstider ofta kommer direkt till målet, sparar tid vid sömn och pengar för att undslippa bokning av 1-2 hotellnätter På tåg finns dessutom möjlighet att använda wifi vilket ännu inte är möjligt på flygresa.

**Föreslagna åtgärder:** ” Att regeringen ger SJ i uppdrag att återinföra nattågsförbindelser till större städer i Europa och tillför SJ nödvändiga medel för detta.”

Eftersom SJ är ett statligt företag med ett avkastningskrav, så måste den här typen av åtgärder dels ske via ett uppdrag från regeringen och även medel finnas för genomförande

**Motiv och bakgrund:** Bakgrund:

Flyget är ett av vår tids största klimatproblem. Det är lika stort som utsläppen från alla bilar i Sverige. Det största problemet är dock att flygresorna hela tiden tenderar att öka och att det inte inom rimlig framtid kommer gå att lösa utsläppen med fossilfritt bränsle. Det är därför ytterst viktigt att möta de ökande flygresorna med andra och mer attraktiva möjligheter att resa. Här har tåget ypperliga möjligheter att konkurrera. Det är miljövänligt, går att köra fort, och ger positiva och bekväma reseupplevelser. Om nattåg införs blir tiden man sover också en del av resan och nyttjas därför på bästa sätt. Sist det bästa av allt! Spåren finns redan. Med en god logistik behöver inte planeringstiden bli alltför lång utan kan komma igång ganska omgående. Regeringen ska uppdra åt Statens järnvägar Trafikverket och Banverket, ev med övriga tågaktörer utanför Sverige att samordna dessa planeringsåtgärder De inblandade parterna bör även se till att biljettfrågan får en så smidig och enkel lösning som möjligt.

## **Motion 149:**

### **Eldrivna propellerplan**

**Version:** 3

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Björn Idar, Elisabeth Rosenberg

**E-post:** bjorn.idar40@gmail.com

**Sammanfattning:** Gårdagens fula ankunge, vätgas, kan bli framtidens vita svan som seglar stolt bland molnen. Flera stora företag som Boeing och Easy Jet har börjat satsa på eldrivna mindre flygplan försörjda av detta lätta bränsle. Allting börjar småskaligt men möjligheterna är oändliga.

**Föreslagna åtgärder:** Satsa på forskning kring- och satsning på eldrivna propellerflygplan

**Motiv och bakgrund:** Fixeringen på jetdriven flygtrafik har fört in oss i en återvändsgränd. Medan den markburna trafiken går elektrifiering till mötes med stormsteg ligger flyget som en våt filt över vår strävan efter en hållbar framtid. Men det pågår forskning och utveckling kring eldrivna propellerflygplan i flera länder. Det som bromsar den är avsaknad av krav från samhället tillsammans med brist på kapital. På grund av sin låga vikt riktas nu blickarna mot vätgas- bränslecell- elmotortekniken. På propellerflygets relativt låga flyghöjd blir den enda avgasen vattenånga inget hot kopplat till den globala uppvärmningen. Tekniken ser lovande ut för inrikesflyg, där hög hastighet inte är avgörande.

De ovan nämnda företagen prövar även teknik för transport av stora plan på marken före start genom att koppla elmotorer till hjulen. Då slipper man det öronbedövande dånet av jetmotorerna samtidigt som det minskar de marknära utsläppen och kostnaderna.

Vätgas eller det vetenskapliga namnet hydrogen, vilket betyder "ur vatten", är nyckeln till en renare värld. Den uppfyller mångas dröm om att kunna lagra solens energi. Ordet elektricitet väckte samma känslor av osäkerhet och fruktan i början av förra seklet, som vätgas gör i dag, på grund av den felaktigt tolkade Hindenburgkatastrofen.

Hydrogen har förutsättning att bli grundstenen i vårt bygge av ett hållbart samhälle. Som bränsle till alla markburna fordon har den blivit ett självklart alternativ till batteritekniken och som bränsle till eldrivna propellerplan är den unik på grund av sin lätthet. I en så kallad bränslecell frigörs den lagrade solenergin i form av elektricitet till driften av planet. Energicirkeln är därmed sluten.

Mer detaljer finns i motion 43.

[https://en.wikipedia.org/wiki/Hydrogen-powered\\_aircraft](https://en.wikipedia.org/wiki/Hydrogen-powered_aircraft)

<http://www.pipistrel.si/news/first-4seat-aircraft-powered-by-hydrogen-fuel-cells-takes-of?action=print>

<https://www.wired.com/2016/02/planes-could-finally-make-hydrogen-fuel-cells-useful/>

---

## **Motion 160:**

### **Flyget ska ha priser som motsvarar utsläppen av växthusgaser.**

**Ämnesområde:** Transport 2

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

**E-post:** roger.bydler@relatio.se

**Sammanfattning:** Vårt flygande kommer med nuvarande utveckling att orsaka lika stora utsläpp 2040 som alla andra utsläpp tillsammans, om åtgärder genomförs som innebär att vi klarar målen i det klimatpolitiska ramverket. Redan idag orsakar svenskars flygande nationellt och internationellt - lika stora utsläpp som all personbilstrafik i landet. Då inga enkla lösningar finns på kort och medellång sikt biobränsle bör användas till andra ändamål - behöver insatser sättas in som minskar flygandet, samtidigt som medel från prispåslag för flyget används för insatser som minskar utsläppen inom andra områden.

**Föreslagna åtgärder:** Att stora påslag görs på flygpriserna baserat på flygets klimatpåverkan och att de medel som dessa påslag ger, används till åtgärder som ger störst minskning av växthusgasutsläpp.

Att Sverige verkar för att denna princip även tillämpas inom EU.



**Motiv och bakgrund:** Svenskars internationella flygande har ökat kraftigt och en fortsatt ökning är att förvänta enligt de prognoser som finns. Med nuvarande utveckling kommer därför flyget att orsaka lika stora utsläpp 2040 som alla andra utsläpp inom landet om åtgärder sätts in som gör att målen uppnås i det Klimatpolitiska ramverket flyget ingår inte där. Redan idag orsakar svenskars flygande nationellt och internationellt - lika stora utsläpp som all personbilstrafik i landet. Prognoser för flyget visar en fortsatt kraftig ökning i första hand av vårt internationella flygande. Eftersom inga enkla lösningar finns på kort och medellång sikt biobränsle bör användas till andra ändamål behöver insatser sättas in som minskar flygandet, samtidigt som medel från prispåslag för flyget kan användas för insatser som minskar utsläppen inom andra områden.

Flyget är idag subventionerat på många sätt. Internationellt läggs ingen moms på flygbränsle och i Sverige gäller den lägsta momssatsen 6%.

Inom den svenska vägtrafiken uppgick andelen förnybara bränslen till 8,1 % år 2012 beräknat på Energimyndighetens värmevärden. Inom EU behöver biobränsleproduktionen öka mer än 20-faldigt för att täcka nuvarande förbrukning enbart för landtransporter. Det finns inget bränsle, varken förnybart eller fossilt, vars enda användning är som flygbränsle. Allt bränsle som är användbart för flyg kan också användas i dieselmotorer. Däremot gäller inte det omvända - av en mängd skäl kan bara en liten del av de förnybara bränslen som kan användas för landtransport och sjöfart användas även inom flyget. Det gäller främst hydrerade vegetabiliska oljor (HVO)<sup>1)</sup>

1) ” FOSSILFRI FLYGTRAFIK? Underlagsrapport till utredningen om fossiloberoende fordonsflotta” , N 2012:05, 2013-10-12

---

## **Motion 161:**

### **Differentierad avståndsbaserad skatt för lastbilar**

**Ämnesområde:** Transport 2

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

**E-post:** roger.bydler@relatio.se

**Sammanfattning:** Lastbilstrafiken står för i storleksordningen en tredjedel av vägsektorns utsläpp. De prognoser som Trafikverket gjort visar att lastbilars andel av godstrafiken kommer att öka, vilket leder till ytterligare ökade utsläpp. Godstransportoperatörerna betalar banavgifter, sjöfarten betalar farledsavgifter medan åkerierna fritt brukar vägarna. Dessutom orsakar lastbilstrafiken vägslitage i en helt annan utsträckning än personbilar och som kostar miljardbelopp.

**Föreslagna åtgärder:** Att en differentierad avståndsbaserad skatt, s.k. vägslitageskatt, införs för lastbilstrafiken

**Motiv och bakgrund:** Lastbilstrafiken står för i storleksordningen en tredjedel av vägsektorns utsläpp. De prognoser som Trafikverket gjort visar att lastbilars andel av godstrafiken kommer att öka, vilket leder till ytterligare ökade utsläpp. Godstransportoperatörerna betalar banavgifter, sjöfarten betalar farledsavgifter medan åkerierna fritt brukar vägarna. Godstransporterna på väg måste minska i förhållande till järnväg och sjöfart och även faktiskt jämfört med idag om vi ska klara de klimatmål Riksdagen har beslutat nationellt och överenskommit internationellt. De långväga godstransporterna måste därför i betydande utsträckning flyttas över till järnväg och sjöfart. En differentierad avståndsbaserad skatt, s.k. vägslitageskatt, skulle ge incitament för en sådan överflyttning.

Att en sådan skatt benämns vägslitageskatt motiveras av att tunga godstransporter med lastbil bryter ner vägbanan tusenfalt mer än vad personbilar gör. Förutom de kostnader det innebär är det också en viktig fråga med tanke på klimateffekterna då underhåll av väginfrastrukturen står för ca 10 procent av utsläppen från vägsektorn.

---

## **Motion 164: Flygresors utsläpp ska anges**

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Roger Bydler, Elisabeth Edsjö

**E-post:** roger.bydler@relatio.se

**Sammanfattning:** Flyget är en stor och ökande utsläppskälla av växthusgaser. Svenskars flygresande stod år 2014 för en ungefär lika stor klimatpåverkan som allt bilresande i Sverige. Det är främst det internationella flygandet som orsakar de stora utsläppen och vi har en tendens att flyga till destinationer allt längre bort. Flygets höghöjdsutsläpp av vattenånga och kväveoxider står vid internationella flygningar för nära hälften av flygets totala klimatpåverkan. Ska vi kunna bidra till att Parisavtalets klimatmål klaras behöver flygandet minska. Påverkan på människors beteende är här sannolikt avgörande.

**Föreslagna åtgärder:** Att de utsläpp en flygresa genererar inklusive höghöjdseffekter ska anges i all reklam som innehåller flygresor, på boknings sajter och flygbiljetter.

**Motiv och bakgrund:** Flygets klimatpåverkan uppstår dels i form av koldioxidutsläpp vid förbränning av fossilt flygbränsle och dels genom utsläpp av kväveoxider och vattenånga på hög höjd. Det finns en osäkerhet om exakt hur stora dessa effekter är, men den bästa vetenskapliga uppskattningen är att den totala klimatpåverkan är cirka 1,9 gånger högre än påverkan från endast CO<sub>2</sub>-utsläpp (Lee, m.fl. 2010). Under 2010 stod den globala luftfarten för 2,6 % av alla energirelaterade CO<sub>2</sub>-utsläpp och 4-5 % av den totala energirelaterade klimatpåverkan när även höghöjdsutsläppen räknas in 1).

Om utvecklingen fortsätter med den ökning av flyget som prognoserna visar och vi minskar de territoriella utsläppen enligt vad som beslutats i det Klimatpolitiska ramverket, riskerar vi att flyget redan 2040 kommer att vara större än alla övriga klimatrelaterade utsläpp.

Eftersom det inte finns några möjligheter vad vi vet idag som innebär att utsläppen minskar i den omfattning som krävs, så behöver vi få ett ändrat beteende hos människor som innebär att vi flyger mindre. Fortsatt energieffektivisering och bättre utformning av flygplanen kommer att ge vissa effekter, men inte tillräckligt. Alternativa bränslen, som biobränslen, ger dels bättre effekt vid användning i bilar och fartyg, dels är volymerna så stora att det är oralistiskt att se det som en lösning.

Vi behöver därför gå in med olika typer av påverkan på människors beteenden och en enkel och bra sådan åtgärd är att upplysa människor om hur stora utsläpp en resa medför.

1) ” Svenska handlingsalternativ för att minska flygets klimatpåverkan” , Jonas Åkerman, Jörgen Larsson & Anna Elofsson, Rapport KTH, Chalmers 2016

## **Motion 198:**

### **Klimatväxling och klimatkompensering på flygresor**

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Belén Camarero del Río

**E-post:** belencamarerodelrio@gmail.com

**Sammanfattning:** Om Sverige skall uppnå målet att bli ett av världens första fossila välfärdsländer måste starkare och tydligare åtgärder vidtas för att minska flygresor och framförallt utrikesflygningar. Inför lagkrav för klimatväxlingsprogram för alla företag, kommuner, regioner och organisationer i Sverige. Förstärka forskningsarbetet kring biodrivmedel för inrikesflygningar [1].

1. <http://fossilfritt-sverige.se/pa-gang/utmaning-klimatvaxlingsprogram/>

**Föreslagna åtgärder:** Om flyg inte kan undvikas av privatpersoner och företag ska tydliga krav för klimatkompensering och klimatväxlingsåtgärder införas. Det behövs ett politiskt beslut kring att konstruera ett system som ger en tydlig effekt. Ett alternativ är att klimatkompensera via certifierade projekt, som exempelvis Plan Vivo eller Gold standard.

**Motiv och bakgrund:** I Sverige reser ca 115 000 personer med flyg varje dag där majoriteten är tjänsteresor. Biobränsle för att skapa fossilfria inrikesflyg är idag högaktuellt, dock saknas det politiska intresset och direktiven [2]. Politiken behöver ta en tydlig ledarroll kring flygfrågorna, både fossilfria inrikesflyg och klimatväxling/kompensation för utrikesresor.

Fler och fler kommuner väljer att ta ställning i frågan kring flygtransporter där initiativet är ett lyckat exempel på att klimatväxlingssystemet sprids. Klimatväxlingssystemet innebär att kommunerna lägger på en straffavgift på flygresorna. Avgiften återförs och investeras via ett internt handelssystem till verksamhetens utveckling och förbättring för minskade koldioxidutsläpp [3]. Klimatväxlingen skapar, utöver minskade koldioxidutsläpp, en utökad efterfrågan på alternativa färdmedel som kollektivtrafik, gång- och cykel.

OM det vore ett lagkrav att betala den riktiga kostnaden skulle antalet flygresor minska, och mycket pengar skulle investeras i grönare och fossilfria åtgärderprojekt.

2. <https://www.svensktflyg.se/wp-content/uploads/2017/03/Ett-fossilfritt-inrikesflyg-Sa%CC%8A-na%CC%8Ar-vi-klimatma%CC%8A-len-med-flygbiobra%CC%88nsle.2017.pdf>

3. <https://www.aktuellhallbarhet.se/erfarenheter-sa-klimatvaxlar-sveriges-kommuner/>

---

## **Motion 207:**

### **Staten måste sluta subventionera flyget!**

**Version:** 2

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Moa Lindholm

**E-post:** moa.lindholm@yahoo.se

**Sammanfattning:** Se nedan.

**Föreslagna åtgärder:** Jag vill:

- att regeringen plockar bort möjligheten för flygbranschen att göra skatteavdrag på bränsle-, koldioxid- och energiskatter.

**Motiv och bakgrund:**

Flyget är en av de största klimatbovarna. Därför är det anmärkningsvärt att flygbranschen i Sverige inte ens betalar för sina egna kostnader.

Skattebefrielse för flygbränsle kan exempelvis ges för luftfartyg som används:

? för transport av passagerare mot ersättning

? för transport av varor mot ersättning

Skattebefrielse från koldioxidskatt och energiskatt kan också göras:

? i luftfartyg, när detta inte används för privat ändamål. Även om du inte är skattebefriad förbrukare kan du köpa flygfotogen utan skatt om du tar emot bränslet direkt i flygplanet, när flygplanet inte används för privat ändamål.

Flygbranschen kan alltså, trots att det är det mest koldioxidintensiva transportslaget, göra betydande skatteavdrag, vilket betyder att staten i dagsläget subventionerar flygresor. Detta rimmar illa både med den rödgröna regeringens mål om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer, och med Alliansens resonemang om att marknaden ska sköta sig själv i så stor utsträckning som möjligt.

Att en flygskatt nu införts är ett steg i rätt riktning, men ännu effektivare vore att ta bort möjligheten för flygbranschen att göra skatteavdrag från bränsle-, koldioxid- och energiskatter. Detta skulle möjliggöra ökade satsningar på utbyggnad och förbättring av tågnätet och på andra klimatvänligare transportslag.

---

## **Motion 221:**

### **Höj dieselskatten till samma nivå som bensinskatten**

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Anna Östergren, Johanna Lakso, David Kihlberg och Anders Friström

**Organisation:** Klimatavdelningen, Naturskyddsföreningen

**E-post:** johanna.lakso@naturskyddsforeningen.se

**Sammanfattning:** Beskattningen av dieselbränsle är lägre än motsvarande skatt på bensin. Detta skatteundantag kostar staten mer än 8 miljarder årligen. En likformig beskattning av diesel och bensin i relation till energiinnehållet i respektive bränsle skulle göra att dieslbilar betalade en större andel av sina miljökostnader samtidigt som bränslebeskattningen blev teknikneutral och mindre snedvridande.

**Föreslagna åtgärder:** Att riksdagen fattar beslut om att höja energiskatten för diesel till samma nivå som energiskatten för bensin, vilket i dagsläget innebär en skattehöjning med minst 1,37 kr per liter jämfört med i dag.

**Motiv och bakgrund:** Sverige har via EU, inom OECD och FN på olika sätt uttalat ambitioner att avskaffa fossila subventioner globalt, vilket rimmar illa med att vi har rikligt med klimatskadliga subventioner i vår egen svenska statsbudget, totalt minst 30 miljarder kronor om året, främst i form av skatteutgifter från olika skatteundantag för användning av fossila bränslen. En av de större posterna är den lägre miljöskatterna på diesel jämfört med bensin.

För år 2017 var energiskattesatsen för diesel i bästa miljöklass 17,9 öre/kWh billigare än för bensin i bästa miljöklass. Den totala kostnaden för skatteundantaget var 2017 8,2 miljarder. Den lägre skattesatsen för diesel jämfört med bensin har funnits åtminstone sedan lagen om skatt på energi trädde i kraft 1995. Den motiverades av hänsyn till den kommersiella buss- och lastbilstrafiken. För personbilar komparerades länge den lägre energiskattesatsen av en betydligt högre fordonsskatt. Därför var dieseldrift bland personbilar och lätta lastbilar länge främst en angelägenhet för taxi, hantverkare och tjänstebilar av olika slag.

Men från och med år 2007 sänktes fordonsskatten för fordon med partikelfilter som klarade nya miljöklasser. Detta tillsammans med en stadigt ökande lastbilstrafik har gjort att försäljningen av diesel har ökat år från år. 2009 gick dieseln om bensen som det mest sålda bränslet i Sverige. Sedan fordonsskatten sänktes för dieseldrivna bilar så har deras andel av bilförsäljningen ökat kraftigt. Den nedsatta dieselskatten gör det billigare än annars att köra dieseldrivna fordon. I dag ligger dieselandelen i nybilsförsäljningen på drygt 50 procent.

Den en kraftigt ökade användningen av diesel medför ökade utsläpp av kväveoxider, mer buller och mer partiklar i luften jämfört med om andelen bensin- och dieseldrivna bilar förblivit oförändrad. Personbilar med dieselmotorer har ungefär dubbelt så höga utsläpp av kväveoxider som bensinbilar per personkilometer. Luftföroreningarna har i sin tur orsakat tusentals förtida dödsfall på grund av hälsovådliga luftföroreningar. Den lägre energiskatten för diesel har sammantaget gett Sverige en betydligt smutsigare bilflotta än vad som hade varit fallet vid en likformig beskattning av bensin och diesel.

En likformig energibesättning av bensin och diesel i relation till energiinnehållet i respektive bränsle skulle stärka statsfinanserna med cirka 8 miljarder netto och öka dieselskatten totalt med 1,37 kr jämfört med i dag, från 5,73 till 7,10 kr per liter.

**Bilaga** finns [online](#) till denna motion

---

## **Motion 223:**

### **Agera för att införa 25% moms på flygresor och reklam för utrikes flygresor**

**Version:** 2

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Jan-Olof Strindlund

**E-post:** strindlundjanolof@gmail.com

**Sammanfattning:** Flyg- och resebranschen är ansvariga för stora utsläpp som bidrar till jordens uppvärmning. Båda verksamheterna bör betala moms, avgifter och reklamskatt som motsvarar dess miljö- och klimatpåverkan.

**Föreslagna åtgärder:** - Agera genom EU och FN för att det ska bli möjligt att lägga moms på utrikes flygresor.

- Höj flygskatten för utrikes resor så att den motsvarar skatter/avgifter som gäller för bilar.
- Inför 25 % reklamskatt på propaganda, lockelser och reklam för utrikes flygresande.
- Inför 25 % moms också på resebranschens övriga försäljning.

**Motiv och bakgrund:** Flygandet är historiskt en ung "mänsklig rättighet". På 50-talet som anses som det lyckligaste decenniet, var det helt otänkbart (och onödigt) att resa omkring i världen som det görs nu. Flygandet har möjliggjorts genom teknikutveckling, men omfattningen beror på intensiv propaganda från

resebranschen. Flyget är klimat- och miljöförstörande och slukar ändligen resurser för drift och byggande av flygplan och flygplatser.

Utrikes flyg är befriat från moms på flygbränsle, grundat på en FN konvention om att flygresor ska underlättas, (Chicagokonventionen 1944), och på ett antal andra internationella avtal.

Resebranschen betalar endast moms på den direkta vinsten, men ej på försålda faciliteter.

Resebranschen betalar mycket låg reklamskatt.

Politiskt ansvarigt är finansdepartementet.

---

## **Motion 228:**

### **Laddning elbil på arbetsplats**

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Jonas Råsbäck

**E-post:** jonas@motorum.org

**Sammanfattning:** För att underlätta och minska kostnaden för arbetsgivaren som vill sätta upp laddstolpar till elbilar bör förmånsvärdet slopas.

**Föreslagna åtgärder:** Slopa förmånsvärdet vid laddning hos arbetsgivare

**Motiv och bakgrund:** Idag förmånskattas laddning hos arbetsgivare. Detta medför att ev laddstolpar måste förses med betalsystem eller att arbetsgivaren kan debitera den anställde för strömmen. Laddstolparna blir pga av detta många ggr dyrare och mycket administrativt arbete för en summa el som är orimligt lite.

Jag föreslår att laddning på arbetsplats 1fas 10A inte skall vara förmånspliktigt.

Då kan arbetsgivaren enkelt och billigt sätta upp typ2 uttag som kostar en bråkdel av de mer avancerade stolparna som innehåller betalsystem och annat för ändamålet.

Det underlättar mycket för alla de hybridbilar som idag har ytterst kort räckvidd och måste laddas på arbetsplatsen för att inte köras fossilt hem.

---

## **Motion 233:**

### **Bostadsrättsföreningar får inte hindra elstolpar**

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Jonas Råsbäck

**E-post:** jonas@motorum.org

**Sammanfattning:** Flera bekanta har i bostadsrättsföreningar hindrats från att köpa elbil eftersom de vägrats sätta upp laddstolpe på sin egen garageplats.

Detta tycker jag behöver ändras om inte tekniska hinder föreligger och elbilägaren själv står för kostnaden.

**Föreslagna åtgärder:** Bostadsrättsföreningar hindrar många potentiella elbils kunder genom att förbjuda laddplats på egen parkeringsplats vilket hindrar inköp av laddfordon.

**Motiv och bakgrund:** För att även personer som har lägenhet och radhus skall kunna skaffa elbil krävs att man kan ladda över natten på din parkering. Idag är det många som får avslag från sin förening ofta av rädsla för nya produkter.

Om det inte föreligger några tekniska förhinder och innehavaren själv står för ev extrakostnader borde inte föreningen kunna säga nej till en sådan utveckling av parkeringsplatsen. Så är fallet idag och behöver åtgärdas.

---

## Motion 259:

### Utveckla kollektivtrafik i glesbygden

**Ämnesområde:** Transport 2

**Motionär(er):** Sigrid Söderberg

**Organisation:** Vasaskolan i Gävle

**E-post:** sigrid.soderberg@gavle.engelska.se

**Sammanfattning:** I glesbygder kör man mest bil i hela Sverige. Detta har en direkt påverkan på miljön då otroligt mycket avgaser per person släpps ut i onödan, som man skulle kunna minska eller helt och hållet undvika genom att göra det möjligt för folk i glesbygder att ta lokaltrafik som bussar eller helst av allt: tåg. Kolmonoxid är till exempel direkt giftigt och därmed skadligt, vilket är en av de gaser som avges från förbränningsdrivna bensinmotorer. Till dessa skadliga utsläpp hör även andra ämnen och då en personbil förbrukar bensin på en kilometer ca 80 g som förvandlas till ca 300 g avgaser.

**Föreslagna åtgärder:** Förslag/Ideer till hållbarare lösning

\*Glesbyggsinvånarna får hjälp av tillhörande kommun att arrangera olika samåkningar så att mindre sträckor behöver åkas av enstaka personer.

\*Landstinget och staten ser över buss och/eller tågtrafiken och arbetar för att framförallt tåg ska gå att ta sig runt med mer frekvent.

**Motiv och bakgrund:** Ämnesområde: Transport

Motiv och bakgrund:

På grund av utvecklad tågtrafik så tar många som bor i glesbygder bilen till varthän man nu utför sina dagliga aktiviteter. I byar som Mehedeby och Älvkarleby som ändå hade tur nog att få tillgång till en tågstation i byn, är det olyckligt att en större del av invånarna ändå använder personbilar som sin förstahandstransport.

Folk som bor långt ifrån större städer kan knappt lita på bussar och tåg att ta dem dit de vill i tid. Bussarna går 4 gånger per dag, och vill man ta sig längre än till skutskär måste man ändå byta till antingen tåg, eller annan buss.

Tågen går, inte en gång var tionde minut men det krävs inte heller, men på grund av växelfel, förseningar,

väderförhållanden m.m, så skulle det vara betryggande för pendlare i glesbyggder att fler alternativ än att vänta i en timme på nästa tåg.

Varför jag insisterar på att förbättra tågen och inte bussarna är för att tåg är betydligt mycket bättre för klimatet än bussar, trots att bussar i sin tur är mycket bättre än bil och/eller flyg. Ett tåg rymmer lika många passagerare som ungefär sex bussar, och cirka 140 bilar. Trots det sker enligt trafikverket 68% av de längre resorna inom landet med bil, 11% med flyg, 11% med tåg och 7% med buss.

**Bilaga** finns [online](#) till denna motion

---