

Helsingborg 2016-05-26

Till Energimyndigheten
transport...@energimyndigheten.se

Strategi för en fossilfri transportsektor

Energimyndigheten vill på uppdrag av Miljö- och energidepartementet ha in synpunkter från olika organisationer för att bidra till en strategi för en fossilfri transportsektor. Man vill bl.a. ha synpunkter på åtgärder för att nå ett **transportsnålt** samhälle, miljöanpassat och **energieffektivt** transportsystem, en övergång till **förnybara energislag**, områden som särskilt bör prioriteras, identifiera hinder och utmaningar, förslag på specifika styrmedel, uppdrag eller lagstiftning.

Vår organisation, Jordens Vänner Helsingborg, har intresserat sig för sådana frågor i många år och har därför mycket synpunkter på detta. Vi ska här skriva ner huvuddragen i våra synpunkter och komplettera med olika handlingar vi eller våra medlemmar skrivit tidigare. Vår organisation hette tidigare Miljöförbundet Jordens Vänner Helsingborg och ännu tidigare Miljögruppen i Helsingborg, vilket förklarar att det på vissa handlingar, som vi bifogar, inte står Jordens Vänner Helsingborg under.

Vi vill framhålla att det krävs en lång rad åtgärder, ett helt åtgärdspaket för att åstadkomma en strategi för en fossilfri transportsektor. Eftersom läget är så allvarligt gäller det att så snabbt som det är möjligt minska utsläppen av växthusgaser. För att få acceptans för åtgärderna från de allra flesta gäller det att det blir en rättvis klimatomställning och då krävs att föreslagna åtgärder leder till goda levnadsförhållanden, särskilt för människor med låga inkomster.

Vårt förslag till strategi för en fossilfri transportsektor

I – Transportsnålt samhälle - minskat transportbehov

I den klimatrapport, som experter inom Trafikverket tagit fram, men som först stoppades av ledningen på Trafikverket, framgår det som vi sagt i många år, att det inte räcker med fossilfritt bränsle för att få en fossilfri transportsektor, utan att det också krävs minskat transportbehov och minskad bilism.

Det krävs ett kraftigt minskat transportbehov bl.a. genom mer **närproduktion**, mer **närservice**, **samordning** av transporter och **distanskommunikation** över nätet.

Närproduktion

Mer närproduktion innebär att en stor del av livsmedel och foder och andra dagligvaror ska produceras lokalt – nära konsumenterna – för att minska transporter. Sverige är nu inte ens till 50 % självförsörjande på livsmedel, vilket ökar sårbarheten ifall det uppstår problem i andra länder. Det borde vara fullt möjligt att uppnå nästintill 100 % självförsörjningsgrad som under andra världskriget. Vi har inget emot att importera en del frukter och annat som inte kan odlas i Sverige, under förutsättning att dessa grödor exporteras av länder, där befolkningen först har fått tillräckligt med mat för egen del. Det innebär att vi måste avvisa frihandelsdogmen. Det som i dagens globaliserade värld kallas frihandel är i första hand frihet för stora multinationella bolag att organisera handeln så att deras vinster maximeras. Samhället måste

organiseras så att behovet av närproduktion måste gå före stora kapitalintressens vinstintresse. Upphandling måste kunna göras där närhet är ett viktigt kriterium. I den mån det kommer i konflikt med EU:s regler, ska våra företrädare försöka se till att EU:s regler ändras, eller också struntar man i EU:s regler eller också ordnar man folkomröstning om utträde ur EU.

Närservice

Med mer närservice avser vi att affärer, skolor, vårdcentraler, bibliotek m.m. i stor utsträckning ska finnas nära där folk bor. Det kan handla om att staten via skatter eller andra styrmedel för över resurser från externa stormarknader till affärer i glesbygd, i småorter på landsbygden och i förorter och andra stadsdelar. Det kan också handla om hyresreglering, så inte orimliga hyreshöjningar slår ut närservice. Det handlar också om att ändra regelverket för hur skolor får sina pengar. Man måste gå ifrån New Public Management, som för skolans del innebär elevpeng. Var och en som har det minsta matematisk kunskap inser att kostnaderna för skolor inte är proportionell mot antalet elever, utan att kostnaderna ändras diskontinuerligt (språngvis), så snart det behövs ännu en lärare. Man måste få tillbaka ett finansieringssystem, som betalar utifrån de verkliga kostnaderna och att tillräckligt med resurser används till skola, vård, omsorg och liknande så man slipper nedskärningar i välfärden. Tillräckligt med personal behöver anställas. Dessa jobb har också en mycket liten påverkan på klimatet, och är alltså med andra ord klimatsmarta.

Samordning

Samordnade transporter kan öka möjligheterna för de mindre företagen att delta i kommunens upphandlingar. Färre leveranser har stor betydelse för den lokala miljösituationen och för trafiksäkerheten vid känsliga verksamheter som skolor och förskolor. Färre och effektivare leveranser på bestämda dagar och tider innebär också sänkta hanteringskostnader och en förbättrad arbetssituation för personalen.

Distanskommunikation

Överföring av en del arbete till att arbeta hemifrån, distansutbildning, konferenser o.dyl. via internet är ett sätt att minska transportbehovet. Många möten och konferenser kan utformas som telefonkonferenser, skype-möten och videokonferenser. En del arbeten, som till stor del kan ske via datorarbete, skulle kunna äga rum i datorstugor i närheten av där man bor. Där kunde man ha arbetskamrater, fast man arbetar på olika företag. Ibland kanske man åker till sitt företag för arbete där, men långt ifrån varje dag. Om företag inte vill ordna sådana datastugor, skulle kommuner kunna göra det.

II - Kraftig övergång från bilism och flyg till miljöanpassad trafik

Av de transporter som ändå behövs måste större delen föras över från bil, långtradare och flyg till miljöanpassad kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Att inbilla sig att det kan åstadkommas enbart genom förbättringar av kollektivtrafiken är naivt. För att förklara det berättar vi vad som hände i Helsingborg för ca 25 år sedan.

De styrande, som då pratade mycket om miljön, ville testa om man kunde få bilister att gå över till buss. En gång hade man kortare gröntider på trafikljusen där motorvägsinfarten gick över i stadens paradgata genom centrum. Resultat: Bilarna stod i köer och puttrade avgaser. En annan gång ordnade man gratis små citybussar, som gick i skytteltrafik från en och endast en infartsparkering genom det långsmala cityområdet. Det fanns informationsskyltar, men ganska små vid infartsvägen. Det fanns lite notiser och kanske lite små annonser i tidningarna, men ingen massiv informationsinsats. Resultat: Bussarna var mycket populära, men de

användes mest av fotgängare och bussresenärer för att ta sig mellan norra och södra delen av centrum. Ytterst få bilister ställde bilen på infartsparkeringen och utnyttjade de små citybussarna trots att de var gratis. Vi sade då till politikerna, att det var lika intelligent som att experimentera med brödbakning: en gång slänger man in mjöl i ugnen, en annan gång vatten i ugnen och en tredje gång jäst, och ser vad det blir för bröd.

På samma sätt som det behövs en lämplig blandning av mjöl, vatten och jäst och kanske mer för att få bra bröd, behövs det både åtgärder som innebär begränsningar av bilism och flyg och åtgärder som innebär förbättringar för den miljövänliga trafiken och ordentlig information.

Skärpta åtgärder att begränsa bilism och flyg

Man ska självklart sluta att investera en massa pengar i miljöskadlig transport, d.v.s. stoppa byggen av stora vägar som t.ex. Förbifart Stockholm, stoppa utbyggnad eller nybyggnad av externa köpcentra., stoppa byggnad av stora parkeringshus eller parkeringsgarage i centrala delar av städer. Man kan göra gator bilfria eller enkelriktade, ordna farthinder t.ex. vid skolor.

När det gäller ekonomiska styrmedel för att göra det dyrare eller svårare för bilister att köra så mycket, anser vi det viktigt att de utformas så att de blir lika kännbara oberoende av inkomst. Det var svårt förr i tiden, men med modern datateknik är det inga oöverkomliga tekniska problem. Trängselavgifter, som är inkomstberoende, är fullt möjliga. Man kan installera ett datachip i alla bilar. Varje gång bilen åker förbi vissa stationer registreras det. Datorerna vet också vilken inkomst bilägaren har. En gång i månaden kan man få en räkning att betala trängselavgifterna, som då också blir inkomstberoende. Om någon manipulerar bilens datachip upptäcks det vid den årliga bilprovningen, och i så fall ska straffen bli mycket kännbara, kosta mångdubbelt mer än om de betalt de lagliga trängselavgifterna. Utländska bilar måste få ett sådant datachip installerat vid tullen, och får inte lämna landet utan att betala de trängselavgifter man ådragit sig. Liknande ska gälla även lastbilar.

När det gäller höjningar av priset på bränslen för att minska bilkörning, har det diskuterats mycket. Mäktiga lobbygrupper har reagerat mot det och säger att det skulle drabba vanliga bilister och särskilt glesbygden orimligt. Journalister i vanliga massmedier har deltagit i detta drev. Vid en intervju med Åsa Romsson innan valet 2014 pressades hon av journalister. Hon svarade därför att mp:s förslag till bensinskatt höjningar inte kostar mer för en familj än de höjningar som ändå sker av kollektivtrafiktaxan. Hon sade att dessa höjningar var viktiga för att åstadkomma en klimatomställning. Journalisten gjorde inte sitt jobb och frågade hur hon kan kalla det för åtgärd för klimatomställning om priserna för fossila bränslen inte höjs mer än kollektivtrafiktaxan. Journalisten agerade som lobbyist för oljebolagen och var nöjd.

För att de rika, som också kör mest bil, ska påverkas av bensinprishöjningar så de minskar sitt bilåkande, krävs höjningar på många hundra procent. För att människor med betydligt lägre inkomster ska kunna åka bil, när de ibland verkligen behöver det, fordras någon mekanism, som gör det lika kännbart oberoende av inkomst. Vi har ett förslag. Inför ett inkomstberoende och behovsberoende rabattkort för köp av bensin och diesel. Vid användande av rabattkortet regleras automatiskt både att köparen betalar i förhållande till sin inkomst och att bensinmacken betalar rätt skatt. För att inte fattiga ska sälja bensin till rika, får man bara köpa så mycket bensin till rabatterat pris, som man behöver. Behovet beror på var man bor, var man arbetar, var man har affär, om man har barn i förskola och var den ligger, hur bra kollektivtrafiken fungerar, fritidsbehov m.m. Om kollektivtrafiken förbättras minskar behovet

av bilbränsle och behovet ses över en gång per år, eller oftare om man flyttar. Om man bor i glesbygd, saknar affär och kollektivtrafik har man naturligtvis ett stort behov.

Flyget subventioneras idag, samtidigt som flyget åstadkommer mest växthusgaser per personkilometer. Det är helt orimligt. Genom hög skatt på flygbränsle, hög avgift på flygbiljetter, höga landningsavgifter och sedan kanske också genom förbud mot inrikesflyg utom till Gotland och övre Norrland, kan man kraftigt minska flyget. Man kan också förbjuda tjänsteresor med flyg för politiker och offentliga tjänstemän, om det inte finns medicinska skäl så länge det finns tåg. Vi har inte kommit fram till exakt vilka åtgärder som ska användas mot flyget, men menar att dylika åtgärder måste kunna användas och att flyget måste minska drastiskt.

Beträffande godstrafik måste man först ingripa kraftfullt och stoppa den olagliga lastbilstrafik som i stor utsträckning utnyttjas av stora bolag, körs av utländska förare med mycket låga löner och under usla arbetsvillkor och miserabla sociala villkor. Förare bor i hytten, saknar toalett och tvättmöjligheter. Transporterna (de olagliga) är så billiga att man inte fyller lastbilarna. Det blir avsevärt mycket mer transporter och fler trafikolyckor än om man kör lagligt. Transportarbetarförbundet vet avsevärt mycket mer om detta än vi. Man borde också besluta att förbjuda långväga lastbilstransporter, när det finns väl fungerande godstransport på tåg eller miljövänliga fartyg.

Förbättra och gynna kollektivtrafik, cykling m.m.

Det viktigaste för att förbättra kollektivtrafiken är att omedelbart återförstatliga järnvägsunderhållet, anställa tillräckligt många yrkesskickliga reparatörer, som blir fast anställda, organiserade i arbetslag med ansvar för lämplig bansträcka som förr i tiden. Sedan gäller det att upphöra med privatiseringslekstugan i övrigt.

Det måste finnas fungerande tågtrafik till många fler tågstationer än idag. Turtätheten behöver öka, väntetiderna vid byten behöver minskas. Det måste bli bättre plats och möjlighet att ha med bagage, cyklar, barnvagnar, rullstolar m.m. på alla tåg. På många moderna tåg är bagagehyllorna smalare än på äldre tåg och utformade så att bagage lättare halkar ner. Det är ett mycket ineffektivt sätt att utnyttja utrymmet. Se till att bagagehyllor blir tillräckligt breda, stabila och så utformade att man kan lägga upp stora ryggsäckar eller andra stora väskor utan risk att de faller ner. Det måste naturligtvis också finnas utrymme för bagage på golvet eller på låga hyllor för dem som har svårt för att lyfta väskorna högt. Det måste också återinföras möjlighet att pollettera resgods och cyklar, och att skicka expressgods. Det senare innebar t.ex. att föreningar kunde skicka väl paketerade utställningar till andra lokalgrupper utan att själv åka med. Personer som skulle flytta och inte hade så mycket saker kunde hyra ett par containrar på t.ex. tvåkubikmeter var. SJ körde med lastbil ut dem till där man bor. Man fyller sina saker och sätter på hänglås. Lastbilen hämtar dem, sätter dem på tåget och en lastbil på den nya bostadsorten kör ut containrarna till den nya adressen. När man tömt sina saker, hämtar SJ containrarna. Pollettering uppfattas kanske av en del som något omodernt, men det var suveränt. Man lämnade före resan in tungt och stort bagage och kvitterade ut det när man kommit fram. Även om många stora väskor numera har små hjul, så man lättare kan dra dem, kan det ändå vara mycket att ha hand om, särskilt om man måste byta tåg. Den typen av resenärer med mycket bagage har tåg numera i huvudsak förlorat till biltrafiken. De måste åter kunna ta tåg.

Förr fanns det en toalett i änden på varje vagn och på nattågen dessutom ett tvättrum bredvid varje toalett. Numera är ofta antalet toaletter i förhållande till antalet resenärer betydligt mindre och då och då fungerar inte toaletten. Det är viktigt att det åter blir tillräckligt med toaletter och att man har tillräckligt med personal för att hålla toaletterna i ordning.

Nattågstrafik har på många ställen i Europa dragits in eller hotats av indragning. Det är fullkomligt oacceptabelt, ty nattåg är ett mycket bra sätt för tågresenärer att spara tid. Att kunna resa medan man ändå sover är en mycket stor fördel, som tåg har framför både bil och flyg. En flygresenär kan visserligen sova på långa resor, men man gör det sittande och det innebär inte alls samma vila som att ligga. Fötterna kan lätt bli svullna om man sitter och sover, särskilt för äldre. Med nattåg kan man resa från Sverige till Medelhavet t.ex. på mindre än två dygn. Utan nattåg tar en sådan resa ungefär dubbelt så lång tid. Om man t.ex. reser från Skåne till Stockholm för att delta i en konferens, som startar tidigt på morgonen, kan man åka med nattåg och vara utvilad när konferensen startar. Nattåg borde även gå natt mellan lördag och söndag. Det borde även gå att ta nattåg något kortare sträckor som t.ex. Skåne – Göteborg eller Skåne – Norrköping. Det kan enkelt ordnas med att det i ett nattåg t.ex. mellan Malmö och Oslo, finns vagnar, som kopplas av tåget i Göteborg och att resenärerna får sova till lämplig tid på morgonen. Ett nattåg från Skåne till Stockholm kan kopplas ihop i Hässleholm av delar från Helsingborg, Malmö och Kristianstad, så nattågsresenärer får lite längre sömn än om det måste byta tåg i Hässleholm.

Det är angeläget att minska antalet tågbyten genom fler direkttåg eller åtminstone direktvagnar mellan olika avlägsna större städer. Om man ska till mindre orter vid sidan av de stora järnvägslinjerna, är det klart att man inte kommer ifrån byte. Om en större del av resenärerna kan sitta bekvämt i ett tåg, medan tåget eller en del av det byter mellan olika järnvägssträckor, skulle förmodligen många fler än idag föredra tåg framför bil eller flyg.

Det måste ordnas så att man från varje järnvägsstation, som inte är ren pendeltågsstation, kan köpa tågbiljett vart som helst både inrikes och utrikes över disk. Tågbiljetter ska också kunna köpas via telefon, via nätet, via mobilen och via automater. Biljettpriserna måste vara låga, så det alltid är billigare att ta tåg än att åka med bil eller flyg. Biljettpriserna måste också vara förutsägbara, så de inte skiftar på en marknad från dag till dag. På varje sådan järnvägsstation ska det också finnas personal, som kan informera, så länge det går tåg. Hissar måste vara så stora att inte bara små rullstolar utan även stora elektriska rullstolar och cyklar lätt får rum, så man lätt kan flytta sig mellan olika plattformar.

Vid varje järnvägsstation och varje hållplats måste det finnas tillräckligt med cykelplatser, också så att man kan få regnskydd och kedja fast cykeln. Om skadegörelse inträffar ska det allmänna ordna övervakning för att stävja problemen.

SJ, Statens Järnvägar, måste återigen bli hela svenska folkets järnväg, i stället för ett vinstdrivande företag som det är idag. Transportplikt, som fanns före 1963 års transportpolitiska beslut, borde återinföras. Transportplikt innebar att SJ hade skyldighet att transportera allt gods och alla passagerare som sökte sig till järnvägen. Därför hade man reserver så man klarade topparna.

Anordna en mycket speciell informationskampanj och bättre information

För att förklara vilken informationskampanj vi tänker oss måste vi förklara en historisk händelse.

1955 röstade över 80% av folket nej till högertrafik. 12 år senare, 1967 genomfördes högertrafikomläggningen. Många tar det som exempel på att politiker struntar i resultatet av folkomröstningar. Det är faktiskt helt fel. Det är hur konstigt det än kan låta faktiskt ett exempel på där politikerna lyssnade på folkopinionen. Varför röstade folk nej till högertrafik? Det är inte så att folk är allmänt konservativa, tvärtom. Folk var rädda för blodbad på vägarna. Man var rädd för att i en kritisk situation, där det gäller att reagera snabbt, har den ena lärt sig det nya högertrafikbeteendet, medan den andra reagerar reflexmässigt i vänstertrafikbeteende och så smäller det. Myndigheterna genomförde den största statliga informationskampanjen i Sveriges historia. Det var information i alla den tidens kanaler, radio, TV, korta filmer före den egentliga filmen på biografier, information i brevlådor, informationsmöten. Det var inte bara allmän information, schlagere som "Håll dig till höger Svensson", utan också detaljerad information om hur man gör i alla möjliga trafiksituationer, i fyrvägs korsning, i trevägs korsning, vid vänstersväng, vid utfart från parkering m.m. Informationen upprepades gång på gång. Folk var inte oroliga, man visste hur man skulle klara det, och det blev inga protester. Man införde också mycket kraftiga hastighetsbegränsningar. Förr var det fri fart utanför tätorter och 1000 människor dödades i trafiken per år, ca 3 per dag. På dagen H för omställning krypkörde man och sedan ökade man långsamt farten. Det var i ett opinionsläge, där motorjournalister brukade hävda att hastigheten inte har någon betydelse, något som varje fysiklärare kunde bevisa var lögn. På dagen H skadades ingen i trafiken, på tre dagar inträffade ingen dödsolycka. Dödsolyckorna har gått ner till ca 1 om dagen jämfört med ca 3 om dagen före högertrafikomläggningen.

Nu behövs en lika omfattande informationskampanj som 1967, men nu dels för att förklara varför vi måste genomföra en rättvis klimatomställning och dels hur vi klarar alla möjliga vardagliga situationer med fossilfria, miljöanpassade transporter. Det kräver naturligtvis att man inför väl fungerande miljöanpassade transportsystem.

Det behövs också permanent betydligt bättre information om miljöanpassad kollektivtrafik. På varje järnvägsstation behövs kartor dels över stationen och omgivningarna, dels staden, och dels regionen med register över gator och sevärdheter, där man trycker på en knapp, så det lyser på kartan där det ligger. Man ska också lätt kunna se vilka bussar som går dit, och när liksom tider för tillbakaresa. Varje hållplats ska ha karta över omgivningarna.

III - Miljöanpassad drift av kollektivtrafik och återstående bilism

När det är väldigt få som ska förflytta sig blir det naturligtvis mindre miljöskadligt och mer fördelaktigt från energisynpunkt att använda bil än buss. Den bilism, som ändå behövs, liksom kollektivtrafiken måste naturligtvis göras så miljövänlig som möjligt. Dels gäller det att ha energisnåla fordon, och driften bör ske med så liten miljöpåverkan som möjligt.

Det förnybara drivmedel som används måste ge ett stort utbyte och får inte tas från åkrar så att fattiga människor får för lite mat. Däremot borde man odla upp alla åkrar i Sverige som nu inte används för att fånga mer av solens energi under fotosyntes. Det är solens energi som biokemiskt binds till bioenergi och används till livsmedel, foder, virke och råvara för förnybar energi.

Etanol har som bekant många nackdelar. Biogas från organiskt avfall kan verka bra, men en hel del energi förloras vid uppgradering för att det ska duga till fordonsbränsle. Biogasanläggningar som använder förnybart organiskt avfall (allt som kommer från växt- och

djurriket) från hushållen och industrier, skörderester och energigrödor bör förbättras med hjälp av modern teknologi. Biogasens metan kan omvandlas i kraftvärmeverk till el och låta elfordon gå på el medan värme utnyttjas för uppvärmning eller kylning.

Man kan också ladda bilarnas batterier med solcellsel. Hur som helst är vi övertygade om att förnybara drivmedel inte räcker till massbilism, åtminstone inte en massbilism, där alla folk kan åka bil i lika stor omfattning som Sverige. Sverige måste minska sin påverkan till den som globalt är möjlig för alla folk.

Fartygstrafik är nu det mest energisnåla sättet för långväga godstansporter, men det innebär både svavel- och andra miljöskadliga utsläpp. Det är naturligtvis viktigt att kraftigt minska behovet av transporter, som vi skrev ovan, men beträffande de långväga godstransporterna vore det bra om man kunde minska miljöbelastningen vid fartygstrafik. Med katalytisk avgasrening har man kunnat minska utsläppen av bl.a. kväveoxider med ca 97 %. Sådan avgasrening har oss veterligt bara satts in på vissa färjor. Det är positivt med katalytisk avgasrening, men det minskar inte utsläppen av växthusgasen, koldioxid, ett dugg. Det är nödvändigt att komma ifrån fossila bränslen. Biobränsle enligt det vi skrev ovan kan vara bra, men biobränsle räcker naturligtvis inte till all dagens fartygstrafik, och troligen inte heller till all den fartygstrafik, som behövs. Man måste kunna bygga moderna fartyg med segeldrift så att man slipper den farliga arbetsmiljön. Segel borde kunna hissas och revas i stor utsträckning med motorer, som drar linor. Fartygen borde kunna gå med segel, när vinden är god och åt rätt håll och sedan med miljöanpassat biobränsle eller miljöanpassad el. När det gäller kortare färjetrafik, som t.ex. mellan Helsingborg och Helsingör, är man på väg att införa drift med elektriska batterier, som laddas så fort man är i land. Det är naturligtvis viktigt att man använder el som är miljöanpassad.

IV - Kopplingar mellan transportsektor och andra sektorer, såsom jordbruk, industri och ekonomi och politik m.m.

Det finns många samband mellan transportsektorn och andra sektorer i samhället. Det vi skrev om minskat transportbehov, mer närproduktion och ökad självförsörjningsgrad har mycket nära samband med jordbruksfrågor. Ekologisk mat är att föredra både ur energi- och klimatsynpunkt. En del menar att det är upp till den enskilde, att välja ekologisk mat. Det kan bli ett hån mot de fattiga, som inte har råd med ekologisk mat.

Jordbruk

Vi hävdar, att de politiker, som tar klimatfrågan på allvar, måste besluta att hela jordbruket ska gå över till ekologiskt inom en viss rimlig övergångsperiod kanske 10 år, och se till att det blir ekonomiskt rimligt både för bönder och för konsumenter. Det gäller naturligtvis att se till att inte tillåta import av sådana grödor, som är odlade med sådana kemikalier, som man förbjudit för inhemsk användning.

Vi föreslår att man omedelbart odlar upp alla odlingsbara åkrar och att jordbruksmarken skyddas mot exploatering. Det är slöseri med naturresurser att lägga ner odlingsmarker och för det betala ersättning av allmänna medel. Ersättning bör användas för att odla grödor för foder och som energigrödor.

Målet måste vara att fånga maximalt med solenergi för att minska importbehovet av mat och foder samt utnyttja energigrödor och skörderester för framställning av biogas och biogödsel. Till skillnad från förbränning och termisk förgasning av förnybart organiskt material, som

lämnar kvar aska och tjära, så produceras i biogasanläggningar biogas och även värdefull biogödsel.

Även i konventionella odlingar är upptag av växtnäring gynnad av högre mullhalt i marken. Med biogödsel tillförs

* organiskt material som ökar mullhalten och är bioenergi till markens mikroorganismer som hjälper växterna ta upp näring

* alla växtnäringsämnen – minst 16 grundämnen som behövs för växternas utveckling och inte enbart kväve, fosfor och kalium (NPK) från konstgödsel

* mikroorganismer som kan motverka utbredning av växtsjukdomar vilka idag bekämpas med livsfarliga kemikalier.

Med andra ord behövs ökad tillgång på biogödsel från lokala högteknologiska anläggningar som är anpassade både till

* mikroorganismer vilka utför omvandling till biogas och biogödsel och

* människornas hygieniska arbetsmiljö

Det kan positivt påverka markernas bördighet/produktionsförmåga. Biogödsel kan underlätta övergång till ekologisk odling som samtidigt skulle vara mer produktiv.

Industri

Bilindustrin i Sverige har haft stort inflytande på transportsektorn i miljöskadlig riktning. Därför stöder vi boken "Slutkört" av Lars Henriksson, som förordar, att staten tar över bilindustrin, men inte för att tillverka bilar utan sådant som behövs för en klimatomställning, t.ex. tåg, spårvagnar, bussar, moderniserade biogasanläggningar, solceller, vindkraftverk, energisnåla apparater av olika slag m.m.

Den som tror att bilindustrin bara kan tillverka bilar, bör betänka att 1941 förbjöds tillverkning av privatbilar i USA över en natt. Den gången var det för att vinna andra världskriget. Nu behövs en omställning för att tillverka det som behövs för en rättvis klimatomställning.

Ekonomi och politik

En del säger kanske att det vi föreslår är orealistiskt. Då måste vi påpeka att ekonomiska, politiska och juridiska lagar och regler är skapade av människor, och kan ändras av människor, även om det är svårt. Enligt Nationalencyklopedin kommer ordet ekonomi från ett grekiskt ord, som betyder hushållning. Vi anser att ekonomi borde handla om hushållning med naturresurser, så att människors produktion och konsumtion ordnas i balans med naturen, så att kommande generationer kan leva ett gott liv utifrån de förnybara naturresurserna. Naturlagar däremot kan vi inte ändra på, bara anpassa oss till, helst på ett klimatsmart sätt. Det är dags att genomföra de förändringar, som ibland går emot mäktiga ekonomiska intressen, annars är risken stor att naturlagarna kommer att medföra de mest fruktansvärda konsekvenser för mänskligheten.

Framtidens dom över dagens politiker kan bli hård. Man kan säga att 1900-talets ledare åstadkom de dittills värsta krigen och holocaust, men kanske kommer man att minnas 2000-talets ledare som ansvariga för en klimatkatastrof med så mycket förstörda åkrar och massvält att det blev miljarder flyktingar, krig och avsevärt mycket mer omfattande massdöd.

Att inte utan dröjsmål påbörja en genomgripande förändring av det ekonomiska systemet, vore totalt oansvarigt.

Bilagor, som tar upp delar av eller hela strategin närmare.

1. **”Även framtidens bilar förstör miljön”** – (Insändare i Helsingborgs Dagblad 2015. För att visa att tekniska åtgärder inte alls räcker för att klara trafikens del av klimatproblemen, utan att det är helt nödvändigt att få en kraftig minskning av bilismen och att minska det totala transportbehovet.)
2. **”Skandalen med den stoppade klimatrapporten !”** – (Artikel från 2016 om nödvändigheten att få en kraftig minskning av bilismen och att minska behovet av transporter, men också för att visa på, att för att kunna få en minskning av bilismen behövs ett flertal åtgärder, bl.a. åtgärder för att minska behovet av transporter.)
3. Klimatflygblad (12 A5-sidor) med rubriken **”Regeringen infriar tyvärr inte sina löften utan fullföljer i stort sett förra regeringens ohållbara linje i klimat- och miljöfrågor.”** – (2016. Med ett flertal av våra synpunkter om klimathotet och vårt åtgärds paket framförallt när det gäller trafikfrågor.)
4. **”Trafiken och ett hållbart samhälle.”** – (Med ett flertal ytterligare åtgärder för att minska behovet av transporter och att förändra transportsystemet. I denna artikel på 6 sidor, som skrevs 2002 har några sifferuppgifter i det inledande avsnittet nu blivit föråldrade, men våra förslag till åtgärder är lika aktuella nu som när artikeln skrevs.)
5. **”Synpunkter inför Helsingborgs stads utredning om hur man löser trafiksituationen på ett miljövänligt sätt som alternativ till de omdiskuterade bussfilerna.”** (9 sidor, 2016-03-13, med förslag angående den lokala trafiken i Helsingborg, men liknande förslag till åtgärder torde vara aktuella för de flesta kommuner.)
6. **”Cykelmanifest för Helsingborg”** – (18 sidor, 2015. Det innehåller många viktiga allmänna synpunkter och villkor för cykling som sannolikt finns på många håll även om de konkreta exemplen i huvudsak är från Helsingborg. Det finns också med erfarenheter av problem att få med cyklar på tåg vid längre semesterresor i Sverige.)
7. Flygblad **”Kritiska kommentarer till den statliga utredningen SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg”** - (4 A5-sidor. Utöver kritiska synpunkter på själva utredningen innehåller bladet kritiska kommentarer kring debatten om utredningen.)
8. **”För HH-tunneldiskussion”** – (Diskussionsunderlag med ett flertal argument mot att bygga en fast förbindelse med tunnlar under Öresund mellan Helsingborg och Helsingör, 2016-04-02, 4 sidor.)
9. **”Öppet brev om Landborgsgaraget”** – (2016-05-19, 4 sidor. Visserligen gäller detta ett specifikt projekt i Helsingborg, men troligen finns snarlika projekt med stora parkeringsanläggningar i eller alldeles intill centrum i andra städer, där våra argument kan vara tillämpbara.)
10. **”Motion till Klimatriksdagen 2014 om - Helt paket av åtgärder och ändrat system så pengar ej får styra”** - (8 sidor i A4, skriven i april 2014. Den innehåller en hel del argument om varför det krävs så långtgående och så många åtgärder för att motverka klimatförändringar. Den innehåller 56 att-satser med massor av konkreta och långtgående åtgärder. Det är två av dessa 56 att-satser, som borde förbättras lite till följande:

37. att det för den biltrafik, som ändå behövs, trots alla åtgärder i att-satserna 14 – 36, ordnas så de kan drivas mycket energisnålt och med något förnybart drivmedel, vare sig det blir miljövänlig el, biogas av organiskt avfall, men helst göra el och fjärrvärme av biogasen från lokala anläggningar, eller annat, som verkligen blir miljövänligt.

45. att staten genom ägardirektiv och eventuellt även genom byte av generaldirektör tvingar det statliga bolaget Vattenfall att avveckla användningen av fossila bränslen och kärnkraft och aktivt driva på för en energiomställning enligt att-satserna 42 – 44. Kolet bör stanna i marken.)

11. **”Transportlöseriet från EU”** – (Motion till Klimatriksdagen i Norrköping 2014, om att EU:s frihandelsdoktrin behöver ersättas av en närproduktionsprincip. Vi vill här även nämna TV-programmet **”Dokument utifrån, Fraktad”**, som visades i SVT den 1 maj 2016, och som tog upp skrämmande exempel på vad ett frihandelstänkande kan leda till, och hur handeln i världen definitivt inte bör fungera, om vi ska kunna få ett hållbart samhälle i framtiden.)

12. **”Ett annat ekonomiskt system”** – och

13. **”Ett nytt penningssystem måste ersätta dagens skuldbaserade”** –

(Motion 116 och 301 från Klimatriksdagen 2014, som visar på att nuvarande ekonomiska system måste ändras, så att pengar skapas på ett annat sätt än dagens skuldbaserade sätt.)

14. **”Stopp för externa köpcentra”** – (Motion till Klimatriksdagen 2014 från Karin Stenholm i Ängelholm, som vi från Jordens Vänner Helsingborg helt stödjer.)

15. **”Kommunerna ska inte bygga fler bilvägar”** – (Motion till Klimatriksdagen 2014 från Karin Stenholm i Ängelholm, som vi från Jordens Vänner Helsingborg helt stödjer.)

16. **”Trafikverket ska inte bygga fler bilvägar”** – (Förslag för en fossilfri transportsektor. Skrivelse 2016, från Karin Stenholm i Ängelholm, som vi i Jordens Vänner Helsingborg helt stödjer.)

17. Sammanfattning av: **”Att hantera inducerad efterfrågan på trafik”** – (Rapport 2009:8 från Trivector. Sammanfattningen är på 8 sidor. Denna rapport omnämns i ovanstående bilaga 16 **”Trafikverket ska inte bygga fler bilvägar”**.)

18. **”Synpunkter på projekt med en anläggning för LNG för fartygsdrift”** – (Skrivelse från 2014, 4 sidor, med synpunkter på olika metoder att framdeles få en miljöanpassad drift av fartyg.)

19. **”Information om lokal och regional kollektivtrafik.”** – (Förslag till information som borde finnas på järnvägsstationer och andra platser, för att få fler att välja att resa med kollektivtrafik istället för med bil. I denna rapport på 5 sidor, som skrevs 1999, har några faktauppgifter bl.a. om Knutpunkten i Helsingborg idag blivit föråldrade, men flera av de förslag som tas upp återstår fortfarande att genomföra. Alla har inte tillgång till sådana appar genom vilka en del sådan information idag kan fås.)

20. **”Energieffektiv odling”** – (Artikel 2 sidor, 2016-05-23, Avsikten med reflektioner i Energieffektiv odling är att uppmärksamma betydelsen av att bättre utnyttja all odlingsmark för att med hjälp av grödorna fånga mer av solens energi som blir till bioenergi och som ska konkurrera ut en stor del av fossila energikällor.)

21. Flygblad ”**Folket i EU tar klimathotet på allvar – inte politikerna**” – (2 A5-sidor. Det pekar på två mycket intressanta opinionsundersökningar, som knappast har nämnts i massmedia, men som visar att en klar folkmajoritet inte bara i Sverige utan i hela EU tycker att klimatfrågorna är mycket allvarliga och vill se kraftfulla åtgärder. Därför finns det anledning att förmoda att vårt förslag till lösning borde kunna få stort stöd i breda folklager, om det bara förs ut ordentligt.)

Jordens Vänner Helsingborg enligt uppdrag av medlemsmöte 2016-05-15