

Även framtidens bilar förstör miljön

Svar till ”Framtidens bilar är inget miljöproblem” i HD 12/5. – HELT FEL !!!

Klimatfrågan är en ödesfråga för oss alla. Klimatforskare har sagt att vi har några få år på oss för att börja minska klimatutsläppen om vi ska klara 2-gradersmålet, som egentligen innebär för höga utsläpp. Hittills har utsläppen bara ökat både globalt, men även här i Sverige med vårt sätt att leva med vår konsumtion med vår import från andra länder och vår del av utrikes transporter.

För att klara trafikens del av växthusgasutsläppen har bl.a. Naturvårdsverket och Trafikverket sagt att det är helt nödvändigt att förändra samhället, så att vi minskar det totala behovet av transporter, och att vi får en mycket kraftig minskning av bilismen. Det räcker inte alls med att ha elbilar och miljövänligt bränsle till bilar. De har räknat ut att man inte kan få en tillräckligt kraftig minskning av växthusgasutsläppen på tillräckligt kort tid för att klara klimatet, med enbart tekniska åtgärder på fordon som alternativa bränslen. Mängden biobränsle är också begränsat, en del marker där man odlar biobränsle behövs istället för matproduktion. Forskare har räknat ut att en snabb introduktion av elbilar i Europa skulle öka elförbrukningen, så att det skulle krävas ökad elproduktion i kolkraftverk på kontinenten, så att det skulle öka och inte minska växthusgasutsläppen.

Dessutom – ett biltrafiksystem behöver ett väsentligt större antal fordon och ett betydligt större ytutrymme per person, än ett system med huvudsakligen kollektivtrafik – oavsett hur bilarna drivs. Detta innebär att ett biltrafiksystem medför större risk för olyckor, och kräver väsentligt större ytor för vägar och parkeringar – som bl.a. får tas från den natur som vi alla är beroende av, en natur som bl.a. också behövs för att genom fotosyntesen producera syre till atmosfären.

I ett biltrafiksystem behövs då också betydligt mer material till infrastruktur, till bl.a. betong och asfalt, och också betydligt mer material till att bygga upp fordon, till bl.a. stål, plast och gummi – material som är en ändlig naturresurs, och som vid utvinning, produktion och transporter kräver energi, och ger olika utsläpp – även växthusgasutsläpp. Detta kallar trafikforskare för indirekt energi.

För att minska transportbehovet borde politikerna bl.a. se till att det i så stor utsträckning som möjligt finns olika slag av närservice, att möjligheterna för distansarbete förbättras och att det i så stor utsträckning som möjligt finns närproduktion framförallt av livsmedel, istället för att transportera livsmedel kors och tvärs över jorden.

Det borde då också bli ett absolut stopp för ytterligare utbyggnader för bilismen, som Förbifart Stockholm, ett landborgsgarage här i Helsingborg eller ytterligare trafikled över Öresund.

Miljöförbundet Jordens Vänner Helsingborg

SKANDALEN MED DEN STOPPADE KLIMATRAPPORTEN !!!

För en tid sedan, närmare bestämt den 11 december 2015, kunde man på radio höra nyheten att Trafikverket nyligen överlämnat underlag till en ny infrastrukturproposition till Regeringen. I detta underlag var det meningen att det som en bilaga skulle ingå en 120 sidor lång klimatrapport. Men rapporten stoppades av Trafikverkets ledning, och finns inte med i det underlag, som överlämnades till Regeringen. Detta väckte missnöje på Trafikverket, så att medarbetare på Trafikverket gått ut med detta till massmedia, och detta nämndes då i radionyheterna den 11/12.

Om man endast läser den officiella delen av underlaget kan man tro att det räcker med energieffektiviseringar och övergång till fossilfria drivmedel för att klara trafikens del av klimatproblemet. Men om man även läser klimatrapporten framgår det att det inte räcker med tekniska åtgärder, utan att det är helt nödvändigt att vi får en kraftig minskning av bil- och lastbilstrafiken och att vi minskar behovet av transporter om vi ska klara klimatmålet till 2030, något som skulle kunna kräva kontroversiella politiska beslut.

- Man vågar inte ta itu med det. Det skulle rucka världsbilden för politiker och tjänstemän på alla nivåer, säger en tjänsteman på Trafikverket.

Strax därefter gick flera professorer och forskare ut med en debattartikel i Göteborgsposten och kritiserade detta, en debattartikel med rubriken: "Trafikverket på kollisionskurs med klimatmålen". Där talas bl.a. om att den statliga utredningen Fossilfrihet på väg förutsätter 80% minskning av klimatutsläppen från vägtrafiken till 2030, och att biltrafiken i Sverige då inte kan fortsätta att öka. Trafikverket har själva i ett klimatscenario konstaterat att biltrafiken nationellt skulle behöva minska med 12% till 2030 jämfört med 2010, för att regeringens mål ska kunna nås.

Trots detta utgår Trafikverket från en väsentlig ökning av trafiken i sitt underlag till Regeringen. Den prognosticerade trafikökningen handlar om 25% för personbilar och 55% för lastbilar till 2030 jämfört med 2010.

Redan för ett flertal år sedan har bl.a. Naturvårdsverket och även Trafikverket och flera trafikforskare sagt, att för att klara trafikens del av växthusgasutsläppen, så är det helt nödvändigt att förändra samhället, så att vi minskar det totala behovet av transporter, och att vi får en mycket kraftig minskning av bilismen. Det räcker inte alls med att ha elbilar och miljövänligt bränsle till bilar. De har räknat ut att man inte kan få en tillräckligt kraftig minskning av växthusgasutsläppen på tillräckligt kort tid för att klara klimatet, med enbart tekniska åtgärder på fordon som alternativa bränslen. Mängden biobränsle är också begränsat, en del marker där man odlar biobränsle behövs istället för matproduktion.

Dessutom – ett biltrafiksystem behöver ett väsentligt större antal fordon och ett betydligt större ytutrymme per person, än ett system med huvudsakligen kollektivtrafik – oavsett hur bilarna drivs. Detta innebär att ett biltrafiksystem medför större risk för olyckor, och kräver väsentligt större ytor för vägar och parkeringar – som bl.a. får tas från den natur som vi alla är beroende av, en natur som bl.a. också behövs för att genom fotosyntesen producera syre till atmosfären.

I ett biltrafiksystem behövs då också betydligt mer material till infrastruktur, bl.a. betong och asfalt, och också betydligt mer material till att bygga upp fordon, bl.a. stål, plast och gummi – material som är en ändlig naturresurs, och som vid utvinning, produktion och transporter kräver energi, och ger olika utsläpp – även växthusgasutsläpp. Detta kallar trafikforskare för indirekt energi.

Att minska bilismen är en så stor fråga, så det räcker inte med någon enstaka åtgärd, utan jag är övertygad om att det är helt nödvändigt med en kombination av ett flertal åtgärder för att lyckas: åtgärder för att på olika sätt förbättra kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken, åtgärder för att fysiskt och ekonomiskt begränsa bilismen och bättre information, men också åtgärder för att minska behovet av transporter.

För ett antal år sedan lanserade Helsingborgs stad sin bussvision. De lade fram ett antal åtgärder, som skulle ge ett fördubblat bussresande i Helsingborg inom en tioårsperiod. Jag blev intresserad och undrade då hur mycket det skulle leda till en minskning av biltrafiken. Men när jag läste i papper till utredningen, så kunde jag se att de räknade med att biltrafiken i Helsingborg trots det skulle fortsätta

att öka, men att den då skulle öka i litet långsammare takt. Det blir miljön inte bättre av. För att miljön ska bli bättre fordras att vi får en reell och kraftig minskning av bilismen.

Att bussvisionen inte ledde till en minskning av bilismen kan man förstå, om man ser på kurvor över trafikutvecklingen i Helsingborg eller i Sverige som helhet. I sådana kurvor brukar man se att biltrafiken (mätt i personkilometer) är flera gånger större än kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken, och att biltrafiken dessutom hela tiden har ökat. En fördubblad kollektivtrafik leder då inte till mer än ett litet hack i kurvan över bilismens fortsatta ökning. Jag tror därför inte att det är möjligt att minska bilismen, om man begränsar sig till åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken, så länge som den totala trafikmängden i samhället fortsätter att öka.

Vi måste också inse att jordens totala resurser är begränsade, och att det då är orimligt med en ständig ökning av transporterna. Om vi vill ha ekologiskt hållbart samhälle, är det därför helt nödvändigt att ha med åtgärder för att minska det totala behovet av transporter. Naturvårdsverket och flera forskare har också sagt att det är nödvändigt att vi får ett transportsnålt samhälle.

För att minska transportbehovet borde politikerna bl.a. se till att det i så stor utsträckning som möjligt finns olika slag av närservice, att möjligheterna för distansarbete förbättras och att det i så stor utsträckning som möjligt finns närproduktion framförallt av livsmedel, istället för att transportera livsmedel kors och tvärs över jorden.

Det borde då också bli ett absolut stopp för ytterligare utbyggnader för bilismen, som Förbifart Stockholm, stora centrala parkeringsanläggningar eller ytterligare trafikled över Öresund.

Om politikerna struntar i det som står i den stoppade klimatrapporten, så finns det då risk att vi aldrig kommer att klara klimatmålen. Jag tycker därför att den stoppade klimatrapporten bör betraktas som en skandal - och att vi från miljörelsen och andra trafikintresserade på allt sätt bör sprida information om denna SKANDAL!!!

mer tid till kultur, till barnen och till att påverka samhället.
Brottsligheten skulle också kunna minska.

Vad krävs för att detta åtgärdspaket skall kunna förverkligas?

Vad skall vi ta pengar till denna enorma omställning? Från där de finns: mångmiljardvinster i storföretag, återinför den progressiva inkomstbeskattning vi hade i början på 80-talet, från vägbyggen, onödiga lyxbyggen, onödig byråkrati. Det kräver att vi kommer bort från det system där allt bestäms efter vinst och lönsamhet för vissa och i stället bestämmer produktionen efter människors behov och naturens begränsningar. Skall vi tillåta en liten minoritet stora kapitalägare att fortsätta låta penningintressen bestämma och driva mänskligheten i fördärvet? Vi har idag ett ekonomiskt system med penningbrist, trots att bankerna skapar massor av pengar ur tomma intet. Metoden för penningtillverkning sker genom principen lån mot ränta. Pengarna till räntan skapas dock aldrig, utan nya pengar måste lånas för att betala av den gamla räntan. Vi har alltså ett ekonomiskt system som inte är hållbart och som vi måste förändra. Nej, vi människor måste ändra på detta. Vi måste rösta bort de politiker som nu styr, om de inte ändrar sig i grunden. **Folket måste välja representanter, som sätter människor och miljö före vinstintressen. Det hänger på dig och mig. Tillsammans kan vi kämpa för och ändra utvecklingen.**

Jordens Vänner Helsingborg

Furutorpsgatan 71, 252 46 Helsingborg, 042-141657

Hemsida: <http://mjvhbg.se>



Nej, Parisavtalet 2015 innebär ingen avgörande vändpunkt. Utsläppen av växthusgaser i världen fortsätter att öka. Det krävs total kursomläggning. Sverige är inte det föredöme många inbillar sig: Förbifart Stockholm, privatiserat järnvägsunderhåll och stoppad klimatrapport

Regeringen infriar tyvärr inte sina löften utan fullföljer i stort sett förra regeringens ohållbara linje i klimat- och miljöfrågor.

Vilket hot innebär klimathotet?

Vi vet ju att de **enorma utsläppen av koldioxid** (från förbränning av fossila bränslen) och **andra växthusgaser sannolikt leder till en global uppvärmning**. Det leder till höjning av havsnivån och översvämning av lågt liggande områden, oväder med skyfall på vissa håll och torka på andra håll. Därmed blir det skördekatastrof på stora delar av världens åkrar och enorm matbrist. Antalet klimatflyktingar kommer att bli så stort, att dagens flyktingströmmar kommer att framstå som en stilla rännil i jämförelse. Det finns risk att Grönlandsisen smälter och då stiger havsytan 7 meter och konsekvenserna ökar enormt. En del av koldioxiden löser sig i och försurar världshaven med enorma skador på skaldjur och andra djur som följd.

Vilka har drabbats och vilka kommer att drabbas, om växthuseffekten fortsätter?

Människor har drabbats på många håll i världen, men det är **främst de fattiga i världen** som drabbats. Det har drabbat och kommer att drabba också rika länder, t.ex. översvämningar i USA och Storbritannien. Fattiga kommer att drabbas värst också genom att de inte har råd att köpa mat, när mattillgången krymper drastiskt, trots att de bidragit minst till växthuseffekten.

Vad är orsakerna? Vilka släpper ut mest växthusgaser?

Orsakerna till klimathotet är att det **släpps ut för mycket växthusgaser**, i första hand koldioxid (CO₂) men även dikväveoxid (N₂O), metan (CH₄), ozon (O₃) och kolväten med en eller flera fluor- klor- och/eller brom-atomer. **Koldioxid** kommer främst från förbränning av fossila bränslen. **Lustgas** (dikväveoxid) bildas i avloppsreningsverk och i jordbruket. I Sverige har utsläppen minskat bl.a. genom att stor del av industrin flyttats till låglöneländer och att bostäder blivit energisnålare.

Industri

Vid vanlig kemisk pappersmassa och papperstillverkning blir ungefär hälften av träråvaran avfall, som kan användas som energi. Moderna pappersmassfabriker behöver varken köpa el eller olja utifrån utan får energin från det egna avfallet. **I många industribranscher är möjligheterna att tillvarata resurser stora**. Det är därför beklämmande att se storföretag och fackledare i basindustrin kräva kärnkraftutbyggnad. Om det beror på okunnighet, prestige eller ekonomiska intressen i kärnkraftsbolag, vet vi inte.

Hur gör man med **bilindustrin**? Man diskuterar om staten skall stödja den. Vår lösning är: **Staten skall ta över Volvo och Saab för en symbolisk summa, men inte för att massproducera bilar, utan tåg, spårvagnar, vindkraftverk e.dyl.** Sådana förslag har framförts av bilarbetare, men tyvärr inte fått gehör av facket. En del tror att det behöver ta lång tid, men det är fel. Under andra världskriget tvingades bilindustrin i USA över en natt sluta tillverka privatbilar och i stället tillverka krigsmaterial. Nu är vi i ett mycket allvarligt läge och måste tillverka det som behövs för att rädda klimatet.

Löser samtidigt problem med sysselsättning och välfärd

Vilka konsekvenser skulle en sådan lösning, som vi föreslagit för att möta klimathotet, få för samhället i övrigt? **En sådan omställning skulle kräva en väldig massa arbete, så arbetslösheten skulle kunna minska kraftigt**. Vi måste naturligtvis se till att satsa på fler anställda inom skola, vård och omsorg, dels för att det behövs i sig och dels för att det är klimatsmarta, energisnåla jobb. Både svenskar och invandrare får meningsfulla jobb, blir arbetskamrater så de motsättningar som ibland förekommer kan minska. Om vi dessutom delade på jobben och minskade arbetstiden, skulle alla få det bättre, få

Om vi kan **spara hälften av elen räcker** det med den **redan utbyggda vattenkraften**. Dessutom kan vi **bygga ut vindkraft, solceller och vågenergi**. Likaså bioenergi i matavfallet och annat lämpligt organiskt material i avfallet bör utnyttjas för produktion av **biogas - till el och värme** - och till biogödsel för att återvinna växtnäring i stället för att med energikrävande processer framställa konstgödsel.

Husuppvärmning

Det finns bl.a. i Glumslöv s.k. **passivhus**, som är byggda så att de inte behöver annan uppvärmning än människorna och de elektriska apparater man ändå har. Man kan bygga **solfångare på alla södertak**. Man kan installera värmepump och utnyttja jordvärmens. Man kan **isolera hus bättre**, men på ett **klokt** sätt, så man inte åstadkommer mögelhus. Man kan ha duschmunstycken, som drar betydligt mindre vatten men med samma sköljeffekt. Den mängd solenergi, som träffar ett hus under ett år, är betydligt mer än den energi som går åt för uppvärmning av ett normalt hus. Det svåra är att spara energin från sommar till vinter, men med olika typer av smart teknik kan man ta tillvara på betydligt mer solenergi än idag. Det behövs nya bostäder för ungdomar. Bygg dessa miljövänligt och renovera gamla bostäder, så de blir energisnåla.

Jordbruk

Varje land måste ha matsuveränitet, rätt att bestämma över sin livsmedelsförsörjning och inte tvingas av multinationella företag eller internationella organisationer att exportera mer grödor än att den egna befolkningen får mat. **Om vi hade politiker med civilkurage, skulle de besluta att hela jordbruket inom viss tidsperiod** (t.ex. 10 år) **läggs om till ekologiskt jordbruk** och sedan skulle man ordna så det blev rimliga ekonomiska villkor både för jordbrukare och konsumenter.

Från transportererna ökar utsläppen kraftigt. En del inbillar sig att katalysatorn på bilen tar bort mycket av koldioxiden. Det är helt fel. Katalysatorn minskar en del andra utsläpp, men har inte någon som helst verkan mot växthuseffekten. Från förbränning av biobränslen släpps också ut koldioxid, men lika mycket som nya växter tar upp, om man ser till att växter växer i samma utsträckning. Om biobränslena beror på skövad regnskog, bidrar de i hög grad till att förvärra klimathotet. **Köttkonsumtionen har ökat enormt** på några årtionden. Därmed ökar **metanutsläppen** och klimathotet kraftigt. Metanutsläpp från kor, som äter sojabönor, är stora, men utsläppen är mycket mindre från kor som betar i hagmark eller skog.

Ibland säger man att Kina har gått om USA som det land som släpper ut mest växthusgaser. Totalt sett ja, men per person släpper Kina ut avsevärt mindre än Sverige medan USA släpper ut avsevärt mer per person. Det vanliga sättet att räkna Sveriges utsläpp per person räknar inte med våra utrikes flyg- och båttransporter och inte heller vad som krävs för att producera de varor vi importerar.

Vad innebär ordentliga åtgärder mot klimathotet för oss? Går samhället under som klimatförnekare säger, eller kan vi själva rent av få en bättre miljö?

En del som förnekar, att människan påverkar klimatet, brukar säga, att om vi skulle minska våra utsläpp av koldioxid, så försämras vår levnadsstandard drastiskt, ja de menar t.o.m. att samhället kan gå under. Detta är dumheter. De åtgärder som behövs för att hindra klimathotet, skulle rätt utformade leda till ett samhälle, som vore **bättre även ur andra miljöaspekter**, mindre gifter, mindre biltransporter t.ex., och bli **mer rättvist med arbete och välfärd för alla**. Cykling och promenad är bra för hälsan.

Regeringens och andra politikers åtgärder, teori och verklighet

Regeringen förlitar sig på Parisavtalet i december 2015, trots att det inte anger några åtgärder. För att hjälpa regeringen **stoppade** Trafikverkets ledning **sina experters klimatrapport**, som sade att det inte räcker med förnybart drivmedel utan att det är nödvändigt att minska både bilismen och transportbehovet. Tyvärr fortsätter man förra regeringens politik med många miljarder till stora vägbyggen, trots att det ökar bilismen. Regeringen återförstatligar inte järnvägsunderhållet, trots löfte om det. Därmed fortsätter tågkaoset.

Den enskildes ansvar och politikers, företags och massmedias ansvar

Politiker och andra makthavare brukar ofta säga, att det är upp till den enskilde att välja det som är klimatsmart. Det är klart det är bra om så många som möjligt väljer det som är bra ur klimat- och miljösynpunkt. Politikerna borde åtminstone genom skatter, bidrag e.dyl. se till att det miljövänliga, klimatsmarta är billigare, men icke. Tåg är ofta dyrare än både bil och flyg, trots att det är betydligt bättre för klimatet bl.a. för att SJ tvingas gå med miljardvinster. De allra flesta företag strävar i första hand efter största möjliga vinst och de bryr sig bara om miljön om det förbättrar deras vinst. Massmedia pressar politikerna att gynna bil och flyg, och sätter ingen press på dem att ta klimathotet på allvar.

Vi kan verkligen inte lita på att makthavarna gör vad de ska. Då kan man tycka att vi allmänheten i stället måste ta vårt ansvar. Om de allra flesta valde klimatsmarta varor, transporter m.m., så skulle de miljövidriga konkurreras ut, men det går inte för konsumenter att välja t.ex. tåg där det inte finns. Det **krävs** också **politiska beslut** för

sig i alla möjliga trafiksituationer. Det **behövs en lika omfattande informationskampanj nu** för att alla skall förstå nödvändigheten av trafikomläggningen för att klara klimathotet och hur man skall kunna klara alla möjliga transportbehov på ett miljövänligt sätt. Det behövs också bra information om kollektivtrafik (avgångstider, återresetider, hållplatslägen, bytesmöjligheter m.m.) på inte bara stationer och hållplatser utan också på bibliotek, i affärer, skolor m.fl. platser. På alla centralstationer skall det finnas en karta över staden så man lätt kan hitta olika gator, bussar m.m. På alla hållplatser behövs karta över närområdet.

Miljövänlig drift av kollektivtrafik och återstående bilism

Man kan inte ha kollektivtrafik till alla platser eller som passar alla behov. **Bilen kan vara praktisk, om inte för många använder den samtidigt på samma ställe.** Återstående biltrafik, liksom återstående lastbilar, fartyg och alla bussar måste snarast ordnas så de får **miljövänlig drift**, t.ex. biogas, som görs av sopor men det räcker inte till massbilism. Man får inte ta ut så mycket ur skogen att ekosystemet hotas och inte ta biobränsle från åkrar i sådan omfattning, så man tar maten från de fattiga i världen.

Elproduktion

Elförbrukning måste minska drastiskt genom energisnål teknik och energisnålt levnadssätt. Man kan tillverka spisar, kyl/frys tvättmaskiner och andra apparater, som drar betydligt mindre el, ofta bara hälften av det som är vanligt idag. Varvtalsreglerade pumpar i industrin spar mycket el. Kärnkraften räddar inte klimatet utan värmer upp naturen och är dessutom mycket farlig med radioaktivt avfall, olyckor och uranbrytningsutsläpp samt kopplingen till kärnvapen.

Genom förbättrad kollektivtrafik m.m.

Högre turtäthet, kortare bytestider, bättre möjlighet till säker cykelparkering och cykeluthyrning vid stationer och hållplatser. Betydligt lägre taxor och i lokaltrafik är nolltaxa utmärkt för att påstigning skall gå snabbare. Rabattkort för regionaltrafik måste kunna laddas med kontanter på alla stationer. Försäljning av tågbiljetter och upplysning även över disk måste finnas i varje kommun och varje station, som inte är mycket liten. Biljettförsäljning måste samordnas, så man på ett ställe kan få biljett för hela resan. Återinför **pollettering** av cyklar och resgoods. Vid tåg- och busstrafik med många resande är det lämpligt att i rusningstrafik ha en **snabbförbindelse**, som bara stannar på de största stationerna/hållplatserna, tätt följd av förbindelse som stannar på alla stationer/hållplatser. På fjärrtåg måste utrymmet för bagage förbättras. Stadsbussar och spårvagnar måste få kollektivtrafikfiler på tätt trafikerade gator, så de inte stoppas upp av bilar. **Spårvagnar, trådbuss och snabbspårvagnar**, som både kan gå på gator i stadens centrum och snabbt mellan orter, borde införas på fler ställen. Den **godstrafik** som behövs skall huvudsakligen ske med tåg och båt, kompletterad med enkel omlastning till lokala lastbilar. På varje ort skall man ha **växlingslok** och anställd personal, som kan se till att godsvagnar står på lämpligt stickspår och snabbt kan kopplas in på lämplig plats i godståget omgående precis när det kommer. **Fler mötesspår** vid stationer, nya spår bl.a. för lokal- och regionaltåg behövs.

Genom Informationskampanj och bättre information

Informationskampanjen inför högertrafikomläggningen 1967 var den största i Sveriges historia, men så visste också alla hur man skulle bete

att rädda klimatet. Det gäller för den enskilde att se till att tillsammans med andra pressa politiker att ändra politik eller byta ut politikerna. Regeringen pratar om att gå före, men kollektivtrafiktaxor höjs mer än bensinskatt. Vi måste drastiskt ställa om till ett klimatsmart samhälle, som blir bättre för oss. Då kunde u-länder efterlikna detta i stället för att upprepa i-ländernas alla miljövidrigheter. Sverige är verkligen inget föredöme idag.

Vad den enskilde kan göra ensam och tillsammans.

Man kan gå, cykla, åka buss, tåg i stället för att ta bil eller flyg. Man kan köpa ekologisk och närproducerad mat och andra varor. Man kan minska köttkonsumtionen. Man kan undvika onödig konsumtion. Man kan skaffa energisnåla apparater eller förmå hyresvärderna att skaffa energisnål spis, kyl/frys, tvättmaskin m.m. Man kan undvika standby och släcka belysning, när man inte vistas i rummet. Det finns många ytterligare sådana här tips om att leva mer klimatsmart och miljövänligt. Många kan göra en hel del för att minska klimatpåverkan, men vi är också medvetna om att andra har svårare för det antingen av ekonomiska skäl eller för att få pusslet med transporter från hem till förskola och arbetsplats att fungera. Därför är det viktigt att ställa krav på politiska åtgärder för mer ekonomisk jämlikhet, bättre kollektivtrafik och bättre närservice.

Företräda radikala miljöåtgärder med radikal solidaritet både med fattiga länders folk och med folk här i vårt land.

Det får inte vara så att våra miljöåtgärder går ut över folk i fattiga länder eller drabbar lågavlönade i vårt eget land. Jordens Vänner har miljö och solidaritet som sin ledstjärna. Vi menar att det går att förena.

Vårt åtgärds paket

För att klara både klimatet och miljön i övrigt så förhållandena blir rimliga för utsatta människor både i vårt land och i andra länder räcker det inte med enstaka åtgärder. **Det krävs ett omfattande paket med massor av olika åtgärder.** Förslaget till åtgärds paket från Jordens Vänner Helsingborg har **växt fram under många års aktivt arbete för miljö och solidaritet.** Vi skall beskriva huvuddragen i vårt förslag, som består av flera olika delar, trafik, energi, jordbruk:

Trafikpolitik

Minskat transportbehov

Transportbehovet måste minska kraftigt genom **mer närproduktion och närservice.** Att skicka varor kors och tvärt över världen bara för att en viss bearbetning är billigast på en plats och nästa bearbetning på en helt annan plats är naturligtvis helt oacceptabelt. Livsmedel och andra dagligvaror bör i möjligaste mån produceras någorlunda i närheten av där de konsumeras. Helt går det naturligtvis inte, eftersom naturresurser och möjlighet att odla är ojämnt fördelade. Att importera äpplen från andra sidan jordklotet samtidigt som många svenska äpplen inte används, är vansinne. Vi kan i större utsträckning äta närodlade livsmedel efter årstiden. Mat till skolor och äldreboenden bör lagas på plats eller åtminstone på samma ort. Vi måste sluta tro på frihandel som världens frälsning. Närservice innebär att dagligvaruaffärer ska finnas i varje bostadsområde redan när det är nybyggt. Samhället måste se till att det inte skall vara dyrare i närbutiker än i externa stormarknader. Läkarestationer, bibliotek, förskolor och skolor skall finnas i tillräcklig omfattning där folk bor. Om man inte väljer en speciell inriktning på barnomsorg, skall man få plats så nära där man bor att man inte ska behöva ta bil dit. Kollektiva datastugor gör att människor med olika

arbetsgivare kan vara arbetskamrater i närheten av där man bor. Kollektiv hemkörning av varor men även små lånekärror gör att många klarar sig utan bil till affärer.

Kraftig övergång från bilism och flyg till miljövänlig trafik

Större delen av de transporter av gods och människor som ändå behövs måste ordnas så de sker med gång, cykel-, miljövänlig buss- och tågtrafik. **För att klara det behövs en lämplig kombination både av åtgärder för att begränsa bilism och flyg, av åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken och av informationsinsatser.** Annars kan det gå som för många år sedan i Helsingborg. Politikerna experimenterade med om biltrafiken kunde minska genom att en gång förkorta gröntiderna vid trafikljuset vid en stor infartsväg och en annan gång genom gratis citybussar från en infartsparkering. Det var ungefär lika vansinnigt som att experimentera med brödbakning, en gång slänger man in mjöl i ugnen, en annan gång vatten och en tredje gång jäst. Ingredienserna behövs i väl avvägda proportioner.

Genom begränsningar av bilism och flyg

Sluta subventionera flyget och ta ut höga skatter. Förbud inrikesflyget utom till norra Norrland. **Höj skatt på bensin** och diesel så priset ökar med flera hundra % men ge personliga **rabattkort** till alla som inte är mycket rika. Rabattens storlek **beror på inkomsten.** Man får rabatt på en mängd som **beror på behov** (bostad, arbete, dagisplats, fritid m.m.), som omvärderas efterhand kollektivtrafiken förbättras. **Stopp för stora vägbyggen.** Stopp för utbyggnad och nybyggnad av externa köpcentra och för stora parkeringshus och parkeringsgarage. I större städer (även t.ex. Helsingborg) införs trängselavgifter, som är beroende av bilägarens inkomst och bilens grad av miljöskadlighet. I dataålderns tidevarv blir det inga problem med ett datachips i bilen och räkningar kan betalas månadsvis. Man kan också införa begränsningar på vissa gator t.ex. farthinder.

Trafiken och ett hållbart samhälle.

Det är viktigt att vi får ett hållbart samhälle, bl.a. då ett ekologiskt hållbart samhälle i balans med vad naturen tål. Då handlar det bl.a. om att uppfylla regeringens 15 miljömål, som bl.a. innefattar en kraftig minskning av olika luftföroreningar, där en stor del kommer från trafiken.

Koldioxidutsläppen som orsakar växthuseffekten hör till de svåraste att komma till rätta med. Tidigare har jag hört att utsläppen av CO₂ skulle behöva minskas med 85 %. Nu talas det om att utsläpp av växthusgaser behöver minskas med 50 % till 2050 jämfört med 1990 för att sedan minska ytterligare, hur mycket nämns inte.

Inom Miljöförbundet Jordens Vänner talar vi även om rättvist miljöutrymme, att alla människor på jorden skall ha rätt att använda en lika stor del av jordens naturresurser, men inte mer än vad naturen tål på lång sikt. En del av bilismens konsekvenser som växthuseffekten drabbar framförallt människorna i syd, men åtgärderna måste ske hos oss i de rika länderna – i-länderna som utgör 20 % av världens befolkning, men förbrukar 80 % av resurserna och står för mycket större utsläpp per person. De många översvämningar med tusentals dödsoffer som inträffat skulle kunna vara resultatet av en begynnande växthuseffekt och bilarnas katalysatorer hjälper inte alls mot koldioxidutsläpp. Enligt försiktighetsprincipen borde det därför vara viktigt att minska på bilismen.

Otillräckliga åtgärder

De åtgärder beträffande trafiken som hittills gjorts har inte alls varit tillräckliga. Några citat: "Enligt Länsstyrelsens bedömning kommer vi inte att nå de nya miljömålen inom framförallt sektorerna för trafik och jordbruk, såvida inte kraftfullare styrmedel införs." "Verkningsfullare styrmedel, inte minst ekonomiska, torde krävas för att drivkrafterna för en förändring skall bli tillräckligt stora." "Inom trafiksektorn kan generellt sägas att effekten av miljöåtgärder uppvägs av trafikökning." (Lägesrapport 240-23500-98 från Länsstyrelsen i Skåne Län 1999-10-01.)

"Analysen pekar på att det inte är möjligt att klara en miljöanpassning av transportsystemet med enbart tekniska åtgärder – det krävs också en omställning av bebyggelse- och transportsystemet. Det innebär att åtgärder som minskar res- och transportbehovet genom rätt lokalisering av verksamheter är centrala för att se till att reslängderna minskar och möjliggör andra färdmedelsval än bil." (Rapport 1994:1 "Effekter av externa köpcentran" av Håkan Forsberg, Anders Hagson och Jonas Tornberg, Stads- och trafikplanering Arkitektur Chalmers Tekniska Högskola.)

Enligt en rapport från Statens Institut för Kommunikationsanalys, SIKAs rapport 2000:5 "Uppföljning av de transportpolitiska målen", så kommer inte ens det aktuella etappmålet att nås, när det gäller trafiksäkerhet, buller och CO₂-utsläpp. CO₂-utsläppen har för vägtrafiken totalt och framförallt för den tunga trafiken t.o.m. fortsatt att öka på grund av det ökade trafikarbetet. Etappmålet är att CO₂-utsläppen till år 2010 ska stabiliseras till 1990 års nivå, men enligt SIKAs och EU-kommissionen kommer det istället att ha ökat med 10-15 %, samtidigt som det enligt ovan skulle behöva minskas med minst 50 % för att vi skulle kunna få ett hållbart samhälle.

När det gäller trafiksäkerheten, så är nollvisionen avlägsen för vägtrafiken. 1999 dödades 570 personer i vägtrafiken, en ökning med 7 % jämfört med 1998, då 531 personer dödades. Detta går stick i stäv med etappmålet om en halvering till år 2007 av antalet omkomna i trafiken.

Kraftig minskning av bilismen

För att vi skall få ett hållbart samhälle, när det gäller trafikfrågor, är det därför viktigt att vi får en kraftig minskning av bilismen och även av flyget, dels genom att på olika sätt förändra samhället så att vi minskar behovet av transporter, och dels genom att den återstående trafiken sker så miljövänligt som möjligt genom att överföra en stor del av bil- och flygtrafiken till miljövänlig kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik, men också åtgärder för att göra fordon miljövänliga, genom alternativa bränslen och framdrivningsmetoder.

ATT MINSKA BEHOVET AV TRANSPORTER

Kompletta stadsdelar

En viktig åtgärd för att minska behovet av transporter borde vara att skapa fungerande lokalsamhällen. När kommunerna (stadsbyggnadskontoren) planerar ny- eller ombyggnad av större bostadsområden brukar de räkna på hur mycket ytterligare trafik (läs: biltrafik) dessa orsakar och planerar då ofta också nya stora billeder. Jag tycker att de istället mer borde inrikta sig på att verka för att (de nya) stadsdelarna skall bli så kompletta som möjligt med både bostäder, arbetsplatser och service, med syfte att de flesta dagliga transportbehov inom stadsdelen bör kunna klaras av på gångavstånd från bostaden.

All service som det kan finnas underlag för, bör finnas inom stadsdelen i en omfattning som motsvarar befolkningens storlek, t.ex. när det gäller livsmedelsaffär(er), tidningskiosk, frisör, bank, post, biblioteksfilial, skola, fritidsgård, daghem, sjukvård, äldreboende etc. Om någon affärsidkare vill starta t.ex. en livsmedelsaffär, bör kommunen anvisa lokalisering i stadsdelar, där det saknas eller finns behov av ytterligare livsmedelsaffär, men avråda från eller helst inte ge tillstånd till lokalisering i stadsdelar där behovet redan är täckt för att undvika överetablering.

Under uppbyggnaden av en ny stadsdel skulle det i början kunna vara olönsamt att driva en affär. Ev. kanske det skulle kunna diskuteras att samhället subventionerar viss affärsverksamhet under en period i början, för att undvika att det etableras en vana hos de boende att göra längre bilresor för t.ex. köp av livsmedel. Idag betalar samhället istället stora pengar för att bygga nya billeder.

Telekontorslokaler

Det kan naturligtvis inte finnas alla de olika typer av arbetsplatser av inom en stadsdel, som motsvarar befolkningens önskemål inom stadsdelen. Det bör därför vidtas åtgärder för att underlätta och uppmuntra distansarbete. Det har ju ibland sagts att distansarbete leder till social isolering. Därför bör det i varje stadsdel anordnas telekontorslokaler (datastugor, kollektiva kontorslokaler – eller vad de skall kallas för) med arbetsplatser för distansarbete. Då skulle en person som bor i området kanske kunna ha fem minuters gångväg till sin arbetsplats, där han också skulle kunna få andra boende i området till arbetskamrater. Även boende i området som inte har en fast arbetsplats i lokalen kanske skulle kunna utnyttja den för t.ex. tillfälligt behov av kopiering, att skicka fax, att låna/hyra dator, etc. Det kan diskuteras om sådana lokaler skall drivas kommunalt eller privat, men det bör ligga i kommunens intresse att de kommer till stånd, genom att inventera lämpliga lokaler i de olika stadsdelarna för sådan telekontorsverksamhet, samt att starta igång pilotprojekt med sådan verksamhet i någon eller några stadsdelar och sprida information om dem för att få upp intresse, både för att utnyttja lokalen och för att underlätta att få till stånd sådan verksamhet i övriga stadsdelar. I eller i anslutning till sådana lokaler kanske det även skulle kunna finnas samlingslokal, kurslokaler, föreningslokaler o.dyl. för bostadsområdet/stadsdelen.

Öresundsintegration

Det talas om integration i Öresundsområdet, att allt fler människor skall kunna bo på den ena sidan av Öresund och arbeta eller handla på den andra sidan. Det är naturligtvis inte fel om de människor som vill skall kunna åka över Öresund för att arbeta eller handla. Men det finns ingen anledning att eftersträva en ökad utveckling i den riktningen med en ökad mängd transporter. Vi bör istället eftersträva en hållbar utveckling, där så många människor som möjligt har möjlighet att nå till arbete och service på gångavstånd eller i varje fall cykelavstånd från sin bostad.

Ett positivt exempel på Öresundsintegration, som samtidigt skulle gynna ett hållbart samhälle, vore om en person i Sverige t.ex. i Helsingborg, som får ett intressant kontorsarbete på ett företag i Danmark, tar anställning vid företaget i Danmark, men uträttar sina arbetsuppgifter från en telekontorslokal i sitt bostadsområde i Helsingborg, och därmed bidrar till att minska behovet av fysiska transporter.

Minska tjänsteresor m.m.

Åtgärder bör vidtas för att underlätta anskaffning och utnyttjande av utrustning för tele-, data- och videokonferenser, bl.a. genom utbildning i telekonferensmöten. Sådan utrustning bör bl.a. finnas på alla telekontorslokaler med syfte att minimera behovet av tjänsteresor.

Vidare införandet av generösa regler för att lättare få tjänstledigt för att ta vikariatsjobb eller andra tillfälliga jobb närmare bostadsorten eller för att pröva på ett nytt jobb närmare bostadsorten. Att kunna få daghem nära bostad eller arbetsplats. Att införa eller underlätta införandet av organiserad samäkning och bilpooler. Krav på (offentligt finansierade) ungdomsverksamheter att vända sig i första hand till ungdomar i närheten.

Kollektiv hemtransport av varor

Inköp av sådana sällanköpsvaror som det inte finns underlag för i den egna stadsdelen eller att utnyttja annan service som det inte finns underlag för i stadsdelen bör kunna ske i city, dit det bör finnas bra möjligheter att ta sig med kollektivtrafik, gång- eller cykeltrafik från de olika stadsdelarna.

För att underlätta hemtransport av tyngre eller skrymmande varor eller ett flertal tunga varukassar borde det finnas praktiska cykelkärror och varuvagnar, som är utformade så att de lätt kan tas med till hållplatser och på bussar etc. Det borde även införas något system för kollektiv hemtransport av varor från butiker, med t.ex. mindre batteridrivna varubussar, som dagligen kör några rundor och hämtar upp varor från några tiotal butiker och sedan lämnar hem varorna till något hundratal kunder, för att med ett minimum av energiresurser få hem varor till ett flertal personer, så att folk inte skall behöva släpa en bil till sta'n bara för att handla. Sådan hemkörning bör givetvis användas vid Internethandel, men även då kunden handlar i butiken, men inte själv orkar bära hem varorna. Det bör ligga i kommunens intresse att sådan hemkörning kommer till stånd i samarbete med handeln och lämpliga transportfirmor.

Det är även viktigt att se på distributionen till affärerna. Att genom samdistribution via data undvika tomkörningar och halvfulla lastbilar.

Stopp för externa köpcentrum

Vi borde med lämpliga metoder få stopp för nyetablering och utvidgning av stormarknader, externa köpcentrum och liknande, t.ex. genom att begära tillståndsprovning enligt miljöbalken för trafikallstrande verksamheter, att förklara externa köpcentrum för miljöfarlig verksamhet, att införa etableringsstopp för sådana verksamheter, som redan finns i flera andra länder, eller t.ex. genom att införa regler att exploatören själv får betala infrastrukturen i form av rörledning etc. för att minska intresset för externa etableringar. Samtidigt införa regler som underlättar att etablering sker i form av mindre stadsdelsbutiker.

Det borde utredas varför många människor handlar i en stormarknad istället för i en närbutik eller en citybutik. En orsak skulle kunna vara att det ofta är billigare priser hos större handelsetableringar. Då borde det utredas vad orsakerna är till dessa prisskillnader, och om det vore möjligt minska eller eliminera dessa prisskillnader med politiska/ekonomiska åtgärder för att minska folks intresse för att handla i sådana handelsetableringar. Ofta är markpriserna högre i city än i externa lägen. Markpriserna kanske skulle kunna höjas med hänvisning till att externetableringar ofta gör intrång i värdefull åkermark, medför behov av kostsamma byggen av stora vägar och påverkar växthuseffekten negativt etc.

Närproduktion

Det bör även vidtas åtgärder för att underlätta närproduktion framförallt av dagligvaror för att minska transportbehovet. Det måste vara något fel när äpplen från Nya Zeeland inte kostar mer än äpplen som odlats i Skåne. Eller när det kan vara lönsamt att potatis odlats i Danmark kan transporterats till Italien för att tvättas, till Tyskland för att behandlas och sedan till Sverige för att säljas. Transporter borde vara dyrare för att förhindra ett sådant slöseri med natur- och energiresurser. Om det förutom ursprungsmärkning även infördes någon slags transportmärkning för att visa hur långt en vara transporterats, så kanske det i kombination med

konsumentinformation vore möjligt att få en ändring på detta. Det är då också viktigt att få stopp på långväga och ofta plågsamma djurtansporter.

Stopp för vägbyggen etc.

Slutligen bör det vidtas åtgärder för att få stopp för ytterligare utbyggnader för bilismen, som byggande av större vägar och parkeringsanläggningar m.m., då det bidrar till ökad biltrafik, eller att bygga snabbare vägar, som bidrar till längre bilresor. Vägverket har en fyrstegsmodell för prövning av väginvesteringar. Enligt den skall man i första hand vidta åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt och först i fjärde hand göra nybyggnadsåtgärder. – Om den följdes kanske det vore ett sätt att få stopp på vägbyggen. Om Länsstyrelsen vid vägbyggen begärde fördjupad MKB, där alternativa sätt att uppnå syftet skall redovisas, vore det kanske ett annat sätt att få stopp på vägbyggen. Det bästa vore om det kunde införas något slags förbud för ytterligare investeringar för utökad massbilism.

ATT FÖRÄNDRA TRANSPORTSYSTEMET

Informationskampanjer och samordnade åtgärder

När det sedan gäller åtgärder för att överföra bil- och flygtrafik till miljövänlig kollektivtrafik, så tänker jag på tre typer av samordnade åtgärder, dels olika åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken, dels olika begränsningar för bil- och flygtrafiken och dels information/informationskampanjer från samhället. Med informationskampanjer tänker jag på de mycket intensiva trafiksäkerhetskampanjer som bedrevs i Sverige 1967, och som bidrog till att det inte blev några trafikolyckor i samband med högertrafikomläggningen. Om motsvarande kampanjer bedrevs om nödvändigheten av att förändra trafiksystemet och information om resemöjligheter med kollektivtrafiken och om möjligheter att minska transportbehovet, i kombination med konkreta förbättringar av kollektivtrafiken och begränsningar för bilismen och flyget bör det vara möjligt att också förändra trafiken. Men det kan vara viktigt att olika typer av åtgärder bedrivs samordnat, annars skulle det kunna bli som om man skulle försöka baka bröd, och vid ett tillfälle skulle kasta in mjöl i ugnen, vid ett annat tillfälle kasta in vatten och vid ett tredje tillfälle kasta in jäst i ugnen och tro att det skulle kunna bli något bröd av det.

Förbättringar av järnvägstrafiken

Järnvägarna behöver byggas ut, framförallt det finmaskiga, lokala och regionala järnvägsnätet, men på ett sätt så att vi inte behöver göra ingrepp i känslig natur. Då bilar ofta kan komma från dörr till dörr är det viktigt att järnvägsnätet görs så finmaskigt som möjligt med fler stationer och med extra mötesspår för att möjliggöra högre turtäthet, där lokaltåg ofta stannar vid alla stationer, medan regional- och Intercitytåg stannar vid litet större stationer.

Man bör även sträva efter att få tåg med låg energiförbrukning med bl.a. återmatning till nätet vid inbromsning, och att det finns vagnar med lågt insteg för att underlätta för bl.a. handikappade och att ta med cyklar etc. Möjlighet att ta med cyklar och polletterat gods bör finnas på alla tåg, cyklar bl.a. för att möjliggöra miljövänlig anslutningsresa till och från stationerna med cykel. Man bör även bevara eller återinföra samt utöka nattåg för längre resor. Alla järnvägssträckor bör vara elektrifierade.

Järnvägsstationerna har en nyckelroll.

Det är viktigt att järnvägsstationerna blir till moderna resecentrum med bra bytesmöjligheter mellan olika tåg och till en bra regional och lokal anslutande busstrafik och med bra möjligheter till cykeltrafik bl.a. med låsbara skåp för cyklar framförallt vid utsatta stationer. Det bör även finnas cykeluthyrning vid alla järnvägsstationer.

Information på järnvägsstationerna

Det måste också på järnvägsstationerna finnas en bra information inte bara om järnvägstrafiken utan även om den anslutande lokala och regionala busstrafiken med bl.a. praktiska elektroniska hjälpmedel, samt biljett-/informationskontor med manuell information. På järnvägsstationerna finns ofta (men inte alltid) en ganska bra information om hur man med tåg tar sig från en järnvägsstation till en annan, även om det på senare tid blivit försämringar bl.a. beträffande öppettider på biljettkontor. Däremot saknas idag på de flesta järnvägsstationer i Sverige information om den lokala busstrafiken på orten i form av anslag eller elektronisk information. Ofta saknas också information om den regionala busstrafiken. Men en kollektivresa slutar inte vid järnvägsstationen. Den går från dörr till dörr. Informationen bör vara utformad så, att även en person som kommer med tåget och saknar lokalkännedom på orten ändå omedelbart skall kunna fortsätta resan med en anslutande lokal- eller regional bussresa utan att behöva stå i en lång kö på något informationskontor. Järnvägsstationerna och dess utformning är också en viktig del av infrastrukturen. (Jag skrev för några år sedan ett förslag till hur jag tycker att en sådan information bör vara utformad.)

Information på andra platser

Informationen är ofta bristfällig även vid busshållplatser. Ofta saknas t.ex. sådan information som skulle behövas för att t.ex. en turist utan lokalkännedom enkelt skall kunna utnyttja den lokala eller regionala busstrafiken. Bl.a. linjekartor och orienteringskartor över den närmaste omgivningen bör finnas på hållplatserna.

Väntetid upplevs helt olika om man t.ex. sitter på ett bibliotek eller café jämfört med att stå vid en hållplats i blåsig, regnigt och kyligt väder. Om vi skall kunna få fler att utnyttja kollektivtrafiken, bör vi undvika att det behöver bli onödigt väntetid vid hållplatserna, genom att resenärerna har information om, när bussen skall komma till hållplatsen, redan innan de går till hållplatsen. Anslag med bl.a. aktuella tidtabellsblad och linjekartor borde därför finnas på de flesta ställen där folk vistas i sta'n, förutom vid hållplatserna och i järnvägsstationen även i bl.a. bibliotek, caféer, restauranger, affärer, biografier, teatrar, muséer, apotek, banker, postkontor, arbetsplatser, skolor, lasarett, daghem, fritidsgårdar etc.

Förbättring av lokal och regional kollektivtrafik

Den lokala och regionala kollektivtrafiken bör även göras miljövänlig t.ex. i form av spårvagnar, snabbspårvagnar, trådbussar eller biobränsle drivena bussar. Den bör även ha en hög turtäthet. I flera fall har trafiken idag en för gles turtäthet bl.a. på kvällar och helger. Det är också viktigt med punktligheten – att bussen kommer till hållplatsen vid den tidpunkt som anges i tidtabellen. För den skull är det viktigt att tidtabellerna har tillräckliga marginaler och att det finns tillräcklig tid för förarna vid ändhållplatserna, så att en ev. försening inte behöver fortplanta sig till nästa tur. Elektronisk information på hållplatserna om när bussen kommer, som idag kan finnas för vissa bussar, borde finnas för alla busslinjer. Det borde även finnas möjlighet att vid hållplatserna få information om trafikstörningar eller kraftiga förseningar genom högtalare eller elektronisk information. Regnskydd bör finnas vid alla hållplatser som folk normalt reser ifrån även i regionaltrafiken och för servicelinjer – äldre och handikappade har t.ex. inte mindre behov av regnskydd än vanliga resenärer. Kollektivtrafiken bör även anpassas för att bättre passa fritidsresor. Företag bör kunna prenumerera på kollektivtrafikkort åt anställda. Det bör även vara väsentligt lägre biljettpriser för såväl tåg- som bussresor, så att en kollektivresa är billigare än en bilresa för en familj, även om man endast jämför med bilens bensinpris.

Godstrafiken

Godstrafik bör överföras från landsväg till järnväg och sjöfart. Även för detta behövs ett finförgrenat nät med många industrispår och med anordningar för praktisk hantering av kombi och omlastning vid stationer och hamnar, samt med växlingslok vid stationerna för att underlätta på- och avkoppling av godsvagnar. Kommunerna bör reservera plats för industrispår i planer.

Kapaciteten på Södra Stambanan behöver förstärkas, speciellt mellan Lund och Malmö, och godsavlämningar behövs till Karlshamn och ev. även till Ystad för vidarebefordran med

färja/sjöfart ner till kontinenten. Ev. även återuppbyggnad av Skåne-Smålands järnväg för bättre lokaltrafik mellan Skåne och orter i västra Småland, för att ta tung godstrafik runt Hallandsåsen samt ev. för avlastning av Södra Stambanan.

Sjöfarten

För att få godstrafik från landsvägarna skulle även en större andel tung godstrafik kunna tas med fraktsjöfart, det mest energisnåla transportsättet, speciellt om man inte hunnit eller haft resurser att göra de kapacitetsförstärkningar av järnvägen som skulle behövas. Men sjöfarten behöver givetvis göras miljövänlig. Tekniska möjligheter med katalysatorer finns. Det är en ekonomisk/politisk fråga att få rederierna att installera dem. Men för att få sjöfarten helt miljövänlig, behöver man även komma bort från olja för att minska växthuseffekten. Utredningar för användning av bibränslen och ev. bränsleceller istället för fartygsdieslar för drift av fartyg finns eller har funnits med behöver kanske påskyndas ev. med statliga medel.

Begränsningar av bl.a. biltrafiken

När det gäller åtgärder för olika begränsningar av bl.a. biltrafiken tänker jag på såväl fysiska som ekonomiska begränsningar. Det gäller bl.a. införande av miljözoner med krav på de fordon, såväl inhemska som utländska, som får passera kommunen. Det är viktigt att utländska åkerier som kör i Sverige åläggs lika höga miljökrav som svenska, t.ex. genom kilometeravgift. Att införa lagstiftning om kortare lastbilar med lägre axeltryck. Vägavgifter för all tung trafik som passerar Skåne. Förbjuda tung lastbilstrafik under veckosluten, åtminstone sommartid. Krav på sänkta hastigheter. Förhindra biltrafik i bostadsområden. Höjda bränsleskatter med kompensation för bl.a. personer i glesbygden och handikappade. Koldioxidskatt införs även för flyg- och fartygsbränsle. Flygets utsläpp av andra växthusgaser beskattas också, samt höjda landningsavgifter. Införande av effektiva miljödifferenterade hamnavgifter.

Flyget

Slutligen för att minska flyget skulle jag kunna tänka mig en kombination av bl.a. följande åtgärder: opinion om flygets miljöpåverkan, utökade möjligheter att med hjälp av video-, telekonferenser och data minska behovet av tjänsteresor, opinion för att vid längre tjänsteresor ta nattåg istället för flyg, opinion för att reseföretagen ordnar charterresor med tåg istället för med flyg, stopp för utbyggnad av flygplatser samt att få till stånd kraftiga landningsavgifter eller bränsleskatter i proportion till flygets skadeverkan, så att vi kan få en successiv nedåtgående spiral för flyget.

Helsingborg 2002-08-26

Miljöförbundet Jordens Vänner.

Till
Helsingborgs stad
Kommunstyrelsen
Stadsbyggnadsnämnden
Miljönämnden
Politikerna i kommunfullmäktige

Synpunkter inför Helsingborgs stads utredning om hur man löser trafiksituationen på ett miljövänligt sätt som alternativ till de omdiskuterade bussfilerna.

Inledning

För att klara tillräckligt snabb minskning av trafikens utsläpp av växthusgaser räcker det inte med förnybara drivmedel. Det finns inte i tillräcklig mängd för att klara massbilism i global skala, om också de fattiga ska kunna äta sig mätta. Eftersom Sverige bör bli ett föredöme i världen, måste Sverige komma bort från massbilism och minska transportbehovet. Slutsatsen att bilism och transportbehov måste minska kom också experter i Trafikverket fram till, men den rapporten stoppades av ledningen. Det är en skandal. Det avslöjades av Clas Aronsson vid Sveriges Radio 2015-12-11.

Hälsovinster för samhället skulle motsvara 4,5 miljarder kronor per år, om kollektivtrafiken i Skåne fördubblas enligt Christer Ljungberg, Lena Smidfelt Rosqvist och Björn Wendle vid konsultföretaget Trivector. (Se "Aktuella frågor" på Opinionssidan i Helsingborgs Dagblad 2015-08-13.) Nu tycker vi att människovärde och naturens begränsningar är viktigare än pengar, men även om man, som många gör, tänker mest på pengar, kan det leda till att miljö och hälsa borde värderas betydligt mer än man brukar. Detta är något att tänka på.

För att klara klimatproblem, miljöproblem, resursbrist måste transportbehovet minska kraftigt. Det kan ske genom mer närproduktion, mer närservice och mer nätbaserade konferenser. De transporter som ändå behövs måste i huvudsak föras över från det miljöskadliga, bil, lastbilstrafik och flyg till det miljövänliga, gång-, cykel- och miljövänlig kollektivtrafik. För den bilism och kollektivtrafik man ändå behöver måste den göras så energisnål och miljövänlig det går. Vi tar här upp vad kommunen Helsingborgs stad kan göra av detta.

Minskat transportbehov

Mer närproduktion: Tillagningskök bör bli regel i alla kommunala skolor, förskolor, vårdinstitutioner och äldreomsorg. Helsingborg kan också ställa krav på att så bör ske också i icke-kommunal verksamhet. Inköp av matråvaror, halvfabrikat och i färdiglagad mat, i den mån man saknar tillagningskök, bör så långt möjligt ske i närområdet. EU-förespråkare påstår att reglerna ändrats så det lättare kan ske. Dessa nya regler gäller att utnyttja till det yttersta. I tveksamma fall gäller det att tolka reglerna på det sätt som är bäst för klimatet, miljön och vår framtid.

Mer närservice: Förskolor, skolor, bibliotek, vårdcentraler m.m. bör finnas i alla stadsdelar. När nya stadsdelar byggs, måste kommunen se till att sådan kommunal service, som invånarna ofta behöver, ska finnas i bostadsområdet från början. Det är viktigt att det finns livsmedelsaffär i ett nytt område från början, för att de boende inte ska vänja sig vid att köra

bil för att handla. Ett minimikrav på kommunen är att detaljplanelägga lämplig plats för affär. Kommunen skulle kunna göra mer t.ex. kunde kommunen bygga och äga affärslokaler, som är tillräckliga när området är fullt utbyggt, och sedan hyra ut en mindre del till en början, när det bara finns avsättning för varor från en mindre affär, med möjlighet att växa efterhand. Kommunen kan också göra inköp från denna affär tills den kan stå på egna ben.

Kollektivtrafik måste finnas i nya områden från början. För att föräldrar inte ska behöva skjutsa sina barn till skolan, måste kommunen för det första se till att alla skolor är så bra, att ingen ska behöva välja bort skolan i närområdet, såvida de inte har speciella önskemål om pedagogik eller ämnesinriktning. För dem som inte har skola i närområdet eller som väljer skola längre bort måste kommunen se till att skolbarnen kan åka antingen skolbuss eller vanlig buss på ett tryggt och säkert sätt till och från skolan.

I den mån privata aktörer inte ordnar det bör kommunen ordna kollektiv hemkörning av varor, särskilt från norr- och södercentrum och Väla, så att ingen ska behöva ta bil för att frakta varor. Kommunen kan också ordna med speciella bagagevagnar, som man kan ta med från affärsområden på bussen och hem från busshållplatsen. Man skulle kunna låna dem genom att stoppa in en tia, som man får tillbaka vid återlämnandet, som skulle kunna vara vid busshållplatsen. Om det samlas fler vagnar från centrum i ytterområdena, kan kommunens hemkörningsbilar transportera tillbaka dem emellanåt.

Nätbaserade konferenser och distansarbete

Ibland behöver människor träffas för att planera saker tillsammans, men många gånger kan man ha videokonferenser, skypekonferenser, telefonkonferenser eller dylikt i stället för att resa och träffas. Inte minst är det viktigt för kommunen att tänka på detta för att minska antalet tjänsteresor. Kommunen kan också uppmuntra privata aktörer att beakta detta.

I den mån privata aktörer inte ordnar det kan kommunen ordna datorstugor i bostadsområdet, så människor kan arbeta med distansarbete men ändå ha arbetskamrater, även om de inte jobbar vid samma företag. Betalning kan ske till självkostnadspriser. Kommunen kan också ha datorstöd i sådana datastugor, om datorerna krånglar.

Eventuell utbyggnad av staden och i så fall var?

De styrande har som målsättning att staden ska växa och växa. Vi anser att hela landet ska leva och utvecklas. För att klara klimatproblemen bör Sverige öka sin självförsörjningsgrad och jordbruket behöver bli ekologiskt. Det betyder att fler behöver bo och arbeta på landsbygden. Trenden med alltmer urbanisering bör brytas. Människor som växer upp i Helsingborg måste kunna ha möjlighet att bo och verka i Helsingborg. Helsingborg måste också ta sin andel av det omfattande antal flyktingar som kommer till vårt land. Däremot finns det ingen anledning att, som de styrande vill, locka människor från andra delar av Sverige att flytta till Helsingborg.

En hel del nya billiga och energisnåla bostäder behövs. Var bör de byggas för att minska klimatpåverkan? Förtätning i centrala delar är i princip bra, men det får inte gå ut över parker och grönområden. Ibland kan man bygga ett par våningar ytterligare på befintliga hus. För många år sedan tog man i kommunfullmäktige ett bra principbeslut, som man inte har följt: Ur klimatsynpunkt är det bra att bygga nära pågatågsstationer: I Ödåkra finns den gamla nedlagda spritfabriken nära stationen. Eventuellt kan en del byggnader eller muren byggas om till bostäder. Vid Maria station borde stora och höga hus kunna byggas nära stationen, dock inte så nära att man inte får plats med fler mötesspår och en tunnel för bussar rakt i

Bergavägens förlängning och snabbspårvagn till Höganäs. I Påarp byggde man nytt i väster långt från stationen i stället för det obebbyggda området söder om stationen. Där är det hus men bakom dem åt sydost och sydväst är det obebbyggt. Det borde också vara möjligt att bygga en station och en del bostäder vid Röggle och/eller Utvälinge och i Hasslarp. Det borde också gå att bygga en del i Kattarp ganska nära stationen. I Mörarp finns obebbyggt område en bit sydväst om stationen. Det är möjligt att en del av dessa områden är olämpliga av ett eller annat skäl. Det gäller naturligtvis att lyssna på lokala opinioner. Dessa områden måste få god samhällsservice, så människor inte i onödan behöver resa. Det är också viktigt att stationsområdena har goda pågatågsförbindelser, så invånarna i de flesta fall inte behöver åka bil.

Övergång från bil, lastbil och flyg till miljövänlig kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik

Kombinera begränsningar av det miljöskadliga med förbättringar av det miljövänliga.

För att klara en massiv övergång från bil, lastbil och flyg till miljövänlig kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik krävs en kombination av åtgärder. Vi kan se vad som hände för ca 25 år sedan. De styrande genomförde två experiment för att se om det gick att få bilister att gå över till buss. Vid ett tillfälle ordnade de ledande politikerna kortare gröntider på trafikljusen vid infarten från motorvägen till Järnvägsgatan vid Stadsparken för att se om bilister skulle gå över till buss. Bilarna stod på tomgång och spydde ut avgaser. Vid ett annat tillfälle infördes gratis citybussar från en gratis infartsparkering vid Tretorns parkering för att se om bilister skulle gå över till buss. De små bussarna gick i skytteltrafik längs hela centrum från Tretorn längs Södergatan, Södra och Norra Storgatan till S:t Jörgens park och tillbaka. Det fanns information, men ganska små skyltar, så många bilister kan nog ha missat informationen. De var mycket populära men det var mest fotgängare och bussresenärer som passade på att åka mellan norr- och södercentrum. Vi sade då till politikerna, att det var lika intelligent som att experimentera med brödbakning, en gång slänger man in vatten i ugnen, en annan gång mjöl i ugnen och en tredje gång jäst.

Ett annat exempel är de bussfiler man införde på Mellersta Stenbocksgatan. När bilister fastnar i bilkö och ser tomma bussfiler, vad lär de sig då? Kanske lär de sig, att de som pratar om miljö inte är kloka. Vi har skrivit att man borde ordna två eller tre busslinjer direkt mellan områden i södra Helsingborg och norra Helsingborg via hela Södra och Mellersta Stenbocksgatorna. Om bilister, som fastnar i bilköer, ser buss efter buss åka förbi i bussfilen, förstår de nog att de borde ta bussen i stället.

För att klara en massiv övergång från bil till miljövänlig kollektivtrafik, gång- eller cykeltrafik, krävs en kombination både av åtgärder, som förbättrar det miljövänliga och åtgärder som begränsar bilismen och dessutom ordentlig information. Man kan diskutera exakt vilka av åtgärderna som ska kombineras och om alla de åtgärder vi nämner behövs, men att tro sig lyckas klara klimatet med några enstaka åtgärder är naivt och dömt att misslyckas.

Begränsningar av bilismen

Det finns forskning som visar att bygge av stora vägar inducerar ytterligare biltrafik. Vi säger därför att det är nödvändigt att stoppa alla stora vägbyggen, stoppa planerna på nya trafikleder över Öresund, stoppa planerna på Landborgsgaraget och andra stora parkeringsanläggningar i eller nära centrum och stoppa ytterligare utbyggnad av Väla eller andra externa köpcentra.

På ställen där bussar försenas för att de fastnar i bilköer är bussfiler lämpliga, men de måste kombineras med tätare busstrafik. Man har bestämt att skrota planerna på att bygga bussfiler mitt i Drottninggatan och Järnvägsgatan för över 100 miljoner kr. Ett alternativ kunde vara att ha bussfiler i körfältet närmast trottoaren och bara måla om och skylta om. Det borde bli avsevärt billigare.

Man skulle kunna införa trängselavgifter för bilar som kör in i centrum. De bör i så fall vara inkomstberoende och beroende av hur miljöskadlig bilen är. Det kan ordnas med ett datachip, som monteras in i bilen, och som registrerar när man kör förbi vissa platser och att man sedan får en räkning en gång per månad. Det skulle vara programmerat så att det blir lika kännbart för bilens ägare oberoende av inkomst. Det kan också programmeras, så det blir viss rabatt för s.k. miljöbilar, d.v.s. bilar som inte är fullt så miljöskadliga som andra. Om personer skulle fuska och hyra eller låna ut bilar till andra för att få betydligt lägre trängselavgift, måste straffavgifter bli så kännbara att det blir avsevärt dyrare än om de agerat lagligt. Det område i centrum, som skulle vara aktuellt för trängselavgifter, skulle t.ex. kunna vara ett område som begränsas av Furutorpsgatan, Stenbocksgatan, Hälsövägen och Öresund. Utryckningsfordon, kollektivtrafik, handikappfordon ska naturligtvis undantas från trängselavgifter. Firmabilar för t.ex. hantverkare får efter prövning befrielse från trängselavgifter. Om någon skulle manipulera datachipet i bilen, skulle det avslöjas vid den årliga bilprovningen eller vid extra bilprovning, som man kan beordra vid misstanke, och måste betraktas som ett mycket allvarligt brott. Det behövs naturligtvis viss lagstiftning från riksdagen, och det skulle kunna genomföras, genom att kommunen hänvänder sig till regeringen.

Man kan ordna farthinder vid alla skolor, vårdcentraler och liknande, inte bara vid en del som idag. Man kunde införa parkeringsavgifter på Väla, så det blir lika dyrt att parkera vid Väla som att parkera i centrum. Om det inte är möjligt, skulle man kanske kunna ha trängselavgifter för att köra till Väla.

En annan möjlighet är att förbjuda genomfart genom centrum nedanför landborgen. Man skulle kunna ordna det genom att registrera bilar som åker in i centrum och passerar ut ur centrum inom en viss lämplig tid, t.ex. 15 minuter. Bryter man mot genomfartsförbudet, måste det bli höga böter.

Begränsningar av lastbilstrafik

Det finns redan vissa begränsningar för lastbilstrafik i miljözoner i centrum. Kommunen kunde samarbeta mer med polisen eller använda personal av typ parkeringsvakter för att mer effektivt beivra de överträdelser som sker. Det är också angeläget att kommunen samarbetar med Transportarbetarförbundet för att beivra den illegala trafik som förekommer. Det är ju nämligen så att lastbilar från andra EU-länder får utföra ett visst begränsat antal körningar i Sverige under begränsad tid, men att många utländska lastbilar överträder detta grovt. Chaufförer lever under miserabla förhållanden, har så låga löner, att de konkurrerar ut seriös trafik. Transporterna blir alldeles för billiga, så det är lönsamt att köra med ganska lite last. Därmed blir det avsevärt fler transporter än det annars skulle bli till stor skada både för miljö och klimat och säkerheten på vägarna. Det är mycket viktigt att kommunen ser till att inga transporter, som kommunen direkt eller indirekt via underentreprenörer anlitar, är illegal. För att klara detta är det viktigt att kommunen samarbetar med Transportarbetarförbundet.

Begränsningar av flyg

Flyg är det mest klimatförstörande sättet att transportera sig räknat per personkilometer. Det kommunen kan göra är i första hand att minska behovet av tjänsteresor genom

webbkonferenser o.dyl. och i andra hand att se till att tjänsteresor inte använder flyg, annat än i extrema undantagsfall. Ska en politiker eller tjänsteman till t.ex. Stockholm ska det normala vara tåg, gärna nattåg. Ska någon till Tyskland eller Storbritannien eller liknande bör också tåg vara det normala. Normalt behöver inte kommunen skicka personer på tjänsteresa utanför Europa, men skulle det ske någon enstaka gång, kan det vara rimligt att flyga, liksom om en person av strikt medicinska skäl inte klarar annat än flyg. Om det förekommer att kommunen subventionerar en flygplats e.dyl. bör det upphöra.

Förbättringar av kollektivtrafik med buss

Stadsbussarna bör ha nolltaxa, alltså vara gratis för resenärerna av tre skäl. Det tar alldeles för stor del av den totala restiden att betala i stadsbusstrafik, där det är många hållplatser. Det finns också personer, som har så ont om pengar att de drar sig för att åka buss, och de blir därmed isolerade. Det underlättar också för turister. Nu är det ju så att kommunen inte är huvudman för busstrafiken utan det är landstinget Region Skåne, men kommuner förhandlar ofta om olika frågor som gäller busstrafiken i den egna kommunen. Det blir en förhandlingssak mellan Helsingborgs stad och Region Skåne men även med staten, alltså regeringen, hur en nolltaxa ska finansieras och hur andra förbättringar ska genomföras.

För att klara att suga upp en mycket stor del av dagens biltrafik behövs betydligt bättre turtäthet. Man måste också se till att det blir kortare bytestider, när man byter mellan olika busslinjer eller mellan tåg och stadsbuss eller mellan regionbuss och stadsbuss. Dock får bytestiderna inte bli så korta, att personer som går långsamt inte hinner med.

Vi tror helt enkelt att den myckna biltrafiken på t.ex. Stenbocksgatan beror på att många människor har anledning att ta sig mellan områden där det är närmaste vägen. Att få dessa människor att åka Österleden förbättrar avgassituationen på Stenbocksgatan, men minskar inte alls påverkan på klimatet. Det behövs därför nya busslinjer mellan områden i norra Helsingborg och södra Helsingborg utan att ta omvägen över centrum. Det behövs två, tre sådana busslinjer längs hela Mellersta och Södra Stenbocksgatorna, ett par linjer längs Sockengatan och bussgatan i dess förlängning, samt även någon längs Österleden t.ex. mellan Ättekulla och Mariastaden. Det behövs också två nya busslinjer till Väla från södra resp. mellersta Helsingborg via Österleden.

På vissa busslinjer, där många reser särskilt mellan vissa hållplatser, kan det vara bra att införa snabbussar på följande sätt. I rusningstid åker en buss och plockar upp passagerare på några få hållplatser. Den snabbussen stannar bara på några få hållplatser dit många människor ska. Strax efteråt startar en buss som stannar vid alla hållplatser. Snabbussen måste vara märkt på ett särskilt sätt så att personer på de hållplatser, där snabbussen kör förbi, vet att snart kommer en annan buss som stannar på alla hållplatser.

Vid alla hållplatser ska det finnas regn- och vindskydd. En del tänker nog att de flesta åker från ett ytterområde till centrum och att det därför inte behövs väderskydd på hållplatser där bussen kommer tillbaka från centrum. Då missar man att en person kanske vill åka från en ytterstadsdel till en annan som ligger längre från centrum för att hälsa på någon eller ta bussen från en affär och några hållplatser hem. För att fler ska kunna använda bussen i sådana och andra sammanhang behöver alla hållplatser regn- och vindskydd och en bänk att sitta på. Vi vill särskilt framhålla att hållplatserna för buss linje 10, den f.d. servicelinjen, alla saknar regn- och vindskydd. Detta är särskilt allvarligt, eftersom den linjen huvudsakligen används av äldre och funktionshindrade. Vårt krav på regn- och vindskydd på alla hållplatser inbegriper naturligtvis även linje 10.

På alla hållplatser bör det inte bara finnas tidtabell, som det oftast finns, utan också en karta över närområdet, en busslinjekarta i tillräckligt stor skala för det ska gå att se vilka gator bussen går på. Bildskärmar, som visar när bussarna kommer, eventuella förseningar, eventuellt inställda bussar och även visar när senare bussar kommer, bör finnas vid betydligt fler, helst alla, hållplatser än idag, då det bara finns vid några hållplatser i centrum. Vid alla hållplatser bör det också finnas cykelställ, där det är möjligt att låsa fast cykeln. Det måste också på många platser finnas automater, där man kan ladda sitt jojo-kort, reskort. Det bör också vid alla hållplatser finnas vagnar, som man kan låna t.ex. genom att deponera en tia eller femma. Man ska kunna lägga kassar och väskor i vagnen och dra hem varor man köpt, så man slipper ta bil. Sedan får man tillbaka myntet när man ställer tillbaka vagnen på samma eller en annan plats. Det måste vara samma slags vagnar i hela staden, helst i hela länet eller hela landet, men det är inget som hindrar att en kommun går före. .

Förbättringar av kollektivtrafik med tåg

Kommunen sköter inte tågtrafiken, men har ett visst inflytande särskilt på stationernas utformning och det som finns omkring. När Knutpunkten byggdes, sade den tidens politiker, att Helsingborg skulle sättas på järnvägskartan. Verkligheten blev att tidigare gick vartannat tåg mellan Skåne och Stockholm direkt till och från Helsingborg. När Knutpunkten var färdig gick inga direkttåg, utan man var tvungen att byta i Hässleholm eller Lund. Nu går ett direkttåg från Helsingborg till Stockholm via Göteborg. Det är inte fel, men riktiga direkttåg ska gå närmaste vägen via Hässleholm och Södra Stambanan norrut.

Knutpunkten måste ha en ordentlig karta, där man kan hitta alla gator och hur busslinjerna går. Hissarna på Ramlösa station är så små att cyklar inte går in, förmodligen inte heller permobil. Det är skandal. Hissarna behöver bytas ut, en i taget, så det under ombyggnaden åtminstone finns en fungerande hiss. Alla stationer har för få mötesspår. Alla utom Knutpunkten har bara två spår. Om två pendeltåg stannar och möts vid en station och ett långväga tåg, som inte stannar vid småstationer ska förbi, så går inte det. Detta är skandal och behöver åtgärdas snarast. Om man har tillräckligt med mötesspår är det lättare att klara en hög turtäthet även om någon sträcka är enkelspårig. Från Maria station till Ängelholm borde det snart byggas dubbelspår.

Att man inte kan ha Maria station som en bytespunkt mellan tåg och regionalbussar och stadsbuss beror på de enormt prestigefyllda politiker som i början på 2000-talet absolut ville ha en tunnel under järnvägen vid Nya Kullavägen i stället för Bergavägen. Vi påpekade detta då mycket energiskt, men den tidens politiker vägrade lyssna. Att bygga en tunnel under järnvägen i Bergavägens förlängning går dock att ordna i efterhand. De pengar man har slängt ut i onödan kommer dock inte tillbaka.

Förbättringar av godstrafik med tåg

Det borde vara Trafikverkets sak att bygga järnvägsspår till olika industriområden och liknande, t.ex. NSR:s avfallshantering vid Filborna, dit det borde gå godstågstrafik. Det borde också gälla handelsområden, t.ex. Väla. Däremot är det kommunen som har planmonopol. Helsingborgs stad borde göra detaljplaner för järnvägsspår till alla större industriområden eller andra företagsområden som har mycket godshantering och ta initiativ till förhandlingar med Trafikverket och olika företag för att försöka få dem att gå över till godshantering med tåg. I stället för att bygga vägar bör kommunen bygga järnvägsspår. Det gäller att ha tillräckligt med personal och växlingslok för att klara godshantering till alla möjliga håll.

Förbättringar för cykling

När det gäller förbättringar för cykling har vi pekat på många åtgärder som behövs i det Cykelmanifest för Helsingborg, som vi överlämnade 2015-12-22. Ett par saker har vi redan nämnt i denna skrivelse: cykelställ vid alla busshållplatser och större hissar, så cyklar får plats på Ramlösa station. I Cykelmanifestet för Helsingborg har vi dessutom påpekat en mängd saker angående cykelbanor m.m. och vi ska inte upprepa allt här. Det är ju också så att åtgärder som begränsar biltrafiken underlättar för cykling. För cyklingen är det alltså också mycket viktigt att Landborgsgaraget stoppas.

Förbättringar för gångtrafik

För gångtrafikanter är både bilar och cyklar ett hot. För att minska risken för sammanstötningar med cyklar är det viktigt att skillnaden mellan gångbana och cykelbana blir tydligare särskilt i de centrala delarna av staden. Cykelbanorna på Drottninggatan och Järnvägsgatan är olyckligt utformade. Det billigaste och enklaste sättet att där förbättra situationen är troligen att måla cykelbanan i en särskild färg och väldigt tätt måla cykelsymboler på cykelbanan. I Stadsparken borde man sätta upp trafikskylten ”Cykelåkning förbjuden” i båda ändar av den gångbana, som går från korsningen Bollbrogatan/Carl Krooks gata till korsningen Järnvägsgatan/Trädgårdsgatan. Nu finns bara en liten brun skylt för gångbana i marken, som de flesta inte ser nära dessa två korsningar. Ibland undrar man när första allvarliga olyckan ska inträffa där snabba cyklister sick-sackar mellan fotgängare.

För 20 år sedan hade Helsingborg många fler övergångsställen än idag. Mer än hälften togs bort, när en ny lag kom som sade att bilister har väjningsplikt vid övergångsställen. Man trodde att det skulle vara så svårt att lära sig det tyska bilister kan, nämligen stanna vid övergångsställen. Med de elementära kunskaper i fysik, som var och en får lära sig, när man tar körkort, vet man att för att kunna stanna om en fotgängare plötsligt dyker upp, måste man som bilist dämpa farten vid övergångsställen. De styrande i staden gav alltså efter för de hänsynslösa individer som hellre är beredda att döda än att minska farten vid övergångsställen. De flesta fotgängare, som blev påkörda blev det på övergångsställen. Med samma logik borde man ta bort flertalet sängar, eftersom de flesta människor dör i en säng. Därmed har fotgängarnas framkomlighet försämrats. Övergångsställen bör återinföras på platser där fotgängare behöver gå över gator. Det måste naturligtvis kombineras med en ordentlig informationskampanj.

Information

Den information, som behövs för att klara en rättvis klimatomställning kan delas in i två huvudgrupper. Det behövs ständigt tillgänglig information på en mängd platser. Den andra huvudgruppen är massiva informationskampanjer för att ändra folks beteende. .

Beträffande ständigt tillgänglig information måste den utformas så att det ska bli möjligt för så många som möjligt att kunna välja buss. Då behövs det information både på bra hemsidor, i tryckta tidtabeller och andra broschyrer och fasta skyltar på många platser. Alla har inte en mobiltelefon och ännu mindre en mobiltelefon som fungerar som dator. Dessutom händer det att datorer och liknande ibland hakar upp sig eller inte fungerar, man har glömt ladda batteriet eller liknande. Det är därför viktigt att information också finns på annat sätt.

För några år sedan hade man både tryckta tidtabeller för varje linje och en tabell för alla stadsbussar i Helsingborg. Om man har mycket regelbundna vanor och aldrig åker buss på andra ställen än längs en eller två linjer fungerar nuvarande system bra. Men om man ibland åker till alla möjliga delar av staden, hälsar på en ny bekantskap, gör studiebesök på helt nytt

ställe eller vad det nu kan vara för ärenden, så fungerar det mycket sämre. Man behöver ha en tjock bunt tidtabeller, som är avsevärt mycket tjockare än den gamla tidtabellen för alla stadsbussar. Man har t.ex. flera exemplar av en stiliserad karta över bussnätet, där man inte kan se på vilka gator bussarna går. Med en tabell för alla stadsbussar hade man kunnat ha både en sådan stiliserad karta och en skalenlig karta över hela staden, där man kan se vilka gator bussarna går på. Man hade kunnat ha hela stadsbusstidtabellen med sig och lättare hitta den linje man söker istället för att leta bland lösa blad, som lätt hamnar i oordning. Man bör återigen trycka upp ett häfte med en samlad stadsbusstidtabell i en lämplig upplaga för dem som vill ha det.

Det måste finnas kartor över närområdet på alla hållplatser. Vid alla skolor, förskolor, bibliotek, vårdcentraler, lasarett, större affärer m.m. bör det finnas information om närmaste hållplats eller hållplatser med karta och tidtabell för de bussar som går därifrån. På Knutpunkten bör det finnas flera olika kartor med information: Dels sådan över stationsområdet och närliggande busshållplatser, som finns idag, dels en bättre stadskarta än den som finns, dels en karta över nordvästra Skåne och en över hela Sverige. Det bör finnas en förteckning över de olika stadsbusslinjerna med beskrivning över vilka gator de går på samt tydlig linjekarta, där man ser var hållplatserna är. Det kan vara svårt att se hur en busslinje går, om alla busslinjer finns på samma karta. Därför kan det vara bra som komplement med linjekartor för en eller några få linjer. Det är viktigt att linjekartor och tidtabeller för alla stadsbusslinjer, för de vanliga regionbusslinjerna och tåglinjerna finns tillgängliga utanför Skånetrafikens expedition, så man kan få informationen även när det är stängt. Vi avser både anslag och ställ med lösa tidtabeller. Helst bör Skånetrafikens expedition ha öppet så länge det går bussar och tåg.

Stadskartan måste vara lättläst i tillräckligt stor skala och ha ett gaturegister och sökfunktion t.ex. med rutnät och att man trycker på en knapp i gaturegistret och så lyser en lampa vid gatan. Man ska också kunna trycka på en knapp och se linjesträckningen för en viss busslinje. Vissa vanliga turistmål, t.ex. Kärnan, Fredriksdals friluftsområde, Sjöcronaparken (f.d. Folkets Park) m.fl. platser bör utmärkas på liknande sätt som gator. Man ska också lätt kunna se vilken busslinje som går till ens resmål och hitta tidtabell för buss dit och tillbaka.

Den regionala kartan bör ha motsvarande register över orter och byar, utflyktsmål som t.ex. Kullaberg, Svedberga kulle, Borgen i Vallåkra. Det ska också gå lätt att hitta vilken regionbusslinje som går till resmålet och tidtabell för den. På Sverigekartan ska det på motsvarande sätt gå att hitta städer och andra resmål och vilka tåglinjer som passar och tillhörande tidtabeller.

Beträffande informationskampanjer är syftet trefaldigt. Dels gäller det att informera om hur allvarligt klimathotet är och att det därför är viktigt med en genomgripande omställning, med en rättvis klimatomställning. Dels gäller det att informera om hur man klarar alla möjliga praktiska situationer med kollektivtrafik men också om kollektiv hemkörning av varor, om möjligheten att låna små bagagevagnar m.m. Dels gäller det att informera om faror i trafiken och upplysa om trafikvett, särskilt vad bilister måste tänka på för att inte utsätta cyklister eller fotgängare för fara och cyklister för att visa hänsyn till fotgängare. Naturligtvis ska man påpeka att oskyddade trafikanter för sin egen säkerhets skull bör vara försiktiga, ha reflexer på sig och på cykeln, belysning på cykeln, men det måste ändå vara klart att det juridiska och moraliska ansvaret i första hand ligger på dem som framför dödligt farliga fordon. För cykeln gäller ju att den enligt lag måste ha reflexer och belysning.

Förnybara drivmedel

Om man bortser från miljö och klimat, från avgaser, buller och utrymme, från dödsfarliga olycksrisker, från energiåtgång, från utsläpp även vid tillverkning av bilar och infrastruktur, så är bilen praktisk utom när väldigt många andra också tycker den är praktisk samtidigt och på samma ställe, för då blir bilen plötsligt väldigt opraktisk. Om det bara är en eller två som ska färdas en viss sträcka är det naturligtvis bättre för miljön att ta bil istället för buss. De bilar som trots alla åtgärder ovan ändå behöver köras bör naturligtvis vara så bra för miljön som möjligt. Det betyder dels att vara så energisnål som möjligt och dels att gå på något miljövänligt framdrivningsmedel. Biobränsle från skogsråvara kan vara bra men det får inte innebära att man tar så mycket av grenar, toppar, rötter m.m. att det inte blir tillräckligt med näring kvar i skogen. Om man däremot tar från den skogsråvara, som annars hade blivit reklam eller engångsartiklar, som vi klarar oss utan, kan det vara bra. Vi får inte ta biobränsle från nerhuggen regnskog (t.ex. palmolja från plantager på nerhuggen regnskog i Indonesien) eller från åkrar, så lokalbefolkningen inte kan äta sig mätt (t.ex. sockerrör från Brasilien) som också odlas under slavliknande arbetsförhållanden.

Biogas från organiskt avfall, eller hellre el från biogas eller el från solceller verkar vara godtagbart ur miljösynpunkt. Haken där är snarare att det inte blir tillräckligt för massbilism. Vi hoppas att man ska kunna få ut så mycket att det både räcker till bussar och till de privatbilar, som ändå behövs.

Slutord

Vi har här framfört våra åsikter om vad kommunen Helsingborgs stad behöver göra för att ta sitt klimatansvar vad gäller trafik. Det blir därmed också våra synpunkter på den utredning Helsingborgs stad ska genomföra om hur man klarar miljön vad gäller trafiken sedan man upphävt beslutet att bygga bussfiler i mitten av gatan på Drottninggatan och Järnvägsgatan.

Vi i Jordens Vänner Helsingborg, som ju har mycket lång erfarenhet av att ha tänkt igenom, hur man löser trafikfrågor på ett miljövänligt och klimatsmart sätt, står naturligtvis till förfogande för närmare diskussion kring olika problem.

Jordens Vänner Helsingborg, enligt uppdrag av medlemsmöte 2016-01-24

Cykelmanifest för Helsingborg

Vi var många som såg filmen ”Bikes vs cars” på Röda Kvarn i Helsingborg onsdagen 11 mars 2015, men också andra dagar. I samband därmed föddes dessa idéer till ett cykelmanifest, som olika organisationer kunde ställa sig bakom.

Innehållsförteckning:	sid.
1. Allmänt om cyklingens villkor	2
1.1. Information	2
1.2. Olika behov av cykling	2
1.3. Samhällsekonomiska aspekter	3
2. Konkreta påpekanden om brister för cyklingen och förslag till hur de kan åtgärdas i Helsingborg	3
2.1. Snöröjning	4
2.2. Grenar och kvistar sommartid	4
2.3. Cykelbanors korsningar med bilvägar (trafikljus, nivåskillnader, väjningsplikt, ev. annat)	5
2.4. Början och slut på cykelbanor och deras anslutning till bilvägar	6
2.5. Behov av bättre cykelbanor och reparation av cykelbanor (inkl. jämförelse cykelbanor skilda från bilvägar och cykelbanor där bara ett streck e.dyl. skiljer från bilvägen) (inkl. gropar, stolpar o.dyl.)	7
2.6. Konflikter mellan fotgängare och cyklister	9
2.7. Bättre utbildning i trafikvett	9
2.8. Behov av nya cykelbanor (inkl. cykelbroar)	9
2.9. ”Cykelmotorvägar”	10
2.10. Förbättringar av eller utökning av befintliga cykelparkeringsplatser	10
2.11. Behov av helt nya cykelparkeringar	11
2.12. Dyrt projekt, som falskeligen påstås gynna cykling: Landborgsgaraget och alternativ: Subventionera elcyklar, trapphiss	11
2.13. Cykeluthyrning	12
2.14. Cykelreparationer sker privat, men vad bör kommunen göra	12
2.15. Namngivning och skyltar vid cykelbanor	13
3. Konkreta påpekanden om brister för cyklingen och förslag till hur de kan åtgärdas på landsbygden.	13
3.1. Nya cykelbanor	13
3.2. Förbättring av befintliga cykelbanor och vägrenar	13
3.3. Cykelställ vid kollektivtrafik	14
3.4. Cykelrastplatser	14
3.5. Skyltar och informationskartor	14
3.6. Långväga cykling	15
4. Konkreta påpekanden om brister för cyklingen och förslag till hur de kan åtgärdas vid tågresor med cykel och möjlighet att ta med cykel på regionala bussar.	15
4.1. Svårt få fram gällande tidtabeller och vilka tåg som tar cyklar	15
4.2. Priser och betalningssätt varierar	16
4.3. Begränsad kapacitet och turtäthet på tågen och ibland för små hissar på stationer.	16
4.4. Kartor vid stationer och turistinformation	17
5. Sammanfattning	18

1. Allmänt om cyklingens villkor.

Cykling har många fördelar. Det är bra för människors välbefinnande, det är bra för hälsan att röra sig. Det är också bra för miljö, klimat och resursåtgång om många cyklar, istället för att åka bil. Fördelarna för miljö, klimat och resursåtgång uppkommer inte bara av att fler cyklar eller åker kollektivt utan först när det bidrar till att bilismen minskar. Det är också så att många inte vågar cykla för att biltrafiken är alltför omfattande. Vi ser det som mycket positivt om transportbehovet minskar och om en mycket stor del av de resor, som ändå behövs, kommer att utföras med cykel eller miljövänlig kollektivtrafik. Det är också viktigt att på olika sätt underlätta resor som kombinerar cykel och kollektivtrafik. Det behövs naturligtvis många åtgärder för åstadkomma en sådan trafikomställning, men det tar vi inte upp i detta cykelmanifest. Här tar vi upp olika åtgärder som är mer konkret kopplade till cyklingen.

1.1. Information är viktig på många olika sätt. Det kan gälla att på olika sätt motivera den trafikomställning, som behövs. Det gäller information om förbättringar för cykling, så cyklister lättare kan utnyttja förbättringar och att alla, som nu inte cyklar, men som kan tänkas börja cykla, om villkoren förbättras, får information om vilka bättre möjligheter det kommer att finnas. Det kan också gälla information om planerade förändringar för att höra folks synpunkter, så man kan ta hänsyn till bra synpunkter från människor och göra rätt från början. Det är ju mycket bättre än att bygga om och sedan få kritik och bygga om igen. Det gäller också att bilister måste få information, så att de tar erforderlig hänsyn till cyklister. Det kan gälla både allmänna trafiksituationer, t.ex. att inte preja cyklister vid högersväng, och nya regler och nya cykelvägar o.dyl., som är viktigt att också bilister känner till.

1.2. Olika behov av cykling: Vi kan i huvudsak dela in behovet av cykling i tre huvudbehov: Vardagscykling, semestercykling och träningscyklandet. **Vardagscyklandet** gäller naturligtvis till och från arbete eller skola, men även cykling till affärer, förskola, bibliotek, vårdinrättningar och annan service. Vardagscyklandet innefattar också cykling till fritidsaktiviteter t.ex. idrott, koloniträdgårdar, föreningsmöten, föredrag, teater och andra kulturaktiviteter, men även att hälsa på vänner och bekanta. **Semestercyklandet** innefattar både cykling till bad och camping, till naturområden och stora skogar, men även långväga cykling många mil med mycket packning t.ex. tält m.m. eller med lite mindre packning och övernattning på vandrarhem eller hotell. **Träningscyklandet** avser där man cyklar inte för att ta sig någonstans utan för att få motion och träna upp sin kondition. Det kan gälla allt från lugnt motionscyklande till träning för elitidrottare. Ibland är det **svårt att dra gränser** mellan dessa tre syften. T.ex. cyklar många vardagscyklister ofta ganska fort dels för att komma fram fort, men också för att förbättra konditionen.

Behovet av **bagage** kan vara väldigt olika. Det är inte bara cyklande vid långa semesterresor eller cyklande till affärer för inköp, som innebär mycket packning, utan det kan vara många andra transportbehov t.ex. till och från koloniträdgårdar eller med material för torgmöten och andra opinionsmöten. Ibland räcker inte lastutrymmet på cykeln utan man kompletterar med cykelkärra. Med cykelkärra blir ekipaget lite bredare och det är viktigt att cykelbanornas bredd anpassas därefter. Cyklar med mycket baggage kan ha behov av att ta sig fram på alla ställen där cyklar kan framföras.

Att cykla med **barn** i olika åldrar sker på olika sätt: i särskild cykelkärra för barn, i barnsits fram eller bak på cykeln, på hopkopplad barncykel som en slags tandemcykel och barn som cyklar själv. Varje sätt kräver sitt särskilda hänsynstagande från bilister och andra trafikanter, inkl. andra cyklister. Det är mycket viktigt att barn är med sina föräldrar på cykel för att lära sig att det är bra och naturligt att cykla. Att som barn själv cykla tillsammans med föräldrar är

bra för att lära sig trafikvett redan som barn. Skolan har också en viktig uppgift härvidlag gärna i samarbete med polis.

Cykeltaxi, som är vanligt på Kuba och i vissa asiatiska länder, har synts även i Sverige. Det är ett utmärkt transportmedel, som på olika sätt bör uppmuntras.

1.3. Samhällsekonomiska aspekter. Christer Ljungberg, Lena Smidfelt Rosqvist och Björn Wendle, vd för, forskningschef vid resp. marknadschef vid konsultföretaget Trivector hade en utmärkt artikel under "Aktuell frågor" på Opinionssidan i Helsingborgs Dagblad 2015-08-13. Artikeln hade rubriken: "Vi har räknat på vad det samhällsekonomiska värdet skulle bli om kollektivtrafiken i Skåne fördubblas. Hälsovinster skulle motsvara 4,5 miljarder kronor per år." Inne i artikeln framgår att hälsovinster främst skulle uppkomma genom att fler då skulle gå och cykla till buss och tåg. Dessa vinster är tydligen mer än dubbelt så mycket som vad regionen nu lägger på kollektivtrafik. Vi är väl medvetna om att det finns svårigheter att beräkna samhällsekonomiska kostnader, men också att beslutsfattare ofta har låtit sådant som enklare kan räknas i kronor och ören fått vara styrande och därmed bortsett från mänskliga värden. Att hälsan skulle förbättras om mycket trafik gick över från bil till kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik är däremot otvivelaktigt. Vi hävdar att mänskliga värden som hälsa, god miljö och människans möjlighet att överleva på jorden, genom att motverka klimatförändringar måste vara viktigare än pengar. Det hindrar inte på något sätt, att det är mycket intressant med Trivectors beräkningar. Trivectors beräkningar kan vara mycket bra för sådana politiker, som är vana att bara tänka i pengar, att inse konsekvenserna av sina beslut.

Liknande uppgifter framkom i radioprogrammet "Cykla i P1". Forskare säger att man samhällsekonomiskt vinner 1,50 kr/km för cykling, men det kostar 5 kr/km för bilåkning. Cykling är betydligt bättre för samhällsekonomin än biltrafik. Varje satsad krona på cykelbanor ger tillbaka mellan 12 och 22 kr. Trots detta går nu mindre än 1 % av de statliga infrastruktursatsningarna till cykling. De samhällsekonomiska vinsterna uppkommer genom bättre tillgänglighet i trånga städer, genom kortare restid, genom mer motion och bättre hälsa, och genom mindre buller och bättre miljö och mindre växthuseffekt.

Vi har inte granskat dessa samhällsekonomiska beräkningar och det finns som sagt stora svårigheter att beräkna samhällsekonomiska kostnader. Olika former av samhällsekonomiska beräkningar har åtminstone sedan 1970 gjorts för att rättfärdiga de enorma väginvesteringarna, men de har på 70-talet utsatts för en mycket kritisk granskning i boken "Ska vi asfaltera Sverige" av bl.a. matematikprofessorn Lars Ingelstam. Där avslöjades sådana absurditeter som t.ex. att det enligt den statliga utredningen Vägplan 70, som räknade med tidsvinster och olyckor, var värt ett människoliv, om 54 000 människor sparade en timme var. Hur som helst hävdar vi att det är uppenbart att det är många fördelar för samhället, om en stor del av bilisterna skulle gå över till att cykla istället.

2. Konkreta påpekanden om brister för cyklingen och förslag till hur de kan åtgärdas i Helsingborg.

Vi försöker dela upp brister i olika kategorier, men sedan påpeka exempel på hur det brister på olika platser. Ibland påpekar vi också positiva åtgärder som vidtagits på vissa ställen för att visa på goda föredömen men också ge positiva erkännanden, när det är befogat.

2.1. Snöröjning

Snöröjningen fungerar väldigt olika för cyklister på olika ställen. På cykelbanor som är helt skilda från bilvägar fungerar det ofta rätt bra. Efter snöfall brukar man ganska tidigt snöröja cykelbanan som går intill Fältarpsvägen från Södra Hunnetorpsvägen till Södra Stenbocksgatan och cykelstråk, som går helt skilda från bilvägar t.ex. den från Västra Ramlösa skola, via Regnbågsdammen, via Rosengården, via vattentornet till Kurirgatan.

Där det senare cykelstråket korsar små cykelvägar i bostadsområden händer det ibland att det ligger ett hindrande snöstråk. Det uppkommer genom att den ena cykelbanan plogas först och därefter plogas den andra. Om det är mycket snö uppkommer då två snöränder, som ibland kan bromsa cyklister väsentligt. Om det är mycket stort snödjup kan dessa snöränder bli så kraftiga att man inte kan cykla igenom utan att man måste lyfta eller dra cykeln genom snöbarriären. Det enklaste sättet att åtgärda det är förmodligen att personen som snöröjer har med en snöskyffel, stannar och manuellt skottar bort denna snö. Det fordrar att det ingår i arbetsuppgiften och att man har tillräckligt med snöröjningspersonal, så personalen hinner med det.

På de cykelbanor, som bara skiljs åt från bilvägen eller gatan med en målad linje eller liknande är det ofta så att snö från bilvägen plogas upp på cykelbanan. Det gäller t.ex. cykelbanorna i den stora Elinebergstrondellen, längs Landskronavägen mellan Hästhagsvägen och Rusthållsgatan, cykelbanan söderut på Södra Storgatan.

Som cyklist ska man ofta ta sig till någon plats där det inte finns cykelbana, t.ex. i stadsdelar med villagator eller i stadsdelar med lite äldre hyreshus. Sådana gator med ganska liten trafik har låg prioritet när det gäller snöröjning. Ofta är det först sedan det blivit decimeterdjupt med snö innan sådana gator plogas och då först när de mest prioriterade plogats. I Skåne smälter ofta snö lite för att sedan frysa på igen. Om det på en sådan oplogad smågata blivit rejäla hjulspår som smälter och fryser på, kan det bli hårda nästan ishala vallar i oregelbundet mönster. Det gör det i stort sett omöjligt att cykla på. Det verkar nästan som om man på kommunens snöröjning hoppas att sådan snö smälter bort, och när det inte gör det struntar man i det. För att ge cyklister lite rättvisa är det angeläget att sådana smågator plogas betydligt oftare, även om det är helt i sin ordning att de inte har högsta prioritet.

När lågprioriterade gator plogas, händer det ofta att de inte plogas i hela sin bredd. Det får till följd att den del av gatan närmast trottoaren där man normalt cyklar är fylld av snö. Därmed måste cyklister trängas med bilar samtidigt som det finns en viss halkrisk. Det skrämmer bort många cyklister från att cykla vintertid. Många bilister men tyvärr inte alla tar hänsyn till att cyklister måste hindra bilisterna.

2.2. Grenar och kvistar sommartid

När vegetationen, främst buskar och mindre träd, växer till på försommaren händer det ofta att små grenar och kvistar växer långt in över cykelbanor. Det kan också vara växter med vassa taggar t.ex. björnbär. Ibland kan det vara mer än halva cykelbanan, som man inte kan cykla på, om man inte vill riskera att få en kvist i ansiktet. På den breda cykelbanan bredvid Fältarpsvägen är det bara nära kanterna, som man riskerar att få kvistar i ansiktet, men det är så mycket cykel och gångtrafik där att det är angeläget att kunna utnyttja cykelbanans hela bredd. På cykelbanan längs Mellersta Stenbocksgatan och Hävertgatan från tunneln under Mellersta Stenbocksgatan nära ishallen fram till Lägervägen är det också problem med växtlighet, som växer in över cykelbanan och den är ju inte alls så bred som den längs Fältarpsvägen. På cykelbanan längs Landskronavägen söderut mellan Hästhagsvägen och

Rusthållsgatan är cykelbanan så smal att utstickande grenar och kvistar ibland nästan tvingar ut cyklister i bilvägen. Där är hastigheten så hög, att det är mycket trafikfarligt. En eller möjligen ett par gånger under växtsäsongen brukar växterna klippas, men då har det utgjort trafikfaror under lång tid. Det är angeläget att växtlighet klipps betydligt oftare vid alla cykelbanor, så cyklister inte riskerar att få kvistar eller grenar i ansiktet. Hela cykelbanans bredd ska kunna utnyttjas av cyklister.

2.3. Cykelbanors korsningar med bilvägar (trafikljus, nivåskillnader, väjningsplikt, ev. annat)

När cykelbanor korsar bilvägar, har utformningen förbättrats på många håll. Förr var det vanligt att cykelbanan gick i samma nivå som trottoarer, alltså ungefär en decimeter högre än gatan och att övergången utgjordes av en kort och brant avfasning så cykeln kom ner i gatuplanet. Om man som cyklist kom i hög fart på sådana cykelöverfarter blev det en stor påfrestning på cykeln. Det kunde resultera i att någon eker gick sönder eller en väska på pakethållaren hoppade av. På de flesta ställen har det blivit en mjukare övergång, så att cykeln sänks ner till gatunivå på en sträcka av kanske 6 dm istället för bara 2 dm. Det är en avsevärd förbättring, men riktigt bra cykelöverfarter har vi fått på några få cykelöverfarter i Helsingborg. Det gäller när cykelbanan på Viskängsstråket korsar tvärgator t.ex. Örebrogatan, Furutorpsgatan och Sofiebergsvägen. Där fortsätter cykelbanan i samma nivå och bilarna tvingas korsa en upphöjning. Det är en förhållandevis mjuk övergång för bilarna, men de allra flesta bilister kör över detta gupp i ganska låg fart, förmodligen för att inte riskera att skada sin bil. Det medför att de allra flesta bilister stannar och släpper över cyklister som kommer på cykelbanan. Sådana korsningar mellan cykelväg och bilväg ser vi gärna på många fler ställen. Särskilt angeläget vore det vid cykelöverfarterna i korsningen mellan Drottninggatan och Hälsovägen.

Vid en del cykelbanor, som korsar bilväg, är det trafikljus. Om cykelbanan ligger i själva gatan som t.ex. på Ramlösavägen i korsningen med Södra Hunnetorpsvägen-Lagmansgatan, slår trafikljuset om samtidigt för bilar och cyklar. När korsningen nyligen var ombyggd häromåret reagerade trafikljuset inte om bara en cykel kom, utan man fick vänta på att en bil skulle komma. Efter tillsägelse rättade man snabbt till detta, så att trafikljuset reagerar vare sig det kommer en bil eller en cykel. Om man som cyklist kommer till samma korsning i motsatt riktning, alltså på Gustavslundsvägen har man en kombinerad cykelbana och gångbana. Där finns särskilt trafikljus för cyklister och det slår ofta om till grönt redan innan cyklisten kommit fram. Den korsningen fungerar numera mycket bra för cyklister. Det är till och med så bra, att om man som cyklist har cyklat ner i gatan på Lagmansgatan och ska svänga vänster in på Ramlösavägen, så reagerar trafikljuset även för cyklar. Alla korsningar borde vara lika bra för cyklister.

En annan trafikljusreglerad korsning fungerar inte riktigt lika bra. I korsningen mellan Södra Stenbocksgatan och Furutorpsgatan finns det kombinerade cykel- och gångbanor intill gatorna. På kvällar och helger blir det inte grönt för cyklister utan att man trycker på knappen. Om det vore jämlikhet mellan bilar och cyklar, skulle bilister behöva stanna och trycka på en knapp för att få grönt. Om man dessutom ska över korsningen diagonalt, t.ex. om man som cyklist kommer Södra Stenbocksgatan söderifrån och ska svänga vänster in på Furutorpsgatan västerut eller kanske in på Gasverksgatan, måste man vänta på två trafikljus. Som bilist har man i så fall bara ett trafikljus att vänta på. Nu fungerar ju detta trafikljus hyfsat för cyklister, men det kunde bli bättre. Ätminstone borde trafikljuset för cyklister reagera när cyklar kommer alternativt alltid slå om till grönt samtidigt som bilar i samma riktning.

När cykelbanan går i gatan som på Ramlösavägen i korsningen med Södra Hunnetorpsvägen-Lagmansgatan eller i Södergatan alldeles intill korsningen med Trädgårdsgatan-Bergaliden har man ordnat en bra sak för cyklister. Bilisterna har en stopplinje ett par meter bakom cyklisternas stopplinje. Det är mycket bra, ty därmed ser bilisterna cyklarna och risken att högersvängande bilister av misstag kör på cyklister, som ska rakt fram, är mycket liten.

Cykelvägen som korsar Södra Stenbocksgatan vid Studievägen mitt för Lasarettet har trafikljus. För att cyklister och gående ska få grönt för att komma över Södra Stenbocksgatan där måste man trycka på knappen. Ofta får man då vänta tills bilarna ungefär en kilometer bort har hunnit passera, innan man får grönt. Där visar de styrande verkligen att man prioriterar bilar före cyklar. Om de styrande menar allvar med tal om miljö och att prioritera oskyddade trafikanter, så måste de ändra detta trafikljus, så det slår om till gult och sedan grönt så snart man trycker på knappen.

År 2000 skärpte man lagen så att bilister ska ha väjningsplikt mot fotgängare på övergångsställen. I princip gällde det innan också, men ordet ”väjningsplikt” infördes och det tolkade jurister som en skärpning. De styrande i Helsingborg tycktes bedöma det så att det kan inte bilister lära sig, så för att minska olycksrisken tog man bort betydligt mer än hälften av övergångsställena. En motivering var att de flesta fotgängare som blir påkörda blir det på övergångsställen. Det är ungefär lika intelligent som att förorda avskaffandet av sängar, eftersom de flesta människor dör i en säng. Det gäller i stället att lära bilister att liksom bilisterna i tyska städer stanna vid övergångsställe, där fotgängare skall gå över. Vid ljusreglerade övergångsställen kan man ha trafikljus på höga stolpar, som syns på långt håll.

Man skärpte då inte lagen för cykelöverfarter. Detta föranledde en del (t.o.m. en del poliser) att uttala sig som att cyklister har väjningsplikt på cykelöverfarter, eller med andra ord att det bara är för bilisterna att köra på. I lagen står det: ”En förare som närmar sig en obehövad cykelöverfart, skall anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelöverfarten.” (Trafikförordningen, 3 kap. 61 §). Det har blivit betydligt bättre med att bilister lämnar företräde för cyklister på cykelöverfarter, inte bara på gatorna som korsar Viskängsstråket, utan också på andra ställen som t.ex. där cykelbanan längs Fältarpsvägen korsar Sockengatan.

2.4. Början och slut på cykelbanor och deras anslutning till bilvägar.

Ibland tar cykelbanor helt slut eller ibland slutar en avskild cykelbana och övergår i en cykelbana som bara skiljs åt från bilvägen av en målad linje. Sådana platser innebär ofta problem. Det verkar som om många bilister inte alls tänker på att det plötsligt kan komma cyklar ut på bilvägen.

Ett exempel är om cyklister kommer på Lagmansgatan från Ramlösa station och kommer till den stora Elinebergsrondellen. Man har då åkt på en bra, ganska bred cykelbana skild från bilvägen av lite buskar och ett staket. När man kommer till rondellen övergår cykelbanan till att bli mycket smal och bara skiljas från bilvägen av en målad linje. Många bilar kommer med hög fart från Lagmansgatan, kör över den heldragna linjen och in i rondellen. Det har hänt så ofta att den vita linjen är bortnött en liten bit. Detta körsätt innebär en uppenbar livsfara för cyklister, som kan bli prejade, trängda mellan trottoarkant och bilar. Som erfaren cyklist bromsar man naturligtvis, om det kommer en hänsynslös bilist. Livet för en cyklist kan hänga på den sköra tråd det innebär att kunna skilja en hänsynsfull från en hänsynslös bilist. Det borde vara en skarp kantsten istället för målad linje, som skiljer cykelbana från bilväg på sådana platser.

Ett annat exempel är när en cyklist kommer söderifrån längs Södra Stenbocksgatan och cyklar över Tranemansgatan och vidare norrut längs Södra Stenbocksgatan. Man kommer då på en cykelbana skild från bilvägen av trottoarkanten. Norr om Tranemansgatan blir avståndet mellan husen mindre så det är inte längre plats för en cykelbana, om det ska fortsätta vara två körfält för bilar. Norr om Tranemansgatan är det plats till två bilar och en cykel i bredd, men inte något mer. Som cyklist förflyttar man sig lite till vänster, när man kör över Tranemansgatan. Det betyder att man knappast vågar fortsätta norrut på Stenbocksgatan, om det inte blir en liten lucka i biltrafiken, åtminstone i dess högra körfält. Om man står och väntar vid trafikljuset, har man som cyklist faktiskt en liten fördel. Det blir grönt för cyklister en liten stund innan biltrafiken får grönt ljus och då hinner man komma på plats i högra delen av körbanan och då håller bilarna tillräckligt avstånd från trottoaren, så cyklister får plats.

I ett tredje exempel har man ordnat det ganska bra. När cyklister kommer på cykelbanan på Södergatan norrut och ska korsa Trädgårdsgatan/Bergaliden och cykla in på Södra Storgatan, som saknar cykelbana, har man ett bekymmer. Bilar, som kommer från Södergatan och ska svänga höger upp för Bergaliden, kan riskera att preja cyklisten. När man väntar vid rött ljus, får cyklister stå ett par meter längre fram än bilar och det gör att bilister ser cyklarna och släpper fram cyklisterna först i de allra flesta fall.

2.5. Behov av bättre cykelbanor och reparation av cykelbanor (inkl. jämförelse cykelbanor skilda från bilvägar och cykelbanor där bara ett streck e.dyl. skiljer från bilvägen) (inkl. gropar, stolpar o.dyl.)

Idealet vore att cykelbanor är skilda från bilvägar inte bara av målade streck, men också skilda från trottoarer och andra gångbanor. Det låter sig inte alltid göras av utrymmesskäl eller av ekonomiska skäl. Dessutom är det så att cyklister behöver parkera cykeln och bli fotgängare för att komma dit man ska. Cyklister måste också kunna cykla på gator där bilar åker, om inte varje gata ska ha cykelbanor intill sig. Platser, där det är särskilt angeläget att ändra cykelbanor från att skiljas från biltrafik bara av målat streck till att skiljas åt med kantsten och nivåskillnad, på samma sätt som trottoar skiljs från gatan av kantsten, eventuellt även skiljas från gatan av staket, är vissa hårt trafikerade platser.

Bästa exemplet är Hälsovägen i backen mellan Kopparmöllegatan/Kopparmölleplatsen och Drottninggatan. På ett par av de mest utsatta punkterna i backen har man gjort nivåskillnad och det är bra men inte tillräckligt. Det bör vara nivåskild cykelbana, som också är skild från gångbanan, hela vägen. Från Drottninggatan till Norra Storgatan finns ingen cykelbana alls, vilket är mycket dåligt. Det är viktigt att utrymmet för cyklister tas från gatan och inte från fotgängarna.

Ett annat mycket bra exempel är Elinebergstrondellen, särskilt vid färd längs Lagmansgatan från Ramlösa station. Vid färd längs Lagmansgatan uppifrån Eskilsminne och Gustavslund genom rondellen till Lagmansgatan i riktning mot Ramlösa station har cykelbanan inte mer skydd än en målade linje. Det hade varit bra om cykelbanan varit upphöjd med skydd av kantsten, under förutsättning av man inte får längre körväg, som i onödan bromsar upp cyklister. Efter en ombyggnad blev det först tokigt. För länge sedan kunde cyklister komma i god fart genom rondellen och svänga in på Lagmansgatan i riktning mot Ramlösa station. Det blev helt plötsligt tvärstopp genom att påfartsrampen förkortades från ca 3 meter till mindre än 1 meter med en stolpe intill. Det har sedan förbättrats genom en ganska bred påfart till cykelbanan i själva rondellen strax innan Lagmansgatan. Nu är den delen acceptabel, men problemet är dålig sikt när man svänger in på Lagmansgatan.

Ett annat ställe där cyklister är mycket utsatta är Pålsjögatan i riktning att korsa Hälsovägen. Det borde finnas upphöjd cykelbana skild från biltrafiken med kantsten.

Ibland utnyttjas cykelbanan för bilparkering, vilket inte är acceptabelt. Ibland står bilar parkerade så nära cykelbanan eller en liten bit in på cykelbanan att man som cyklist aldrig kan vara säker. En bildörr kan när som helst flyga upp. Att cykla in i en öppnad bildörr är mycket farligt för cyklist och cykel. Dessutom kan bildörren skadas. En bilist måste se sig för bakåt innan bildörren öppnas, men en del tänker inte. På liknande sätt finns det en risk att en bil kör ut mitt framför cykeln, även om det är förbjudet. Det är rent av en dödsfälla. Som erfaren cyklist cyklar man ut i gatan en bit, om det är fritt från bilar där, annars dämpar man farten kraftigt. Denna situation finns t.ex. på Furutorpsgatan öster om Stenbocksgatan. Bilparkeringar vid väggkanten borde vara på ett så stort avstånd från cykelbana att dessa risker elimineras.

Ett annat stort problem med en del cykelbanor är bredden. En del cykelbanor är så smala, att en snabb cyklist inte kan cykla om en långsam. Allra tydligast är det på Södergatan. Bredden på cykelbanor borde vara sådan att en snabbare cyklist kan cykla om en långsammare även om cyklarna har cykelkärror efter sig eller är trehjuliga.

Då och då finns krossat glas på cykelvägar. Det är angeläget att det tas bort snabbare än idag. Farliga gropar på cykelbanor är dessbättre mycket ovanligt. Däremot är det inte alls ovanligt med gropar, hål i gator och vägar nära sidan på vägen, där cyklister cyklar. Det kan vara mycket farligt för cyklister, så det behöver lagas omgående. Ett lite märkligt fel har funnits på cykelbanan vid Växjögatans norra körbana, men åtgärdades i september. Det var nästan decimeterhöga upphöjningar i asfalten. Kanske var det rötterna från de träd, som står mellan gatan och cykelbanan, som orsakade problemen, men det är märkligt, eftersom det inte har funnits några sådana upphöjningarna i gatans asfalt, trots att träden står mycket närmare gatan än cykelbanan. Liknande upphöjningar i asfalten har funnits på den cykelbana, som går genom Pålsjö skog, men där har man lyckats åtgärda det.

På en del cykelbanor eller gator där cyklister cyklar händer det att brunnslock sticker upp ett par cm eller att galler, där dagvatten rinner ner, sitter några cm djupare än vägbanan i övrigt. Det innebär att cyklar skakar till eller svänger plötsligt, vilka båda utgör en trafikfara. Ett exempel på ett sådant brunnslock är på cykelbanan från Hävertgatan, när den just svängt in på cykelbanan längs Mellersta Stenbocksgatan. Där kommer inte bilar, men det kan ibland komma mer än en cykel från vardera hållet. Cykelbanan är ganska smal och kollision mellan cyklister kan leda till mycket otrevliga skador, särskilt om en av cyklisterna åker mycket fort.

På en del ställen, där cykelbana skiljs från bilväg bara med ett vitt streck, är trafikintensiteten inte så hög eller hastigheten inte så hög, att man kanske får acceptera att ytterligare flera år bara ha ett vitt streck som skiljer cykelbanan från bilkörfält. Det kan gälla cykelbanorna på Norra Storgatan och Stortorget från Storgatorna till Kullagatan. Däremot har det vita strecket på Stortorget nästan nöts bort, förmodligen för att bilister kört på det. Det är mycket viktigt att snarast måla dit strecket igen och dessutom måla några vita cykelmärken i gatan. Nu är det inte ovanligt att bilister inte förstår att det är cykelbana och därför tränger bort cyklister.

2.6. Konflikter mellan fotgängare och cyklister

Konflikter mellan cyklister och fotgängare har blivit allt vanligare på senare tid. Delvis beror detta på att cykelbanor ofta lagts på trottoarmark, vilket i kombination med mjuka avfasningar för att rullstolsburna lättare ska kunna komma upp på trottoaren och oklar skyltning lett till att en del cyklister tror att det är fritt fram att cykla på trottoarer. Det borde vara nivåskillnad och kantsten både mellan cykelbana och trottoar och mellan cykelbana och bilgata.

Cykelbanan på Järnväggsgatan/Drottninggatan är ett sådant exempel på dålig planering. När dessa cykelbanor var nya gick många fotgängare i cykelbanan. Att göra nivåskillnader där cykelbanan nu ligger skulle dock ställa till ännu mer problem. En del fotgängare skulle troligen snubbla på kanten och det skulle bli trångt om det trots allt går fotgängare i cykelbanan eller när man som cyklist möter en cyklist, som kör i fel riktning. En bättre metod, om man inte för dyra pengar vill bygga om det helt, vore att måla cykelbanan i särskild färg eller måla vita cykelsymboler betydligt tätare än nu samt på de kritiska platser där gående och cyklister korsar varandras vägar, t.ex. vid busshållplatser, övergångsställen och gångbanor i anslutning till cykelväg.

Gångstråket genom stadsparken från korsningen Bollbrogatan/Carl Krooks gata via fontänen till korsningen Järnväggsgatan/Trädgårdsgatan är utmärkt som gångbana med en symbol i stenläggningen, som nästan ingen ser. Tyvärr cyklar många där, ibland alldeles för fort. Man borde sätta upp en skylt "Cykling förbjuden" i båda ändar på det gångstråket.

På breda dubbelriktade och kombinerade gång- och cykelbanor en bit från centrum som t.ex. i Viskängsstråket, cykelbanan längs Fältarpsvägen och den längs Regnbågsdammen i Adolfsberg via Rosengården och Vattentornet till Fredriksdals bostadsområde är det annorlunda. Där är gång- och cykeltrafiken inte så tät, utan genom ringklocka och ömsesidigt hänsynstagande löser sig i allmänhet problemen ganska lätt. Om en person går på ena sidan och har hunden i koppel på andra sidan cykelbanan och har hörlurar i öronen och inte hör ringklockan, blir man naturligtvis irriterad som cyklist, men det händer inte ofta. Det händer också ibland att människor är så upptagna av mobil att de varken ser eller hör omgivningen, och dessutom går hit och dit. Det sistnämnda händer lyckligtvis inte så ofta.

2.7. Bättre utbildning i trafikvett

Det behövs verkligen bättre utbildning i trafikvett både för cyklister, för fotgängare och för bilister. Det kan gälla både i förskola, skola, informationskampanjer och körskolor. Om man verkligen vill göra allvar av nollvisionen i trafiken borde man ha återkommande körkortsprov, både teoretiskt och praktiskt, vart 5:e eller vart 10:e år. Klarar man inte testet kunde man få en chans till med repetition följt av test. Klarar man inte det blir man av med körkortet och får gå om hela körkortsutbildningen för att försöka ta körkort på nytt. Detta hot skulle också locka många att gå repetitionskurser, vilka borde ordnas. I körkortsutbildningen borde också ingå kunskap om bilarnas miljöproblem och andra problem, t.ex. hälsa, utrymme, så bilister lär sig att inte använda bil i onödan.

2.8. Behov av nya cykelbanor (inkl. cykelbroar)

Vid alla större bilvägar borde det finnas cykelbanor i motsvarande sträckningar. Inne i staden uppfylls det på allt fler ställen, men ute på landsbygden saknas det på väldigt många ställen. Några ställen i staden, där det saknas cykelbana, är följande: Södra Stenbocksgatan från Tranemansgatan till strax söder om busshållplatsen vid Munkavägen/Studievägen på östra sidan och mellan Tranemansgatan och Skånegatan/Prins Kristians gata på västra sidan. Det saknas också på Drottninghögsvägen mellan Vasatorpsvägen och Rökullagatan. Någon

kanske invänder beträffande den senare att man kan ta cykelvägen inom Dalhem. Det betyder i så fall att man på en vägsträcka av 800 m får cykla 1200 m, d.v.s. 50 % längre. En viktigare invändning än förlängningen är att den cyklist som inte har mycket god lokalkännedom inte ser några skyltar och inte alls ser bilvägen från stor del av den cykelvägen, och det finns många cykelvägar där, så många cyklister skulle inte ha en aning om ifall de är på rätt väg eller inte.

För den som vill cykla mellan Tågaborg och Slottshöjden finns två möjligheter, dels gång- och cykeltunneln under Hälsovägen mellan Stampgatan och Lilla Möllevångsgatan och dels Pålsjöгатan-Kopparmölleplatsen-Kopparmöllegatan. Den senare innebär att man som cyklist i själva korsningen med Hälsovägen måste ge sig ut bland bilarna. Som vuxen och van cyklist kan man göra det, men det är inget för barn eller ovana cyklister. Antingen måste man i grunden bygga om korsningen med Hälsovägen, så cykelvägarna går bredvid bilgatorna med egna trafikljus eller hitta en helt annan lösning. En alternativ lösning för de som vill ta sig mellan de västra delarna av Tågaborg och Slottshöjden skulle vara en gång- och cykelbro över Hälsovägen. Den skulle t.ex. kunna dras från förlängningen av Erik Dahlbergs gata eller Karl X Gustavs gata till Öresundsparken mot Krabbegatan eller Villtomtsvägen. En sådan gång- och cykelbro skulle naturligtvis kosta en hel del, så en grundlig ombyggnad av korsningen mellan Hälsovägen och Kopparmöllegatan vore betydligt billigare.

2.9. ”Cykelmotorvägar”

Det har ibland talats om att ha särskilda ”motorcykelvägar” för cyklister som cyklar mycket snabbt. Där skulle då fotgängare och långsamma cyklister vara förbjudna. Det skulle göra det möjligt för personer som vill använda cykeln som ett fortskaffningsmedel med betoning på fort, alltså att man snabbt tar sig fram på cykel. Vi är i princip positiva till idén att det ska vara möjligt att cykla fort, men det finns många problem att klara ut hur man ska ordna säkerheten. Hur ska man ordna så inte fotgängare eller långsamma cyklister kommer ut på ”motorcykelvägar” av misstag? Hur ordnar man säkerheten vid korsningar, om man inte konsekvent ska ha planskilda korsningar som vid riktiga motorvägar? Hur mycket får det kosta?

2.10. Förbättringar av eller utökning av befintliga cykelparkeringsplatser

Det bästa vore om cykelställ normalt hade regnskydd så högt över att man kan gå rak under och att det är enkelt att kedja fast cykeln. Antalet cykelställ intill den centrala järnvägsstationen är numera avsevärt större än för ett par årtionden sedan. Trots detta är det ofta överfullt bland cykelställen längs Järnvägsgatan utanför Knutpunkten. Därför är det glädjande att en ny cykelparkering med regnskydd snart skall vara klar söder om Knutpunkten. Där har man tagit utrymmet från tidigare bilparkeringsplatser och det är bra. Ett sätt för att många fler människor ska kunna parkera sitt fordon vid en plats är att ersätta bilparkeringsplatser med cykelställ.

Platser där det ofta är fullt eller nästan fullt i cykelställen och skulle behövas fler cykelställ är bl.a. Stortorget mellan Kullagatan och Södra och Norra Storgatorna, Konsul Olssons plats och utanför Stadsbiblioteket. De nya cykelparkeringsplatserna vid Stadsbiblioteket gör att färre cyklar får plats och de nya är knappast bättre än de gamla cykelställen, snarare tvärtom. Vid Stadsbiblioteket är det viktigt att inte minska på utrymmet för fotgängare. Kanske kunde man ta en del av gräsmattan intill gångvägen från Stadsbibliotekets huvudingång ut till Carl Krooks gata, den gångväg som går vinkelrät mot gatan.

2.11. Behov av helt nya cykelparkeringar.

De flesta som tar buss går till busshållplatsen. För dem som bor långt från busshållplatser kan det vara bra att cykla till busshållplatsen och fortsätta med buss. Vid busshållplatser med ett vidsträckt "upptagningsområde" borde man placera några cykelställ.

2.12. Dyrt projekt, som falskeligen påstås gynna cykling: Landborgsgaraget och alternativ: Subventionera elcyklar, trapphiss

Politiker och höga tjänstemän har nu lanserat ett gammalt projekt, Landborgsgaraget, och friserat upp det lite grann och påstår att det skulle vara bra för cyklingen. Förslaget innebär ett underjordiskt parkeringsgarage i fem våningar för 600 bilar under Rosenträdgården i Landborgen mellan gamla Nicolaiskolan och Billeplatsen. Kostnaden sägs bli 389 miljoner kr. Tillfart för bilarna skulle vara i Drottning Margaretas gata. Det innebär kraftigt ökad trafik på den redan hårt trafikerade Bergaliden förbi tre skolor, lasarett, vårdcentral och lekparken i Slottshagen. Man skulle enligt planerna kunna gå ut vid Billeplatsen nedanför Landborgen.

Man planerar dessutom en underjordisk cykelramp och en underjordisk cykelparkering för 600 cyklar och en hiss i detta parkeringsgarage. Man påstår att detta skulle underlätta kopplingen mellan city och östra Helsingborg för cyklister. Detta är dock bara ett sätt att lura cyklister att gå med på denna gigantiska satsning på bilismen.

Vilka cyklister vill parkera cykeln i ett underjordiskt parkeringsgarage? Troligen inte så många om det inte blir det enda stället där cykelställen inte är överfulla. Risken för stöld eller åverkan på cyklar ökar sannolikt om man inte inför bevakning. De flesta cyklister brukar parkera mycket nära den affär eller vad det nu är som är ens målpunkt. Det brukar också ofta vara möjligt att göra det. Hur gör cyklister från östra Helsingborg med ärende till centrum idag? Många cyklar nerför Långvinkelsgatan eller Bergaliden och cyklar eller går uppför på tillbakavägen. En del leder också cykeln uppför Hallbergs trappor med hjälp av en träränna på södra sidan av trapporna. Andra, som tycker det är för jobbigt med backarna och/eller för obehagligt att cykla i centrum med tanke på biltrafiken där, parkerar cykeln vid Kärrnan eller ovanför Hallbergs trappor och går ner i centrum. Om man tycker det är jobbigt med trappor kan man ta hissen vid Terrasstrapporna. För dem som idag parkerar cykeln ovanför Landborgen och går runt i centrum är det rimligen ingen vinst att parkera i botten på Landborgsgaraget och cykla uppför rampen. Rampen kommer visserligen kanske att ha något mindre lutning än Bergaliden, men man ska svänga ganska snävt för att fortsätta på nästa ramp. Att svänga kraftigt i uppförsbacke är svårare än att cykla ganska rakt. Återstår fördelen att cykelparkeringen i Landborgsgaraget skulle vara väderskyddad. Det kan ordnas enklare med ett plexiglastak över cykelparkeringar intill Kärrnan och ovanför Hallbergs trappor.

För de cyklister som har svårt vare sig att cykla eller gå uppför Landborgen och behöver en hiss, kan det ordnas mycket billigare och bättre utan Landborgsgarage. Hissen vid Terrasstrapporna tycks vara för liten för en cykel. Om den inte enkelt går att göra större, kunde man bygga en trapphiss i ett nytt räcke vid Hallbergs trappor. Sådana trapphissar finns på vissa ställen inomhus för rullstolar, men också utomhus vid Ransvik på Kullaberg. Denna skulle behöva göras så stor att en person med cykel får plats. Dessutom borde man subventionera priset på elcyklar för personer med svag hälsa. En elcykel är inte en elmoped, utan man behöver trampa, men det blir betydligt lättare i uppförsbackar eller motvind. Därmed får man också en hälsovinst. Personer med svag hälsa kan röra sig, vilket är bra för deras hälsa, men de behöver inte anstränga sig så mycket att det blir farligt för hälsan.

Landborgsgaraget är direkt kontraproduktivt om man vill gynna cyklingen. Det skulle leda till kraftigt ökad biltrafik på Bergaliden, troligen även på Kopparmöllegatan, Rektorsgatan och Södergatan. Det skulle knappast göra att fler cyklister vågar passera dessa gator på sin väg till centrum, eftersom fler bilar troligen skulle åka från olika ytterområden till Bergaliden. Troligen skulle det avskräcka en del.

Beträffande behovet av ett parkeringsgarage för 600 bilar citerar vi ur rapporten "Allmän parkeringsanläggning i Helsingborgs Stadskärna" november 2012, som Helsingborgs kommun beställt av konsulten Tyréns AB, sidan 6: "Grafen nedan visar genomsnittlig beläggning inom centrum efter att Ångfärjan och Hamntorget Västra stängts, dvs den framtida situationen (Ramböl, 2010). Tillgången på platser kommer totalt sett att vara tillräcklig, beläggningsgraden under dygnets mest belastade timme (12.00-13.00) kommer i genomsnitt att vara 68 %. Sammanlagt kommer 1557 bilplatser vara tillgängliga." Det betyder att det i genomsnitt kommer att finnas 32 % av 1557 = 498 bilplatser lediga den mest belastade timmen på dagen. Trots detta skriver rapporten på sidan 7: "Totalt sett kommer antalet tillgängliga bilplatser vara tillräckligt inom centrumområdet som helhet, men i vissa snitt kommer detta sannolikt att upplevas som en brist då dessa kan vara svåra att hitta." I så fall vore det väl rimligare att förbättra det elektroniska informationssystem, som nu på informationstavlor informerar om var det finns lediga parkeringsplatser. Jämför hur de styrande ordnar med antalet bilplatser i förhållande till behovet med antalet sjukhussängar i förhållande till behovet. Det är ju ofta man tvingas lägga patienter i sjukhuskorridorer, d.v.s. man har ofta mer än 100 % beläggingsgrad. Det visar att de styrande tycker att bilar eller bilister är mycket värdefullare än patienter. En invändning är naturligtvis att det ena bestämmer kommunfullmäktige och det andra landstinget. Detta är vi väl medvetna om, men det är också så att det är samma partier som nu planerar ett Landborgsgarage som såg till att vi fick ett stort underskott av sjukhussängar.

Med tanke på hälsa och miljö borde man förbättra bussarnas turtäthet och förbättra cyklisternas villkor.

2.13. Cykeluthyrning

I varje kommun borde det finnas åtminstone en cykeluthyrning i första hand vid det centrala resecentrat. Utanför Knutpunkten finns det en skylt om cykeluthyrning i södra delen av Knutpunkten, men i realiteten ser man ingen cykeluthyrning där. Kommunen har ansvar för att se till att det ordnas en fungerande cykeluthyrning i eller i omedelbar närhet av Knutpunkten. Det är viktigt att cyklar också kan hämtas och lämnas på några flera platser.

2.14. Cykelreparationer sker privat, men vad bör kommunen göra

Cykelreparationer har av tradition utförts av mindre privata företag ofta av ensamföretagare, som även har sålt nya cyklar. Flera cykelaffärer har tyvärr upphört på senare år. Kommunen borde ta sitt ansvar för att det finns möjlighet att reparera cyklar. Vad kan kommunen göra? Man kan se till att cykelreparatör blir ett möjligt val av gymnasieutbildning som en variant i fordonsreparationsprogrammet på Rönnowska. I utbildning bör också ingå kurs i svetsning. Kommunen bör i detaljplanläggning se till att det finns lämpliga lokaler till rimlig hyra för cykelreparatörer. Numera har nästan ingen cykelreparatör möjlighet att svetsa, kanske inte heller den kunskapen. Det betyder att rambrott och liknande inte kan lagas. Det är viktigt att cyklar kan repareras. Vi förstår om man inte vill ha gassvetsning i sådana reparationsverkstäder, som ligger i bostadshus. Däremot borde det vara fullt möjligt i industriområden, som t.ex. Gåsebäck, Berga och liknande. Om man inte ordnar så att någon

eller några cykelreparatörer också har möjlighet att svetsa, så borde man åtminstone ordna samarbete med smidesverkstad eller bilverkstad.

2.15. Namngivning och skyltar vid cykelbanor

Om man ska förklara vägen för en bilist är det ofta enkelt, t.ex. följ den vägen i ca 2 km, sväng sedan höger in på den vägen och sedan vänster på den gatan, om man anger gatornas namn. För cyklister blir det betydligt svårare, om den lämpligaste vägen inte följer bilvägar. De flesta cykelvägar, som inte går alldeles intill bilvägar, saknar nästan alltid namn. Det är viktigt att alla cykelbanor, som inte går intill gator och vägar får egna namn.

Som bilist ser man olika skyltar om vilka vägar man ska ta för att komma till olika platser och hur långt det är dit. För cyklister behövs det även inom staden. På de senaste åren har en del sådana skyltar kommit upp vid cykelbanor och det är bra. Man behöver dock se över och komplettera med ytterligare en del sådana skyltar.

3. Konkreta påpekanden om brister för cyklingen och förslag till hur de kan åtgärdas på landsbygden.

Cykling på landsbygden ska fungera både för vardagscyklandet till och från jobbet eller skolan, till och från fritidsaktiviteter, men också för semestercyklandet. För semestercykling men även för dem som första gången cyklar till nya platser i vardagen behövs informationskartor och skyltar om riktning och avstånd på många fler ställen.

3.1. Nya cykelbanor

Ofta är det så att det finns cykelbanor vid utfarter från städer ut på landsbygden, men att cykelbanan upphör när man kommit en bit ut på landet. T.ex. finns det cykelbana från Helsingborgs norra delar (Mariastaden) till Allerum och Hjälmslöv, men fortsätter man norrut i riktning mot Jonstorp, så slutar cykelbanan precis där Hjälmslöv slutar. Vi har en cykelbana till Påarp, som slutar mitt inne i Påarp och på vidare färd mot Frillestad finns ingen cykelbana. Det finns cykelbana från Påarp till Bårslöv, men cykelbanan upphör en bit in i Bårslöv och på landsväg öster om Bårslöv finns ingen cykelbana. Till Hjortshög och Mörarp saknas cykelbana. Om man cyklar mellan Landskrona och Helsingborg finner man att det är mycket bättre med cykelbanor i Landskrona kommun. Längs Landskronavägen söder om Råå till kommungränsen strax innan Glumslöv saknas cykelbana. Man kan naturligtvis säga att man bör ta cykelbanan längs kusten förbi Örby ängar. Den vägen är vackrare men betydligt längre, man får se upp för golfbollar, och man hittar inga skyltar om bästa cykelvägen genom Rydebäck. Det borde vara cykelbanor längs alla dessa och andra landsvägar, där man utsätts för snabba bilar.

3.2. Förbättring av befintliga cykelbanor och vägrenar

Många av de cykelbanor som finns är dubbelriktade och är också tillräckligt breda för att cyklister ska kunna mötas. En del cykelbanor varierar i bredd och blir på vissa ställen för smal för möte. Det gäller t.ex. cykelbanan genom Hjälmslöv norr om avtagsvägen till Kattarp. En bit norr om den avtagsvägen har någon murat en mur som gör att cykelbanan blir så smal att möte mellan två cyklister blir omöjligt särskilt vid en punkt. Hur kommunen kan ha godkänt denna trafikfarliga mur är oförklarligt. Muren innehåller bl.a. på det smalaste stället små utbyggnader så en cyklist skulle skada sig betydligt mer än om det vore en slät mur, för den händelse en cyklist skulle köra på muren t.ex. om två cyklar kolliderar för att cykelbanan är för smal.

Som cykelturist i Sverige kan man finna cykelkartor, där vissa vägar rekommenderas. Dessa vägar är oftast inga bilfria cykelbanor, utan vanliga bilvägar, men där biltrafiken inte är särskilt tät. Även om biltrafiken inte är tät, kommer det tillräckligt mycket bilar för att man ständigt måste vara på sin vakt för att bilar snabbt kan dyka upp bakom nästa kurva. Om sikten inte är mycket god tvingas man cykla mycket nära väggkanten. Då och då finns det så stora sprickor i asfalten, att säkerheten riskeras, om man inte undviker sprickan. Det är särskilt irriterande, när man kämpat sig uppför branta backar och ser en lång utförsbacke breda ut sig. Man kanske ser att sikten är mycket god och det finns inga sidovägar, inget som något barn skulle kunna gömma sig bakom eller andra liknande trafikfaror. Man kan ändå inte släppa bromsen, eftersom man inte ser om det långt därframme är sprickor i väggkanten, som kan kasta omkull mig i hög fart.

Sådana platser kan vi inte peka på här i närheten av Helsingborg. Tidigare var asfalten mycket ojämn på en kortare sträcka på vägen mellan Mjöhult och Jonstorp, men det har reparerats. .

3.3. Cykelställ vid kollektivtrafik

Vid alla busshållplatser på landsbygden borde det finnas ett antal cykelställ, utformade så man kan kedja fast cykeln och helst försedd med regnskydd.

3.4. Cykelrastplatser

Semestercyklister men också andra som cyklar några mil kan behöva gå på toaletten ibland. Det skulle behövas rastplatser på lämpliga ställen med jämna mellanrum, ungefär en per mil. Rastplatsen bör ha toalett, vatten, regnskydd, möjlighet att kunna luta en tungt lastad cykel mot stolpe eller staket. Det vore också bra om man kunde sitta en stund, gärna också så semestercyklister kan äta medhavd matsäck eller sätta upp stormkök och laga lite mat, och kunna utföra enklare reparationer på cykeln. En del invänder kanske att man kan utträtta sina behov i en skogsdunge vid sidan av vägen. I Skåne är det ont om sådana skogsdungar, men även längre norrut i Sverige där man har gott om skog, är det oftast inte så lätt att ställa ifrån sig en tungt lastad semestercykel. På de flesta ställen finns dike i väggkanten och inget träd eller stolpe så nära att man kan luta cykeln.

3.5. Skyltar och informationskartor

När cykelbanor går alldeles intill vanliga bilvägar kan man följa de skyltar som bilister ser, men så fort cykelbanan går på sådant avstånd från bilvägen att man inte ser skyltarna är det viktigt att det finns särskilda skyltar för cyklister för att visa riktning och avstånd till olika platser. För dem som har god lokalkännedom spelar sådana skyltar ingen roll, men för semestercyklister eller andra som cyklar sträckor man inte känner till så väl är skyltningen viktig.

Vid cykelsemester på andra håll i landet har vi funnit exempel på en skylt med texten ”cykelspåret” utan uppgift om vart det cykelspåret leder. Detta är verkligen inte bra, eftersom man som cyklist i allmänhet inte bara vill cykla runt på måfå utan vill veta var man hamnar, om man följer den skylten. Vi har också sett exempel på att det saknas Sverigeledsskylt, där man skulle svänga in på en ny väg. Det kan då ställa till problem för de cyklister som inte har en bra karta eller inte är tillräckligt bra på att läsa kartan.

Det är viktigt att det finns skylt för en viss cykelled vid varje tillfälle då man ska byta riktning. Dessutom är det i hög grad önskvärt att det finns skylt vid varje tillfälle, där det kan vara tveksamt vilken väg man ska följa. Ibland händer det även längs den nya Kattegattsleden

att man efter ha svängt i ett vägskaal, tror att man valt rätt väg, men utan att vara helt säker får man vänta länge innan man ser en ny skylt.

Det är mycket bra, om det finns kartor på en informationstavla. Sådana informationstavlur är ganska sällsynta och ibland är inte tavlans plats utmärkt på kartan och då fungerar det mycket sämre.

3.6. Långväga cykling

Planerare måste räkna med att en del cyklister cyklar långt. Skyltar vid cykelbanor ska inte bara ange skyltar till närbelägna platser, utan också ange skyltar till lite mer avlägsna mål. Det bör t.ex. finnas skyltat lämplig cykelväg från Helsingborg till Landskrona, till Ängelholm och liknande, men även lämpliga sammanhängande cykelstråk med skyltar för lämplig cykelväg till lite mer avlägsna platser som t.ex. Halmstad, Växjö, Kristianstad, Lund och Malmö. Här måste kommuner samarbeta med andra kommuner och med landsting i vårt fall region Skåne.

Den i juni 2015 invigda Kattogattsleden från Helsingborg till Ängelholm är mycket bra. Även om skyltningen kunde vara ännu tydligare. I reklamen sägs att det är en näst intill bilfri cykelled. Det är en överdrift. I Helsingborg och Höganäs kommuner går den i huvudsak på vägar där bilar får köra, även om biltrafiken inte är så tät. Det hade varit bättre om den helt eller åtminstone huvudsakligen gått på egen cykelbana, där bilar inte får åka. Kattogattsleden är 37 mil lång, men bilvägen mellan Helsingborg och Göteborg är bara 23 mil. Cykelvägen är alltså 60 % längre än bilvägen. Kattogattsleden är sannolikt en vacker väg för den som vill få en trevlig cykelupplevelse, men i stort sett värdelös för den som vill ta sig mellan Helsingborg och någon av städerna (med undantag av Höganäs) längs leden för att snabbt ta sig fram och samtidigt få motion med att cykla. Det är kommunen Helsingborgs stads uppgift att i samarbete med Ängelholms kommuns hitta en lämplig cykelväg utan onödiga omvägar mellan Helsingborg och Ängelholm.

Jordens Vänner i Skåne har 9 juni i år skickat ut en rapport ”Sydsverige kan visa vägen till bilfritt cykelsverige”, skriven av Tord Björk i Kristianstad. Den pekar på vikten av så bilfria cykelleder som möjligt och att Sydsverige har goda möjligheter att med relativt begränsade insatser kraftigt förbättra cykelnätet. Den rapporten tar upp många konkreta sträckningar.

4. Konkreta påpekanden om brister för cyklingen och förslag till hur de kan åtgärdas vid tågresor med cykel och möjlighet att ta med cykel på regionala bussar.

Nedanstående påpekanden gäller erfarenheter som medlemmar gjort vid resor med cykel i följande regionala tåg: Skånetrafiken, Västtåg (Västra Götalands län), Bergslagståg (Örebro län, Västmanlands län och Kopparbergs län) och X-tåg (Gävleborgs län).

4.1. Svårt få fram gällande tidtabeller och vilka tåg och bussar som tar cyklar

På Västtrafiks hemsida fick vi fram olika tågtider på sträckan Göteborg – Töreboda ((i nordöstra Västergötland), men vi såg inte vilka som var SJ-tåg, som inte tog med cyklar, och vilka som var västtåg, som tar med cyklar. Detta innebar att vi fick vänta 3 timmar i Göteborg. Vid utskrift av tidtabell från X-trafiks hemsida missade vi uppgift om tidtabellens giltighetstid. Däremot framgick det mycket tydligt på den hemsidan vilka tåg som tar cyklar och inte. På Öresundståg och på Pågatåg kan man numera alltid ta med cykel i mån av plats.

På regionbussar i en del andra län går det att ta med två cyklar om än med viss svårighet. Om det går även på Skånetrafikens regionala bussar framgår inte av hemsidan eller åtminstone är det svårt att hitta. Det står vad man ska köpa för biljett i förväg och det gäller för tåg. På buss brukar man köpa biljett när man går på, så därför framgår det inte vad som gäller om cykel på buss. Det borde vara så att varje regionbuss är utrustad med rejäla cykelhållare och fastsättningsremmar, så bussen kan ta minst två cyklar, helst fler.

4.2. Priser och betalningssätt varierar

Priserna är väldigt olika: på Bergslagståg är det gratis med cyklar, på X-tåg och Västtåg kostar det 30 kr/cykel och det betalas på tåget. Skånetrafiken är i särklass dyrast med ungefär hälften av priset för vuxenbiljett och det måste betalas innan man går på tåget. Det finns tydligen ingen som har överblick på grund av privatiseringen, utan man måste fråga varje tågbolag eller länstrafikföretag för sig. Det blir extra svårt för utländska turister, som kanske inte känner till våra länsgränser.

4.3. Begränsad kapacitet och turtäthet på tågen och ibland för små hissar på stationer

På Västtrafik och Bergslagståg är turtätheten för tåg, som tar cyklar och går hela sträckan, mycket låg. Turtätheten är något bättre på X-trafik, men betydligt bättre i Skånetrafiken. På Västtåg, Bergslagståg och X-tåg såg det ungefär lika ut för cyklar. Det var bara plats för två cyklar per tåg och cyklarna måste lyftas upp ett par trappsteg, vilket blir extra besvärligt, om man har mycket bagage fastspänt på cykeln. En gång när många skulle på tåget i Söderhamn fick vi upp den ena cykeln, men när vi skulle hämta den andra cykeln åkte tåget. En cykel stod kvar på stationen. En person, som varit vänlig att hjälpa en ensam förälder på med barnvagn, som också måste lyftas upp för två trappsteg, hann inte komma av tåget innan det körde. Vi steg av vid nästa lilla station, Ljusne. Vi hade kunnat vänta ett par timmar på nästa tåg tillbaka, men ville hellre ta en buss om det gick tidigare. På stationen fanns ingen karta och ingen som helst information om bussar. Genom tur hittade vi till slut någon som kunde ge besked om busstider och hur vi skulle gå. Cykeln stod kvar och som kompensation tog samma personal inte betalt nästa gång vi åkte från Söderhamn.

Vi måste också berätta en solskenshistoria. Vi åkte med två cyklar från Töreboda och skulle byta tåg i Falköping. Vi blev oroliga när vi såg tre mindre cyklar på perrongen. Det ordnar sig sade konduktören. Det var ytterligare en cykel på tåget och barnvagnar. Det löste sig tack vare en förstående konduktör, som gick in för att lösa de problem som kunde uppstå. Vi spände fast våra cyklar i hissen innanför dörrarna med medhavda remmar. När några cyklister med cyklar och resenärer med barnvagnar gått av kom en rullstol på. Våra cyklar var då uppflyttade, men en omlastning av bagage krävdes. Alla hjälptes åt och alla kom fram som de skulle.

Alla regioner har naturligtvis inte samma resandeunderlag som Skåne, men det borde vara mer plats för cyklar, barnvagnar och rullstolar och turtätheten borde ökas, så det finns några förbindelser per dag att välja på. Är turtätheten för låg, är det många som väljer bort tåg och tar bil eller flyg i stället. Tåg där man kan rulla in med cykel, barnvagn och rullstol i ungefär samma nivå som perrongerna, så som Skånetrafikens tåg nu är, är naturligtvis att föredra.

Vi såg på hemsidan att det fanns en tåglinje Göteborg-Lidköping-Mariestad-Örebro. Det hade passat bra, men där finns inga genomgående tåg, så man kunde inte åka hela denna sträcka på en dag.

Flera stationer, åtminstone Hudiksvall och Gävle saknade ställ med tidtabeller och saknade personal. Det fanns café, kiosk eller liknande, men personalen där visste inget eller mycket lite om tågen. I Helsingborg har SJ inget försäljningskontor, men SJ-biljetter kan köpas i Skånetrafiken försäljningskontor, trots att ingen skylt informerar om det. Skånetrafiken har dock långtifrån öppet all den tid det går tåg från stationen. På en station, Hudiksvall, krävdes SMS-betalning för att komma in på toaletten. Alla har ju inte mobiltelefon, men det fungerade inte heller med mobiltelefon med betalkort. Det är skandal! Nu var personalen i kiosken vänliga och öppnade dörren, men kiosken har inte öppet jämnt. I Söderhamn var det inga problem att komma in på toaletten, men det saknades toapapper. Tvål saknades på en del toaletter.

För att byta plattform behöver man numera oftast hiss om man har cykel, eftersom passagen mellan plattformar oftast sker i annat plan. I Hallsberg var hissarna så små, att det var omöjligt att få in en cykel i hissen. Vi fick bära cyklar och bagage i trapporna. På någon annan station var hissen så kort att cykeln visserligen gick in, men stänkskärmen skrapade mot hissdörren. För Helsingborgs del är det så att på Knutpunkten går en cykel in i hissarna, men inte på Ramlösa station. Göteborgs station är en s.k. säckstation och det gör det enkelt att i samma plan förflytta sig med cykel mellan de olika perrongerna.

Det borde vara självklart att alla stationer ska ha tillräckligt antal toaletter försedda med toapapper och tvål. Varje station, även småstationer borde ha en karta över omgivningarna och uppgifter om närmaste busshållplatser, liksom tidtabeller för tåg och bussar. Hissar tillräckligt stora för att enkelt rymma en cykel lastad med bagage borde finnas på varje station, där det behövs för komma till och från de olika plattformarna. Det borde vara självklart att det på varje järnvägsstation, åtminstone i centralorter i kommuner, skulle finnas informationspersonal, så länge det går tåg från stationen. De borde också kunna sälja biljetter över disk som komplement till annan biljettförsäljning via automater, sms m.m.

Nu går det inte att ta med cyklar på fjärrtåg, vare sig X2000-tåg eller andra SJ-tåg. Man borde ordna så att det i varje fjärrtåg finns minst en vagn, där passagerare kan rulla in sin cykel och spänna fast den. Vad gäller X2000-tåg borde det ordnas i samband med att helt nya tåg ska tas i bruk. Då borde det vara fullt möjligt att inreda tågen så att det på ett eller två ställen går att få in ett antal cyklar.

4.4. Kartor vid stationer och turistinformation

Det borde vara självklart att det på varje järnvägsstation finns tydliga kartor både över själva stationen, över staden eller orten och över omgivningarna. Kartan över stationen ska visa var perronger, busshållplatser, biljettförsäljning, toaletter, information m.m. finns. Kartan över staden ska ha gateregister och ange viktiga platser, som turister behöver. Den borde också ha ett system, så om man trycker på en knapp för en gata eller sevärdhet, så lyser en lampa på kartan, där det ligger. Den borde också kunna visa med en upplyst krokig linje var varje busslinje går. Kartan över omgivningarna borde visa var olika sevärdheter, eventuella campingplatser, vandrarhem m.m., som finns utanför staden eller orten, ligger. I Gävle fanns ingen personal på stationen, men en karta över den centrala staden och var turistbyrån låg. Den var dock stängd, men det var många människor på stan, så vi kunde få besked om vägen till campingplatsen. Nu var det lätt att hitta, bara att följa en enda väg, trots att den låg drygt 15 km bort. Hur ska det gå att förklara vägen i Helsingborg, där man behöver byta riktning ett par tre gånger för att hitta rätt?

5. Sammanfattning

Denna rapport tar upp många påpekanden om brister, och förslag till förbättringar. Det mesta är sådant som kommunen Helsingborgs stad själv kan göra något åt. En del är sådant som kommunen kan åtgärda i samverkan med grannkommuner. En mindre del är saker som behöver åtgärdas inom Kommunförbundet eller på annat sätt i ett mer riksomfattande samarbete.

Helsingborg december 2015

Jordens Vänner Helsingborg

(efter beslut på medlemsmöte 2015-08-16)

Cykelfrämjandet – Mörarpskretsen
morarp@cykelframjandet.se

(efter beslut på styrelsemöte 2015-10-12)

Framtiden i Våra Händer

(efter beslut av styrelsen hösten 2015)

Annat än trafik .

För att rädda klimatet behövs åtgärder också på andra områden än trafik, t.ex. jordbruk, bostäder, energi, industrier. Det är också nödvändigt att pengar inte får styra så som idag. Ekonomiska, politiska och juridiska lagar och regler har skapats av människor och kan ändras av människor. Naturlagarna är vi tvungna att anpassa oss till helst på ett smart sätt.

Våra flygblad, häften och broschyrer

Vi har skrivit utförligare om detta i våra flygblad/broschyrer:

”Regeringen hycklar och förvärrar klimathotet” (12 st A5-sidor)

”Respektera naturen, respektera dig själv, ät rätt” (8 st A5-sidor)

”Folket i EU tar klimathotet på allvar – inte politikerna” (2 A5-sidor)

”Evo Morales förslag till Global folkomröstning om klimatet i 5 punkter” (liten remsa, ¼ A4)

”Trafiken och ett hållbart samhälle” (6 st A4-sidor)

Länkar till utredningen och en del debatt

Utredningen ”Fossilfrihet på väg” (SOU 2013:84)

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/23/07/39/1591b3dd.pdf>

Några debattinlägg:

<http://www.dn.se/debatt/stall-supermiljokrav-pa-nya-formansbilar/>

<http://www.di.se/#!/artiklar/2013/12/18/debatt-darfor-hoppade-vi-av-fordonsutredningen/>

<http://www.di.se/#!/artiklar/2013/12/30/debatt-utslappsminskningen-ar-rimlig/>

<http://www.nyteknik.se/asikter/debatt/article3793909.ece>

<http://www.gp.se/nyheter/debatt/1.2214373-gor-kollektivtrafik-till-norm-i-staderna>

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=3345&artikel=5737332>

Chalmersutredningen ”Klimatomställning Göteborg – tekniska möjligheter och livsstilsförändringar” kan man läsa om på

www.mistraurbanfutures.org/sv/urban-lunch-time

Kontakt: Miljöförbundet Jordens Vänner Helsingborg

Kritiska kommentarer till den statliga utredningen SOU 2013:84

Fossilfrihet på väg

När utredningen presenterades i december 2013 framställdes det som att nu visste regeringen hur man skulle få en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Det blev en del debatt, men man undvek oftast det väsentliga.

Vad innebär fossiloberoende?

Det borde rimligen innebära, att man inte använder fossila bränslen, men det avser man inte alls. Man skulle inte sluta helt med fossila bränslen i transportsektorn förrän till år 2050. Till år 2030 skulle fortfarande 20% av fordonens drivmedel vara fossila. Med samma logik skulle vi kunna säga att Sveriges energiförsörjning är kärnkraftsoberoende. Kärnkraften står nämligen för ca 15% av energitillförseln.

Vi ska här granska vilket **uppdrag** utredningen hade, vilka **åtgärder** man föreslår, vilka åtgärder regeringen vidtar. Vidare vad har **debatten** handlat om, men vad borde den handla om. Vad **krävs** för att rädda klimatet?

Vilket uppdrag hade utredningen?

”Utredningen ska analysera olika alternativ för hur begreppet fossiloberoende fordonsflotta kan ges en innebörd som stöder regeringens arbete med att nå visionen för 2050.”
Man ska alltså ge legitimitet åt regeringens trafikpolitik!

Vad går regeringens trafikpolitik ut på?

Regeringens politik går ut på så småningom ersätta fossila bränslen med förnybara bränslen. Man ser inte något fel med bilism utan bara bränslet, trots att både forskare och tjänstemän klargjort att man måste minska bilismen. Man fortsätter utbyggnad av motorvägar, externa köpcentra och stora parkeringsgarage. Man satsar på biobränsle även om det tar maten ur munnen från fattiga i fjärran länder eller nedhuggen regnskog.

Vad har utredningen kommit fram till?

Utredningen förordar bättre stadsplanering så transportbehovet minskar, byte av trafikslag, energieffektivare fordon och körning, biodrivmedel och eldrivna bilar, men störst fokus har legat på att i massiv skala producera biogas av skogsavfall.

Vad har debatten gällt?

Per Kågesson m.fl., som hoppat av utredningen, menar att omställningen inte kan gå så snabbt p.g.a. ekonomi och EU, medan utredaren Thomas B Johansson menar att företagen vill satsa, vilket Lantmännen i stor utsträckning instämmer i. Naturskyddsföreningen vill ha bättre åtgärder för att satsa på supermiljöbilar. Mp talar mest om smartare bilism, men också en del om ett lite transportsnålare samhälle. Resenärsforum pläderar för en ganska kraftig övergång från bilism till kollektivtrafik och cykeltrafik. En Chalmersutredning vill rädda klimatet bl.a. genom flyg som idag och inte en kraftig ökning som annars är förväntad samt viss minskning av bilkörning.

Vad krävs för att rädda klimatet?

Om vi fortsätter som hittills med begränsade åtgärder kommer vi att drabbas av katastrofala klimatförändringar och sådant kaos att vi tvingas till desperata åtgärder. Det är bättre med planerade, snabba, genomgripande samhällsförändringar för att motverka klimatändringar.

Minska transportbehovet kraftigt.

Ersätt frihandelsprincipen med en närproduktionsprincip. Mat och annat som kan produceras miljövänligt nära ska produceras nära. Meningsfulla arbeten ska finnas nära där folk bor. Service som affärer, skolor, förskolor, vård, bibliotek m.m. ska finnas nära.

Övergång från bil, flyg till miljövänlig kollektivtrafik och cykel

De person- och godstransporter som ändå behövs ska i huvudsak överföras till miljövänliga: tåg, spårvagn, biogasbuss, cykel och gång. Det kräver ett helt paket av åtgärder både som begränsar flyg och bilism, som förbättrar det miljövänliga och bättre information. Det krävs stopp för stora vägbyggen. Järnvägen måste återupprustas i offentlig regi. Människor måste påverkas lika oberoende av inkomst, t.ex. genom mångdubblat bensinpris med inkomstberoende och behovsberoende rabattkort. Stopp för långtradartransporter där det går att transportera gods på järnväg eller sjöfart. Högre turtäthet, kortare bytestider och lägre taxor i kollektivtrafiken. Gratis lokal kollektivtrafik. Information om närmaste hållplats och tider på många platser. Statlig informationskampanj om varför omläggning är nödvändigt och hur man klarar alla praktiska situationer.

Effektivare och miljövänlig drift

De bilar som ändå behövs måste vara energisnåla och drivas så miljövänligt som möjligt t.ex. biogas, men det räcker inte till massbilism. Vi kan inte använda sådant biobränsle som tar maten ur munnen från fattiga i världen.

För HH-tunneldiskussion

Opinion. Helsingborgarna vill inte ha någon HH-tunnel. Om det skulle bli folkomröstning om frågan om HH-tunnel, så är jag ganska övertygad om att en stor majoritet skulle rösta nej till en tunnel. HD ordnade för ett par år sedan en opinionsundersökning, där de redovisade att bara en liten del tycker att det är viktigt med en tunnel. Vi i Jordens Vänner har vid ett par tillfällen haft utställning på biblioteket, där vi haft med en skärm med rubriken ”Nej till HH-tunnel”. Vi fick då tillfälle att prata med ett flertal personer, flera som då tog upp frågan om HH-tunnel – och det visade sig då att praktiskt taget samtliga liksom vi var motståndare till en fast HH-förbindelse.

Det vanligaste argumentet mot en HH-tunnel är att man vill ha färjorna kvar. Att ha möjlighet att göra en färjetur över till Danmark och kunna uppleva havsluften, vattnets skummande kring båten och solens glitter i havsvågorna är något som Helsingborgarna inte vill gå miste om – det är en del av att uppleva en bra miljö – att byta detta mot en kolsvart tunnel är inte lika lockande. De politiker som ev. driver igenom byggande av en HH-tunnel kommer inte att bli populära här i Helsingborg.

Behov. Finns det behov av att bygga ytterligare fast förbindelse över Öresund – en HH-förbindelse – en fråga som det finns delade meningar om. Det beror på vilken samhällsutveckling vi vill ha här på jorden. För alla oss som är miljöengagerade borde det viktigaste vara att få ett socialt och ekologiskt hållbart samhälle i balans med vad naturen tål. Då handlar det om att klara de 16 miljömålen – att klara klimatet och de andra miljömålen – samt att hushålla med jordens begränsade resurser. Det är då bl.a. nödvändigt med en kraftig minskning av klimatutsläppen, som hittills bara har ökat både globalt men även här i landet, om vi tar hänsyn till alla utsläpp som orsakas av Sverige. Klimatforskare som Johan Rockström har sagt att vi har några få år på oss att börja minska utsläppen om vi ska klara klimatet.

När det då gäller trafiken, så har både Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Trafikverket och flera trafikforskare sagt att det är nödvändigt att vi får ett transportsnålt samhälle, d.v.s. att vi minskar det totala behovet av transporter, och att vi får en kraftig minskning av bilismen. Det här innebär att vi inte kan fortsätta den nuvarande utvecklingen – ”business as usual” – utan att vi måste förändra vårt sätt att leva om vi ska klara klimatet.

Men det här är en mycket kontroversiell fråga, som har lett till konflikter inom Trafikverket. När Trafikverket för ett tag sedan skulle överlämna underlag till regeringen till en ny infrastrukturproposition, så stoppade Trafikverkets ledning en klimatrappport, som skulle ha bifogats med underlaget.

För att vi ska kunna minska transportbehovet, behöver vi bl.a. annat utveckla närservice, distansarbete och närproduktion. - Att folk bl.a. ska kunna handla i butiker på gångavstånd, istället för att behöva åka till externa köpcentrum, till andra städer eller till Danmark för att handla. Att vi har en blandad bebyggelse med både bostäder, arbetsplatser och service, för att möjliggöra att folk kan ha arbete på nära håll – istället för att göra långa arbetsresor till andra städer eller till Danmark. Att vi utvecklar distansarbete, så att t.ex. en person med kontorsarbete, som kanske fått ett arbete i Danmark, kan utföra arbetsuppgifterna som distansarbete på en dator hemma eller i någon lokal i närheten av bostaden.

Vidare att vi har närproduktion framförallt av livsmedel, istället för att skicka livsmedel och annat kors och tvärs över Europa och över jorden. På 80-talet lade PG Gyllenhammar och andra direktörer fram sitt Missinglinksprojekt – att bygga en massa transportleder kors och tvärs över Europa för att öka transportererna, som nu ingår i EUs frihandelsdoktrin, som har lett

till en vansinnig mängd transporter. Ett av dessa Missinglinksprojekt var då Skandinavisk link, som inkluderade fasta förbindelser över Öresund.

Hittills har mängden transporter hela tiden ökat, men det är en orimlighet att kurvan över transporterna ständigt kan öka snett upp till himlen, när vi vet att jorden har begränsade resurser. När det sedan gäller att få en kraftig minskning av bilismen, så är det en så stor fråga, så det räcker inte med en åtgärd, utan det behövs en kombination av ett flertal åtgärder. Det räcker inte med förbättringar av kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken, utan vi måste också få olika begränsningar av bilismen, och det är då också nödvändigt att minska behovet av transporter, om vi ska kunna få någon minskning av bilismen.

Byggande av fasta förbindelser över Öresund bidrar till att öka mängden transporter. När man bygger en ny trafikled, så bidrar den inte bara till att omfördela befintliga transporter, utan också till att nyskapa trafik, det som trafikforskare kallar för ”inducerad trafik”. En del säger att transporterna ökar, så därför måste vi så småningom ha en ytterligare fast förbindelse över Öresund. – Då tycker jag att man bör ställa sig frågan – Varför ökar transporterna? – Det kan finnas flera orsaker, men en viktig orsak var att man byggde en fast förbindelse – Öresundsbron – och bygger man en ytterligare fast förbindelse så ökar transporterna ytterligare. Jag vill därför säga: Man bygger en fast förbindelse för att öka transporterna – och därmed kommer man allt längre och längre bort ifrån ett hållbart samhälle.

En del politiska partier och andra tror på myten om den eviga tillväxten och ser tillväxt som ett mål för samhällsutvecklingen. De ser det då som något positivt att alla transporter ständigt ökar både bil-, flyg- och järnvägstrafik och de vill då ständigt bygga ut allt fler trafikleder och vill ha fler fasta förbindelser över Öresund. Men med en sådan utveckling kommer vi aldrig att klara klimatfrågan. Vi kanske kan leva våra liv här på jorden, men hur går det för kommande generationer. Kommer jorden då att bli en död planet i framtiden. Vad kommer kommande generationer att tycka om oss. Det kanske blir som i den kända miljövisan – ”Välfärdsvisan” – här en strof ur visan:
” Ska våra barn och barnbarn hata oss och förbanna
för att vi inte hade vett besinna oss och stanna”.

Miljövänlig färjedrift. En del har sagt att färjorna släpper ut så mycket avgaser, så att det är bra om färjorna läggs ner. Men för ett par år sedan kunde man läsa i en tidningsartikel att Scandlines hade planer på att övergå till eldrift med batterier för färjorna mellan Helsingborg och Helsingör. För att ta reda på hur det ligger till med detta, så ringde jag upp Scandlines och talade för några dagar sedan med en person som arbetar med miljöfrågor på Scandlines. Han sade då att det är på gång att införa 100% batteridrift för deras färjor mellan Helsingborg och Helsingör. De håller nu på att skriva kontrakt med Öresundskraft för att dra kabel till hamnen för laddning av batterierna och de har kontakt med ett motsvarande elbolag i Helsingör och de håller på att skaffa utrustning för ombyggnad av färjorna. Om det inte blir tidsförskjutningar, så är deras tidsplan för närvarande att de två första färjorna ska kunna köras med batteridrift under 2017, en färja i maj eller juni och en andra färja på hösten 2017. Det gäller då Aurora och Tyko Brahe.

Även bilförbindelse. De partier och andra som hyllar myten om den eviga tillväxten vill som jag nämnde ha fast förbindelse för både bil- och järnvägstrafik. När jag för några år sedan läste i en översiktsplan för Helsingborg kunde jag läsa om detta. Men jag kunde ingenstans i översiktsplanen läsa att man vill ha fasta förbindelser för att minska bil- eller flygtrafik. Om Miljöpartiet då vill ha en fast järnvägsförbindelse, så kanske de säger att det är bra att Miljöpartiet vill ha fasta förbindelser – och vi ska se till att det byggs järnvägsförbindelser, - men sedan kommer det säkert som en brasklapp – men sedan måste vi även bygga en vägförbindelse för att kunna bekosta förbindelserna, eftersom de vid en vägförbindelse kan ta

betalt av varje enskild bil. – Och bygger man även en vägtunnel, så kommer det att i kombination med en Fehmarnbeltförbindelse bl.a. att leda till en kraftigt ökad ström av långtradare mellan kontinenten och Skandinavien, långtradare som till största delen kommer att gå på fossilt bränsle, och därmed leda till kraftigt ökade växthusgasutsläpp och andra avgaser – och vi kommer aldrig någonsin att klara klimatet – och förr eller senare kommer jorden att bli en död planet.

Gynnar flyget. Miljöpartiet har bl.a. sagt att man vill ha en fast järnvägsförbindelse, och att man vill ha höghastighetståg för att minska flyget. Men när jag för några år sedan läste i översiktsplanen för Helsingborg, så kunde jag bl.a. se att de ville ha en järnvägstunnel för att snabbare komma till Kastrups flygplats, d.v.s. för att gynna flyget.

En ytterligare uppgift om detta. I HD den 1/8 förra året fanns det en artikel med rubriken ”Kastrup vill ha svenska höghastighetståg”. Inledningen till artikeln löd: ”Köpenhamns flygplats vill att den svenska höghastighetsjärnvägen som planeras mellan Stockholm och Malmö fortsätter över Öresundsbron. Det skulle öka flygplatsens upptagningsområde med en miljon människor.” Detta enligt presschefen på Köpenhamns flygplats. Kastrup är alltså intresserad av svenska höghastighetståg, och de skulle säkert också vara intresserade av att det blir en fast HH-förbindelse, som också skulle gynna flygets fortsatta ökning, och då vill ja tillägga – och därmed skynda på klimatproblemen. Vill Miljöpartiet medverka till en sådan utveckling?

Geologiska problem. Vi känner till de stora problem under många år som det varit att bygga Hallandsåstunneln. Jag har sett uppgifter om att de geologiska förutsättningarna att borra tunnlar under havsbotten i Öresund inte ska vara mindre problematiskt än vad det varit att borra tunnlarna i Hallandsåsen. De tunnlarna skulle ha tagit 4-5 år att bygga, men det tog 23 år att bygga, blev 18 år försenat och kostade mångdubbelt mot vad det var tänkt från början, och ledde till en mängd problem av olika slag. I HD den 12 dec. förra året fanns det en artikel om att en pensionerad professor i geoteknik anser att det finns stor risk att tunnelrören i Hallandsåstunneln spricker om godstågen kör för fort eller nödbromsar i tunneln. Vad skulle hända om något sådant skulle inträffa i en framtida tunnel under Öresund med upp till 40 meter havsvatten ovanför huvudet?

Någon kanske då funderar på att göra HH-tunnlar som sänktunnlar. Då är vi tillbaka till de tankar som fanns om HH-tunnlar på 70-talet, och som skulle kunna riskera att allvarligt försämra eller förstöra vattnet och det biologiska livet i Öresund och som kan riskera att negativt påverka havsströmmarna i Öresund och därmed också skada vattnet i Östersjön.

Indirekt energi. För att klara klimatet och andra miljöfrågor, så borde vi bl.a. minska de totala utsläppen från olika slags transporter inte bara de utsläpp som härrör från den direkta energin, d.v.s. från driften av olika fordon utan även de utsläpp som härrör från byggande och underhåll av infrastrukturen och från byggande och underhåll av olika fordon. De utsläpp som härrör från detta bör i ett livscykelperspektiv påföras den trafik, som sedan utnyttjar denna infrastruktur.

I en utredning från KTH om indirekt energi för transporter kan man bl.a. läsa att broar och speciellt tunnlar är extremt energikrävande att bygga. Om man någon gång i framtiden skulle bygga några HH-tunnlar, så skulle det kräva ett mycket stort antal lastbilstransporter för att frakta bort jord, sten och grus från havsbotten, och dessa lastbilar kommer sannolikt att till största delen drivas med fossil energi och släppa ut stora mängder med bl.a. koldioxid innan tunnlarna ens är färdiga. Dessutom behövs stora mängder material för betonginfordringen av tunnlarna, material som behöver utvinna och transporteras till tunnlarna. I KTH:s utredning kunde jag läsa ungefär följande: ”Även om tunneln sedan kommer att kunna användas i

hundra år, så är den indirekta energin som då bör påföras den trafik som sedan kommer att använda tunneln inte oväsentlig.”

Slutsats. Jag tycker att det är viktigt att vi får ett hållbart samhälle där vi klarar klimatet och andra miljömål, minskar behovet av transporter och får en kraftig minskning av bilismen, säger ett bestämt nej till ytterligare fasta förbindelser över Öresund och att vi även i framtiden kan ta en tur över Öresund och se havsutsikten, men då från batteridrivna färjor.

Flyget kan minskas med ekonomiska styrmedel i kombination med andra åtgärder. Det finns mycket som kan behöva förbättras när det gäller järnvägstrafiken, inte minst när det gäller underhållet, men istället för höghastighetståg bör vi se till att nattågstrafiken bevaras och utvecklas både i Sverige och nere på kontinenten och att det blir lättare att köpa tågbiljetter för utrikesresor på järnvägsstationer i Sverige.

Öppet brev till

Stadsbyggnadskontoret, Helsingborgs stad ledamöterna i
Helsingborgs kommunfullmäktige
ledamöterna i Stadsbyggnadsnämnden
ledamöterna i Miljönämnden

om Landborgsgaraget

Eftersom Helsingborgs kommunfullmäktige troligen kommer att ta ställning till frågan om Landborgsgaraget eller Landborgskopplingen, som de styrande nu av någon märklig anledning väljer att kalla byggandet av ett garage, i juni och eftersom det är en mycket stor investering med långtgående konsekvenser för framtiden, för barn och barnbarn, ber vi er ta del av våra argument och beakta det vi har att säga.

Behovet av minskat transportbehov och minskad bilism

I den klimatrappport, 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. Att då bygga för ökad bilism är helt fel. (Se även bifogad handling: "Även framtidens bilar förstör miljön". Den har tidigare, 2015, varit införd som insändare i HD.)

I Fredrik Gerttens film "Bikes vs cars" intervjuas experter, som hävdar att moderna städer satsar på cykel i stället för bil. Cykeln är inte bara avgasfri utan också smidigare och ibland även snabbare att ta sig fram med.

Argumentet om att Landborgskopplingen är bra för cyklister är väldigt falskt. Man har jämfört med det förslag till Landborgsgarage, som förkastades 1990, lagt till en cykelramp, ett underjordiskt cykelgarage och en cykelhiss. Vem vill parkera sin cykel i ett underjordiskt garage, när man skall ta tåget, en buss, besöka en butik eller ett evenemang? Troligen inte många. De flesta ställer sin cykel i cykelställ nära den affär, kulturinstitution eller vad det är man vill besöka. Det finns redan många cykelställ, men ska många fler cykla behövs fler cykelställ nära målpunkter. De kan gärna ha plexiglastak som skydd mot regn och så att det släpper igenom ljus. Om man gör om en del bilparkeringsplatser till cykelparkeringsplatser, kan fler människor ta sig till centrum med ett miljövänligt fordon och parkera. För cyklister som undviker höjdskillnaden och kanske avskräcks av trafiken nedanför Landborgen, kan man ordna fler cykelställ nära Kärnan, gärna med regnskydd.

Nu för tiden har många cyklister mycket god kondition, bättre än för ett par årtionden sedan. För dessa cyklister är nivåskillnaden med Landborgen inget problem. Man cyklar ner och upp för Bergaliden och Långvinkelsgatan. Ner håller man på bromsen av säkerhetsskäl. Det finns backar där man kan cykla både norr och söder därom. För de många cyklister med lite sämre kondition ligger det nära till hands att gå uppför hela eller en del av backen. För en hel del cyklister kan det nog vara bra med hjälp att ta sig upp. Om hissen vid terrasstrapporna varit lite större, hade de kunnat ta den. Det finns en lösning som är avsevärt billigare än Landborgsgaraget. Man kunde i Hallbergs trappor (trapporna från Billeplatsen öster om Mariakyrkan till Drottning Margaretas gata vid sydvästra hörnet av parken Slottshagen) installera en trapphiss på ett nytt trapppricke på trappans norra sida. På trappans södra sida kan

man behålla den ränna, som gör att man kan leda sin cykel uppför trappan. Med den nya trapphissen avser vi en vikbar elektriskt driven hiss av liknande typ, som på olika ställen finns inomhus för att rullstolsburna ska kunna ta sig uppför trappan men även utomhus vid Ransvik på Kullaberg och vid Mariakyrkan i Helsingborg. Trapphissen måste naturligtvis vara så stor att en cykel med cyklisten stående bredvid får plats och ha lämpliga säkerhetsanordningar. Man kan också tänka sig att man bygger om hissen vid Terrasstrapporna, så cyklar får rum i den.

Den cykelramp man planerar är för att inte få alltför brant lutning planerad att vara uppdelad i flera ramper mellan de olika våningarna i parkeringsgaraget. När man cyklat uppför en ramp och ska svänga för att ta sig uppför nästa ramp, måste man rimligen svänga ganska tvärt. Vid sådana svängar förlorar man så mycket fart, att det sannolikt inte blir lättare att cykla uppför hela rampsystemet än att cykla uppför Bergaliden eller Långvinkelgatan.

Helsingborg har ju mycket backar längs hela landborgskanten, som går från norr till söder i Helsingborg. Många cyklister kan ha ärenden upp- och nedför sådana backar på många andra ställen än vid centrum. För de personer, som skulle må bra av att cykla, att röra på sig, men inte för mycket, som av hälsoskäl inte ska överanstränga sig, borde få hjälp att ta sig uppför många andra backar än de vid centrum. Ett utmärkt sätt kunde vara att subventionera elcyklar för personer med läkarintyg på att begränsad fysisk aktivitet är värdefullt för deras hälsa.

Argument om att Landborgskopplingen är bra för äldre och funktionshindrade är märklig. Man har redan en hiss vid Terrasstrapporna. Man kunde ordna så det blir gratis att åka med hissen för alla, men åtminstone för äldre och funktionshindrade. Självklart borde öppettiderna vara bättre. Dessutom skulle de också kunna använda den trapphiss vi föreslår vid Hallbergs trappor (se ovan). En del funktionshindrade kan köra bil och kan ibland ha svårt att hitta parkeringsplats för funktionshindrad. Man borde göra om ett lämpligt antal parkeringsplatser på olika ställen i centrum till parkeringsplatser för funktionshindrade. Man borde också vara betydligt bättre på att bötfälla sådana bilister som utan tillstånd utnyttjar sådana parkeringsplatser. Man kan också ta buss från Bergaliden ner till centrum. Många äldre och funktionshindrade är beroende av färdtjänst. För några år sedan uppmärksammades enorma problem med färdtjänsten, både för de färdtjänstberoende och för personalen. Det är oerhört viktigt att man har tillräckligt med färdtjänstfordon, tillräckligt med personal och att personalen får sådana instruktioner och tid, att färdtjänsten kommer i tid, hinner till läkarbesök m.m. i tid och att den färdtjänstberoende, där det behövs, får hjälp till och från sin bostad och inte bara till ytterdörren.

Tror minskad biltrafik i city, men nej

En del tror att Landborgsgaraget skulle leda till minskad biltrafik i city (nedanför Landborgsen och norr om Trädgårdsgatan). En ny utredning (av Ramboll med rubriken "Trafikutredning Landborgskopplingen" daterad Malmö 2016-02-26) visar att det blir en mycket marginell minskning, och därför är det inget argument för att bygga ett Landborgsgarage.

Utredning bortser från inducerad trafik

Den utredning vi nämnde ovan utgår från att den totala biltrafiken är oförändrad och utreder bara hur biltrafiken kommer att omfördelas. Det är välkänt inom trafikforskning att nya satsningar på vägbyggen på lite sikt, efter några år, leder till inducerad trafik, och ökar trafiken. När bilister förstår, att det är gott om plats på en ny väg blir det fler som tycker att man kan ta bil eller göra extra körningar. Detsamma gäller rimligen stora parkeringshus och parkeringsgarage. På lite sikt hävdar vi att det blir mer biltrafik inte bara på Drottning

Margaretas gata utan även på Bergaliden. Det blir då även mer biltrafik från olika ytterområden inom och utom Helsingborg och in till Bergaliden, och senare även mer biltrafik nedanför Landborgsen, det vill säga att det kommer att öka den totala biltrafiken i Helsingborg. Därmed medför detta ökade klimatutsläpp, och vi vet att vi tvärtom kraftigt måste minska klimatutsläppen, om vi ska klara klimatproblemen. Men trafikutredningen från Ramboll ser endast till de kortsiktiga konsekvenserna, då den räknar med samma totala mängd biltrafik in mot de centrala delarna av Helsingborg efter bygget av ett eventuellt landborgsgarage som innan. Utredningen tar t.ex. inte hänsyn till att fler skulle kunna välja att resa med buss eller cykel framdeles vid resor in till centrum istället för med bil. Bygget av ett landborgsgarage kommer däremot att bl.a bidra till att fler kommer att välja bil istället för buss eller cykel vid resor till de centrala delarna av Helsingborg även i framtiden, med en fortsatt ökad biltrafik och ökade miljöproblem som följd.

Buller och avgaser

Det leder i sin tur till mer buller och avgaser för elever och personal vid skolorna längs Bergaliden. Åtminstone var det så för många år sedan, då skolbyggnaden i hörnet Bergaliden och Drottning Margaretas gata var Nicolaiskolans hallbyggnad, att solen låg på så det blev varmt. Man ville då öppna fönster, men det gick inte för det var för mycket buller, redan då utan Landborgsgarage. Med ett Landborgsgarage blir rimligen undervisningssituationen i den byggnaden ännu besvärligare för den friskola, som nu finns i den byggnaden.

Konsekvenser för cykling: Färre vågar cykla.

En annan konsekvens av ökad trafik på bl.a. Bergaliden blir sannolikt att färre vågar cykla till centrum. Cyklister, som tar cykelbanan över Stenbocksgatan vid Studievägen, genom Lasarettområdet och ska korsa Bergaliden och cykla nerför Bergaliden, kommer sannolikt att finna att det är svårare att ta sig över Bergaliden. Det kan avskräcka en del från att cykla till centrum.

P-platser i centrum utnyttjas bara till 68%.

Enligt utredningen av Tyréns "Allmän parkeringsanläggning i Helsingborgs stadskärna" november 2012, sid. 6, kommer beläggningen på parkeringarna i centrum sedan parkeringen på Ångfärjan och Hamntorget Västra stängts att vara 68 % i genomsnitt under den mest belastade timmen under dagen, nämligen kl. 12-13. Trots att det finns ledig kapacitet sedan 570 p-platser bortfaller, vill majoriteten av de styrande bygga ett nytt parkeringsgarage i Landborgsen för 600 p-platser. I slutet av utredningen (sid. 13) står det faktiskt: "Det är inte givet att de platser som försvinner med Ångfärjan ska/bör ersättas." Men det bryr sig de styrande inte alls om.

Jämför sjukvården, där det då och då läggs patienter i korridorer. Man får väl säga att belägningsgraden ofta överstiger 100 %. Vi är väl medvetna om att det är olika kassor och olika beslutsinstanser, landstinget (region Skåne) respektive kommunfullmäktige, men de är båda skattefinansierade och det var samma partier som styrde, när antalet sängplatser på Lasarettet blev för litet, och som nu styr i kommunen. Ett av partierna har visserligen ändrat sig, men majoriteten av de styrande visar tydligt att de värderar bilar högre än människor. Om de nu inte ändrar sig och säger nej till Landborgsgaraget?

Levande centrum

Helsingborgs Cityförening har i ett brev till Stadsbyggnadsnämnden 2016-04-20 skrivit att de ser Landborgskopplingen som en förutsättning för ökad tillgänglighet och ett levande city. Vi har ovan visat att Landborgsgaraget, den s.k. Landborgskopplingen sannolikt skulle göra att

en del cyklister inte vågar cykla till centrum, och att de föreslagna åtgärderna för cyklister inte innebär någon förbättring. Vi har vidare pekat på billigare och bättre sätt att öka tillgängligheten till centrum både för äldre och funktionshindrade och för cyklister.

Med sådana förbättringar för cyklister, som vi föreslagit i Cykelmanifest för Helsingborg (18 sidor), som vi överlämnade till kommunen 2015-12-22, och tillsammans med högre turtäthet på stadsbussarna och andra åtgärder, som föreslås i ”Synpunkter inför Helsingborgs stads utredning om hur man löser trafiksituationen på ett miljövänligt sätt som alternativ till de omdiskuterade bussfilerna” (9 sidor), som vi skickade 2016-03-13, kan man lättare få ett levande city än med de åtgärder Helsingborgs Cityförening föreslår i sitt brev. Om man gör om en del bilparkeringsplatser till cykelparkeringsplatser, kan fler människor ta sig till centrum med ett miljövänligt fordon och parkera. Det är inte fler bilar utan fler människor till centrum, som gör det levande. Om fastighetsägarna tog ut betydligt mindre hyreshöjningar än som varit fallet, tror vi också det skulle vara viktigt för ett levande centrum.

Kommunen eller cityhandeln skulle kunna införa något system för kollektiv hemtransport av varor från butiker med t.ex. mindre batteridrivna varubussar eller skåpbilar, som åker runt och hämtar upp varor från butiker, som de sedan levererar hem till kunder, eller skulle kunna införa något system med varuvagnar, som kunder kan ta med på bussar. Folk skulle då lätt kunna få hem tyngre eller skrymmande varor, t.ex. flera tunga varukassar, även om man tar buss eller cykel, utan att behöva ta bil in till de centrala delarna av Helsingborg för att handla i centrum. Om kommunen införde avgiftsparkering vid Väla, t.ex. genom att kommunen köper in marken där Välas parkeringar ligger, så skulle man kunna undvika en snedvriden konkurrens mellan cityhandeln och Väla.

Märkliga argument i brev

Brevet från Helsingborgs Cityförening säger att 900 p-platser försvunnit, medan kommunens utredare talar om 570 platser. Det är en märklig skillnad. Beträffande Landborgskopplingen skriver brevet: ”Eftersom projektet samtidigt innebär att bilarna inte kommer in i city ser vi det även ur ett miljöperspektiv som en mycket bra lösning utifrån alla aspekter.”

Landborgsgaraget gör verkligen inte att bilar inte kommer in i city. Enligt av kommunen beställd utredning blir det endast en ytterst marginell minskning av trafiken in i centrum, om Landborgsgaraget byggs. (Se under rubriken ”Tror minskad biltrafik i city, men nej” ovan.)

Oro för naturen i Landborgen och Rosenträdgården

Vi känner också en oro för vad som händer med Landborgen och Rosenträdgården, om man genomför projektet. Det finns vissa problem med grundvattnet, men som man tror att man kan bemästra. Man säger att det ska gå bra, men det sade de som planerade Hallandsåstunneln också. Vi minns också byggnation nära landborgskanten vid Vikingstrand, där en del av landborgen rasade och man sedan ordnade en armerad backe. Backen är där förstärkt med armeringsjärn för att hindra nya ras. Rosenträdgården ska tas bort under byggnadstiden och sedan återställas, enligt planerna. Vi är oroliga för om alla växter i Rosenträdgården klarar en sådan flytt och omplantering. Skulle den förstöras, är det en mycket stor skada. Även om man skulle klara det, så innebär det i varje fall att Rosenträdgården är borta under de år det tar att bygga det hela. Rosenträdgården är en fantastisk lugn och fin plats med härlig utsikt.

Till sist vill vi framhålla att pengarna behövs till mycket annat

Utöver alla de argument vi framfört för att Landborgsgaraget inte alls är bra för människor och miljö, är det dessutom mycket dyrt. Det har talats om 389 miljoner kr eller 400 miljoner

kr. De behövs verkligen bättre till annat: Satsa pengarna på en bättre skola, en tryggare vård, en stabil omsorg, en fungerande färdtjänst, på en utbyggd och gratis kollektivtrafik och bättre möjligheter att ta sig fram för gående och cyklister i hela kommunen. Helt enkelt: Ta ansvar för hela vår planet, alla människor och djur och kommande generationer!

Bilaga: ”Även framtidens bilar förstör miljön”. Den har tidigare, 2015, varit införd som insändare i HD.

Jordens Vänner Helsingborg enligt beslut på medlemsmöte 2016-05-15

Den ursprungliga motionen har delats upp i fem motioner för att lättare kunna behandlas på Klimatriksdagen. Jag gjorde då några mindre förbättringar av vissa att-satser. Här är den ursprungliga motionen, men med dessa mindre ändringar i några få att-satser.

Motion till Klimatriksdagen 2014 om Helt paket av åtgärder och ändrat system så pengar ej får styra

Det är stor skillnad på vad forskningen säger om att det är nödvändigt att ta klimathotet på allvar och den politiska handling, som de styrande visar upp. Det finns åtminstone en opinionsundersökning, som visar att en **stor majoritet** (68 %) av EU:s befolkning ser **klimatförändringar** som ett **mycket allvarligt** problem, viktigare än den ekonomiska situationen. Det är bara fattigdom, hunger och brist på dricksvatten, som folk tycker är allvarligare. En mycket stor majoritet inser att arbetet med att bekämpa klimatförändringarna kan bidra till att skapa nya arbetstillfällen. Majoriteten anser att huvudansvaret för att tackla klimatförändringarna ligger på nationella regeringar, på EU och på företag. (Special Eurobarometer 372: Climate change från juni 2011).

De genomgripande förändringar, som krävs, kan upplevas som väldigt svåra, men betänk följande: Om man fortsätter som hittills, kommer vi med mycket stor sannolikhet att tvingas uppleva skördekatastrofer och därigenom enorma flyktingströmmar, så dagens flyktingströmmar skulle komma att framstå som en stilla rännil i jämförelse. Naturkatastroferna blir så omfattande att vi panikartat tvingas till snabba mycket genomgripande åtgärder. Det är mycket bättre att redan nu planerat sätta igång med väl genomtänkta, genomgripande förändringar. Det verkar som om de inflytelserika inom politik, massmedia och ekonomi ser det som mycket **allvarligare, om det system, där pengar är avgörande, går under, än om jorden och mänskligheten går under.**

Klimatförhandlingar

Inför internationella klimatförhandlingar brukar våra politiker framhålla, att de är beredda till åtgärder, som de uppfattar som långtgående, men bara om andra stater också går med på det. Det är helt fel taktik. De åtgärder, som vi menar krävs för att lösa klimatproblemen, innebär egentligen, att man också löser andra miljöproblem och att vi människor får det bättre. Att vägra förbättra sin egen situation för att andra inte vill göra det, blir absurt. Nu kan det naturligtvis vara så att folkets intressen och maktavarnas intressen skiljer sig åt. Även den som bara är inriktad på ekonomisk lönsamhet för egen eller vänners del, borde inse att konsekvenserna av att fortsätta som vanligt blir oacceptabla på lite sikt.

Föredöme

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

Vi måste kunna svara på ett antal frågor:

Vilka krafter har vi emot oss? De som tjänar stora pengar på den nuvarande ordningen med enorm miljöförstöring, och som tycker att det är viktigare med snabb förräntning av investerat kapital än att försöka hindra klimatförändringar, kommer att vara mäktiga motståndare. De har miljarder och åter miljarder kr att kunna använda till propaganda och förtal, mutor och sabotage. Vi måste vara medvetna

om problemen, våga utmana dessa krafter och inse, att vi potentiellt har en överväldigande folkmajoritet på vår sida.

Vad är realism? När man framför krav på genomgripande förändringar möts man ofta av förlöjligande påståenden om att kraven skulle vara orealistiska. Tänk på att ekonomiska, juridiska och politiska lagar och regler har skapats av människor och kan ändras av människor, även om det är svårt. Naturlagar däremot kan vi inte ändra, utan dem måste vi anpassa oss till på ett smart sätt. Svårigheter måste vi tackla på ett klokt och genomtänkt sätt.

Vad krävs för att få acceptans för ett sådant åtgärdsprogram, som behövs för att rädda klimatet? Det väsentliga är acceptans hos en överväldigande majoritet av befolkningen och inte acceptans hos dem som nu har makten. För att få en sådan acceptans hos befolkningen krävs att alla människor får rimliga levnadsförhållanden, att man kan försörja sig med meningsfullt arbete, med god arbetsmiljö, att man kan få njuta av naturen och att man får tid att umgås med barn och vänner. För att detta ska vara möjligt krävs ett samhälle, som är betydligt mer jämlikt än idag. Man kan också sammanfatta det som att det krävs en **rättvis klimatomställning**.

Ett sådant rättvist samhälle kräver också betydligt mer personal inom välfärd, såsom skola, vård och omsorg, men även inom kulturen. Sådana jobb är inte bara meningsfulla och behövs för människor utan de har också praktiskt taget ingen negativ klimatpåverkan.

Ibland ställer journalister frågor av typen: Vad är den viktigaste åtgärden för att rädda klimatet? Det är ungefär lika intelligent som att fråga: Vad är det viktigaste för att baka bröd? Är det mjöl eller vatten eller jäst? På samma sätt, som det krävs flera ingredienser för att baka bröd, krävs det ett helt paket av många olika åtgärder för att lösa klimatproblemet.

Åtgärdsprogram för rättvis klimatomställning

I ett sådant åtgärdsprogram för rättvis klimatomställning krävs omställning både av jordbruk, trafik, energi, bostäder, industrin. Politiker har ibland uppmanat enskilda att ta sitt ansvar och köpa ekologisk mat. Det blir ett hån mot de fattiga, som inte har råd med ekologisk mat, som ju oftast är dyrare, särskilt med tanke på att samma politiker har försämrat villkoren för arbetslösa och sjukskrivna. De politiker som tar klimathotet på allvar måste besluta om total omställning av hela **jordbruket** till ekologiskt inom rimlig övergångstid, t.ex. 10 år, och besluta om allt som hör till såsom motsvarande krav för import och ordna så att det blir ekonomiskt rimligt både för bönder och för konsumenter. Köttkonsumtionen behöver minska, speciellt orimligt är det med sojabönor o.dyl. från fjärran länder som djurfoder.

All **energianvändning** liksom alla **transporter** har en viss miljöpåverkan även de förnybara energikällorna och transporter som drivs av förnybara energikällor. Den mest miljö- och klimatvänliga kilowattimmen är den som inte behöver förbrukas eller den transport som inte behöver utföras. Det gäller alltså att minska transportbehovet och att minska energiförbrukningen. De flesta åtgärdsförslag i övrigt är ganska självklara för den insatte. Åtgärdsförslagen återfinns i uppsatserna nedan.

Ett statligt företag driver naturligtvis den politik regeringen önskar. Annars skulle regeringen ge nya ägardirektiv till företaget och om inte det hjälper, byta ut generaldirektören. Det är en skandal, att det statliga företaget **Vattenfall** släpper ut mer växthusgaser än hela Sverige och köper in sig i eller köper upp energiföretag, som använder fossila bränslen. Vattenfall borde gå i spetsen för en energiomställning.

Åtgärdsförslaget i uppsats 21 kräver en kommentar: Åsa Romsson (mp) sade en gång att man måste **höja bensinpriset** ordentligt för att bidra till klimatomställning, men hon tillade att det inte kostar så mycket för en familj, inte mer än vad kollektivtrafiktaxan gått upp. Om kollektivtrafiktaxa och bensinpris höjs lika mycket bidrar det inte alls till någon klimatomställning. Det krävs istället avsevärt större ökning av bensinpriset, troligen ökning med flera hundra procent för att även de rika, som ju kör mest bil, ska minska sin bilkörning påtagligt. Det skulle drabba rika och fattiga väldigt olika. Det

borde drabba fattiga och rika lika. Ett tänkbart sätt att lösa den saken vore att man kan få **inkomstberoende rabattkort** för bensinköp, så den fattiga betalar mindre bensinskatt. För att hindra hamstring och svartförsäljning, skulle den mängd, som man får köpa till rabatterat pris begränsas **beroende på behovet**, t.ex. beroende på närhet till kollektivtrafik, till förskola, till affär m.m. Förbättras kollektivtrafiken påtagligt, så minskar behovet, som omprövas t.ex. en gång per år. Med denna metod klarar sig glesbygden på ett rättvist sätt. Alla glesbygdsbor är inte lika. T.ex. skulle en person med mycket hög inkomst, som jobbar i storstan men valt att bosätta sig 10 mil från jobbet i vacker miljö och bilpendlar, inte få någon rabatt. Avsikten med förslaget är att det ska kosta så mycket för sådana personer, att han flyttar på jobbet, på bostaden, utför distansarbete eller övergår till att cykla några km till kollektivtrafik istället för att ta bil.

Åtgärdsförslaget i attsats 33 kräver också en kommentar. I folkomröstningen 1955 om högertrafik röstade över 80 % nej. Tolv år senare infördes högertrafik utan några märkbara protester. Hur var det möjligt? En del ser det som ett exempel på att politikerna struntar i folkomröstningar, men det är helt fel. Det var ingen allmän konservatism, som fick en förkrossande majoritet att rösta nej. Folk var helt enkelt rädda för blodbad på vägarna. Man tänkte att i en kritisk situation har en del lärt det nya högertrafikbeteendet, medan andra reflexmässigt faller tillbaka i vänstertrafikbeteende och så smäller det. Politikerna tog oron på allvar och genomförde **den största statliga informationskampanjen i Sveriges historia**. Det var inte bara slagor som ”Håll dig till höger Svensson” utan detaljerad information som kom gång på gång om hur man gör i alla möjliga trafiksituationer. Dessutom infördes hastighetsbegränsningar med enormt låga farter under en övergångstid och sedan permanenta hastighetsbegränsningar. Tidigare hade vi haft fri fart utanför tätbebyggt område. Motorskribenter hade påstått att hastigheten inte har någon betydelse för olyckorna, trots att varje fysiklärare kan bevisa att påståendet var lögn. Människor kände sig därför lugna och det inträffade ingen olycka med personskada första dagen och ingen dödsolycka på några dagar efter högertrafikomläggningen. Betänk då att tidigare dog i genomsnitt tre personer per dag i trafiken. Idag dör mindre än en per dag i genomsnitt i trafiken. Idag behövs en lika omfattande informationskampanj, men nu för att informera dels om varför en omställning är nödvändig och dels om hur man klarar alla möjliga praktiska situationer på ett klimatsmart sätt.

Åtgärdsförslaget i attsats 47 kräver också en kommentar. Sådana tekniska saker som behövs för klimatomställning kan t.ex. vara tåg, spårvagnar, trådbussar, biogasbussar, cyklar, solceller, vindkraftverk, energisnåla vitvaror, värmepumpar, mottrycksgeneratorer m.m. Många tror, att bilindustrin bara kan producera bilar, men det visas tydligt i den utmärkta boken ”Slutkört” av Lars Henriksson att det inte stämmer. År 1941 förbjöds tillverkning av privatbilar i USA i princip över en natt. Då var det för att tillverka krigsmaterial. Nu behövs det för en rättvis klimatomställning och för att överleva på jorden.

Tillväxt

Vi skulle få det bättre, vi skulle fortsätta räkna BNP, men sluta använda BNP som ett mått på välfärd, sluta ha ekonomisk tillväxt, det vill säga procentuell ökning av BNP, som ett mål för samhällsutvecklingen. Vi måste föra fram en vision om hur detta skulle kunna gå till. Om Sverige skulle ta dessa förslag på allvar och snabbt genomföra en rättvis klimatomställning med satsning på järnvägstrafik med upprustad järnväg, energibesparande teknik, solenergi men även betydligt mer personal i skola, vård, omsorg och kultur, så skulle vi förmodligen få en kraftigt ökad BNP, d.v.s. kraftig ekonomisk tillväxt under några år. När vi sedan har energisnål teknik och hållbara produkter utan inbyggt slitage, kan produktionen minska, d.v.s. BNP minskar och den ekonomiska tillväxten blir negativ, samtidigt som vi människor får det bättre.

Om nödvändigt utmana mäktiga ekonomiska intressen.

Det krävs att människors behov och hänsyn till naturens begränsningar går före kraven på ekonomisk lönsamhet, snabb förräntning av investerat kapital, storföretags profit, rikas girighet eller vad man vill kalla det. Om regering och riksdag tar klimatfrågan på allvar måste människors behov och mänsklighetens långsiktiga överlevnad prioriteras före ekonomiska vinstintressen. Caremaskandalen

visade att vinstintressen fungerar dåligt i vården. Tågkaoset visar att vinstintressen inte fungerar i tågtrafiken. Hästköttskandalen visade att vinstintressen fungerar dåligt också i annan verksamhet.

New Public Management

Inom offentlig verksamhet, t.ex. skola, vård och omsorg, har man sedan 90-talets början infört ekonomiska styrregler som ska likna marknadsmekanismer. Inom skolan har man elevpeng, som t.ex. gör att pengarna till en tvåparallellig grundskola med i genomsnitt 17 elever per klass inte räcker till lärarlönerna utan man tvingas ha mer än 30 elever i en del klasser. Tidigare regler sade att en klass delas i två om den är större än 25 i lågstadiet och 30 i högre stadier och staten betalar lärarlöner. En rektors viktigaste uppgift numera är inte att undervisningen ska fungera bra, utan att skolans budget ska gå ihop. Vårdinrättningar kan få betalt efter hur många patienter som kommer, varför en patient som får omfattande och rejäl vård är olönsam, medan en som skickas hem för tidigt, åter insjuknar och kommer tillbaka fler gånger är lönsam. Det kan också handla om poliser, som måste uppfylla viss kvot av nykterhetskontroller och genomför dem dagtid så det går fortare i stället för lördagskvällar, då de skulle ta fast flera rattonyktra förare. När budget måste hållas har miljökontor inte råd att göra de miljökontroller, som skulle behövas. Skottland har regionalt självstyre bl.a. inom sjukvård. När Skottland för 10-15 år sedan slopade New Public Management och lät deras motsvarighet till hälso- och sjukvårdslagen styra sjönk dödligheten med 12 %. I Sverige ser man att de allra flesta av riksdagens 16 miljömål inte kommer att uppfyllas, eftersom pengarna alltid går före. **New Public Management är ingen naturlag utan kan avskaffas, om den politiska viljan finns.**

De genomgripande åtgärder och livsstilsändringar, som krävs för att rädda klimatet kommer knappast att **accepteras av de breda folklagren**, om nedmonteringen av välfärden fortsätter, om otryggheten fortsätter att öka, om massarbetslösheten och förnedringen av arbetslösa fortsätter. För att få acceptans och till och med entusiasm i breda folklager krävs att behandlingen av sjuka och arbetslösa blir värdig, att alla kan få **meningsfullt arbete** med fast anställning, god arbetsmiljö och en lön så man slipper oroa sig för sin privata ekonomi. Med andra ord det krävs ett samhälle som är betydligt mer **jämlikt**. Det gäller att minska på arbetstiden och dela på jobben, minska stressen och därigenom minskar utbrändheten och andra sjukdomar.

Aktiebolag fungerar som ett sätt att få pengar till företag, men bara om de ger tillräckligt hög avkastning till aktieägarna. Ett företag, som tillverkar det som verkligen skulle behövas för en klimatomställning och som går ihop men inte ger tillräckligt hög vinst får inga pengar av aktiemarknaden. Även lönsamma företag, som tillverkar det som behövs, tvingas av aktiemarknaden slå igen och verksamheten flyttas dit där lönsamheten är större, men ofta blir arbetsmiljön och utsläppen till omgivningen avsevärt värre. Om det blir en allvarlig miljökatastrof går företaget i konkurs och företag och ägare vältrar över kostnaderna på samhället. Om man **ändrar aktiebolagslagen, så aktieägarna tvingas betala**, skulle förmodligen de flesta sälja sina aktier i företag som förstör miljön och därmed skulle värdet på sådana företag sjunka kraftigt.

Ibland hör man folk säga att dessa miljöåtgärder är nog bra, men de är orealistiska, ty det går inte att **få fram pengar** till det. Det är som om folk aldrig hört talas om bonusar och fallskärmar och mångmiljardvinster i vissa storföretag. Det finns pengar i samhället, men de har hamnat i fel fickor. Kommuner kan ta pengar från stora vägbyggen, från onödiga skrytbyggen och från onödigt många och orimligt höga chefslöner. Kommuner och landsting kan också höja skatten och ibland är det nödvändigt, men det har nackdelen att det också drabbar lågavlönade. Har man makt över staten kan man göra betydligt mer. Man kan höja grundavdraget rejält och skärpa progressiviteten åtminstone till nivån från 1980 så skatten höjs kraftigt för de rika men sänks för de fattiga. Skatten måste naturligtvis av rättviseskäl vara lika vid viss inkomst oberoende av om inkomsten kommer från förvärvsarbete, pension, sjukpenning eller a-kassa. Man kan införa en kraftigt progressiv bolagsskatt, så pengar tas från storföretags mångmiljardvinster utan att det drabbar fattiga småföretag. Man kan införa kraftiga skatter på miljöförstöring och subventioner av det miljövänliga. Det mest miljöskadliga ska naturligtvis förbjudas med mycket kraftiga straff för miljöbrott.

Ekonomiskt system

När man talar om att ändra systemet så pengar inte längre ska få styra, kommer man inte ifrån ordet **kapitalism**. Jag försöker ofta undvika ordet för att det är så känsloladdat och för att det ofta missuppfattas. Om man med kapitalism menar privat ägande av produktionsmedel blir det lite konstigt. Om man då är emot kapitalism, är man då mot familj jordbruk eller mot en snickare, rörmokare e.dyl., som har ett eget företag med sig själv eller någon enstaka till som utför arbetet? Nej, det vore orimligt. Blir allt bra, om företag förstatligas? Nej, det visar väl tydligt det statligt ägda Vattenfall. Om man i stället med kapitalism menar ett system, där ekonomisk vinst för kapitalägarna är avgörande för vad som produceras, hur mycket och hur det produceras, blir det självklart att man måste vara emot kapitalismen. Att rädda klimatet, ta hänsyn till naturens begränsningar och människors behov måste vara det avgörande i stället för pengar och lönsamhet. Företag, som följer dessa nya regler, kan få fortsätta i privat ägo. Däremot bör företag, som vägrar följa nya miljö- och klimatregler eller som saboterar folkförsörjningen, förstatligas. Ska de exproprieras eller ska ägarna få betalt? De bör få betalt vad företaget är värt, men från det måste man dra den miljöskuld företaget orsakat. Det kan tänkas, att de skador på människor och miljö som företaget orsakat i Sverige eller i andra länder eller i världshaven är större än företagens värde.

Mot ovanstående bakgrund yrkar jag att Klimatriksdagen till regering och riksdag framför följande krav:

Allmänna krav:

1. att ta forskares varningar om katastrofala klimatförändringar på allvar, åstadkomma en rättvis klimatomställning och drastiskt minska utsläppen av växthusgaser till noll så snart som möjligt.
2. att Sverige omgående startar denna omställning oberoende av andra länder, eftersom den kan göras så det blir till fördel för invånarna i Sverige.
3. att omställningen ordnas på ett socialt hållbart sätt, så det inte går ut över de fattiga varken i Sverige eller i fattigare länder.
4. att alla de arbetsuppgifter, som behöver utföras för denna omställning, fördelas så att alla, som kan och vill arbeta, får ett meningsfullt arbete.
5. att det för en sådan rättvis klimatomställning krävs ett helt paket av åtgärder för att lyckas bl.a. följande:
6. att sluta använda skällsord som "orealistiskt" om förslag, som naturvetenskapligt är fullt möjliga, men strider mot ekonomiska, politiska eller juridiska regler, vilka ju faktiskt är möjliga att ändra.

Krav kring jordbruket

7. att riksdagen beslutar att hela jordbruket inom en viss rimlig övergångsperiod, t.ex. 10 år, helt ska gå över till ekologisk odling.
8. att motsvarande krav ställs på import av livsmedel, så jordbrukskemikalier, som förbjudits i Sverige, inte får ha använts på importerade produkter.
9. att de styrande ser till att de ekonomiska villkoren blir rimliga både för bönder och konsumenter vid en sådan omställning av jordbruket.
10. att praktisk utbildning i ekologisk odling på betald arbetstid ordnas både för bönder och sådana som vill ägna sig åt lantbruk.
11. att spekulation i markpriser hindras bl.a. genom att innehav av jordbruksmark kopplas till brukarplikt och att skogsbolag förbjuds att köpa jordbruksmark.
12. att upphöra med import av proteinrikt djurfoder av typ fiskmjöl och sojaböner.
13. att Sverige åter ska kunna vara självförsörjande på livsmedel och ha beredskapslager som räcker åtminstone ett par år.

Krav kring trafik:

14. att transportbehovet minskas kraftigt bl.a. genom att frihandelsdoktrinen ersätts med en närproduktionsprincip, vilket innebär att huvuddelen av livsmedel och andra dagligvaror närproduceras.

15. att transportbehovet minskas kraftigt bl.a. genom att samhällsservice såsom t.ex. affärer, skolor, förskolor, vårdcentraler, bibliotek i betydligt högre grad än nu ska finnas nära där folk bor både i städer och på landsbygd

16. att transportbehovet minskas kraftigt bl.a. genom att arbetsplatser ska ordnas närmare där folk bor.

17. att en mycket stor del av den trafik, som ändå behövs, måste överföras från bilism och flyg till miljövänlig kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik.

18. att denna omläggning ska ske genom en lämplig kombination av åtgärder, som begränsar bilismen och flyget, genom åtgärder, som förbättrar kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, och genom bättre information.

Exempel på åtgärder enligt punkt 18 för att begränsa bilismen i kombination med andra åtgärder:

19. att byggandet av nya stora vägar, t.ex. Förbifart Stockholm och andra motorvägar, omgående upphör.

20. att långradartrafik förbjuds, där man har fungerande järnvägstrafik eller miljövänlig sjöfart som alternativ för godset.

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

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

23. att farthinder byggs vid alla skolor, förskolor och vårdcentraler.

24. att inrikesflyget förutom till övre Norrland och till Gotland avvecklas.

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

Exempel på åtgärder enligt punkt 18 för att förbättra miljövänlig trafik i kombination med andra åtgärder:

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

27. att privatiseringslektugan i järnvägstrafiken upphör och snarast återgår i offentlig regi med samlat ansvar både för tågtrafik, järnvägsstationer m.m.

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

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

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

31. att lokal kollektivtrafik ska vara avgiftsfri.

32. att cykelbanor byggs ut, så cyklar kan komma fram snabbt och säkert både i stad och på landsbygd.

Exempel på åtgärder enligt punkt 18 för att förbättra informationen i kombination med andra åtgärder:

33. att det behövs en lika omfattande statlig informationskampanj, som den största i Sveriges historia, nämligen den inför högertrafikomläggningen, men denna gång för att förklara för allmänheten dels varför en klimatomställning både av trafiken och samhället i övrigt är nödvändig och dels hur man klarar alla praktiska vardagsproblem på ett miljövänligt sätt.

34. att lättillgänglig information om miljövänlig kollektivtrafik, linjesträckningar, tidtabeller, närmaste hållplatser ska finnas på alla järnvägsstationer, hållplatser, bibliotek, sjukhus, skolor, andra offentliga instanser, många affärer o.dyl.

35. att det i minst en järnvägsstation eller busstation i varje kommun ska finnas en utförlig karta över centralorten och en karta över hela kommunen, där man lätt kan hitta alla gator och vägar, offentliga byggnader, parker och naturområden m.m. och hur och när man med kollektivtrafik kommer dit och tillbaka.

36. att det vid varje hållplats och pendeltågsstation ska finnas en karta över närområdet.

Drift av bilar som ändå behövs:

37. att det för den biltrafik, som ändå behövs, trots alla åtgärder i attsatserna 14 – 36, ordnas så de kan drivas mycket energisnålt och med något förnybart drivmedel, vare sig det blir miljövänlig el, biogas av avfall eller skogsråvara, eller annat, som verkligen blir miljövänligt.

38. att biobränslen, som produceras genom att utnyttja åkrar, som behövs för att alla även de fattiga ska kunna äta sig mätta, snarast avvecklas.

39. att biobränslen, som produceras genom att utnyttja regnskog eller tar ut så mycket organiskt material ur skogar, att skogarnas ekosystem hotas, snarast avvecklas.

Krav kring husuppvärmning:

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

41. att befintliga bostäder renoveras så det inte blir lyxrenovering utan att de blir energisnåla och miljövänliga.

Krav kring elproduktion:

42. att huvudkravet på produktion, distribution och konsumtion av el, ska vara att utnyttja så energisnål teknik som möjligt utan att i övrigt förstöra miljön.

43. att den el som behövs ska framställas med sådan förnybar teknik, t.ex. sol, vind, redan utbyggd vattenkraft, som har minimal miljöbelastning.

44. att ändliga energikällor, kärnkraft och fossila bränslen avvecklas så snart som möjligt.

45. att staten genom ägardirektiv och eventuellt även genom byte av generaldirektör tvingar det statliga bolaget Vattenfall att sluta med fossila bränslen och kärnkraft och aktivt driva på för en energiomställning enligt attsatserna 42 – 44.

Krav på industrin:

46. att all processindustri åläggs att ta tillvara överskottsenergi till el med mottryckskraft och/eller i fjärrvärme eller på annat sätt utnyttja överskottsvärme, under förutsättning, att det kan ske energieffektivt med hänsyn till produkternas livscykelanalys och miljövänligt i övrigt.

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

48. att industrin i övrigt åläggs att successivt ställa om produktionen till sådant som behövs för att människor ska kunna leva bra på jorden även i framtiden.

Övergripande krav på samhällsekonomin:

49. att det är orimligt att ha ekonomisk tillväxt som ett mål för vårt samhälle.
50. att människors behov och hänsyn till naturens begränsningar måste gå före kapitalägares krav på snabb förräntning (vinst, avkastning, profit eller vad man vill kalla det) av investerat kapital.
51. att i offentlig verksamhet såsom skola, vård, omsorg, färdtjänst, kollektivtrafik m.m. ska skollag, socialtjänstlag, läkaretik, miljö- och klimatmål vara styrande och prioriteras före budgetmål, och allehanda marknadsliknande målstyrande räkneregler.
52. att en rättvis klimatomställning organiseras så att alla som kan och vill arbeta, ska få meningsfullt arbete, och att man delar på jobben, minskar arbetstiden, så alla får en rimlig arbetsbelastning.
53. att aktiebolagslagen ändras så aktieägare blir betalningsskyldiga för skador på klimat, miljö och människor, som företaget orsakar, vare sig i Sverige eller i andra länder.
54. att man för att få pengar till alla dessa åtgärder för att rädda klimatet ska ta pengarna där de finns, det vill säga från stora vägbyggen, från storföretags mångmiljardvinster, genom kraftigt progressiv beskattning och beskattning på resursslöseri.
55. att företag, som producerar sådant som verkligen behövs och som inte går med förlust, inte ska få läggas ner.
56. att företag, som vägrar följa lagar eller som saboterar folkförsörjningen, ska kunna förstatligas.

Motion till Klimatriksdagen 2014:

Transportlöseriet från EU

EU skapades bl.a. för att ge frihandel mellan länder i Europa. Detta kan låta bra, men har utvecklats till frihandel till varje pris. Man har vid upphandling inte fått ta hänsyn till korta transportavstånd utan endast till kostnader, om man ska följa EU:s regler, samtidigt som transporter är alldeles för billiga med hänsyn till miljön. Detta i kombination med Gyllenhammars gamla Missinglinksprojekt, som numera utgör en del av EU:s trafikpolitik, har lett till en vansinnig ökning av mängden transporter kors och tvärs över Europa och över världen, med bl.a. kraftigt ökade klimatutsläpp som följd. Transporter som dessutom ofta går alldeles för fort på vägarna.

Vi har hört att potatis som odlats i Danmark fått skickas till Italien för att tvättas och sedan till Tyskland för att behandlas och slutligen till Sverige för att säljas. En del pannkakor som serveras i skolor i Sverige har gräddats i England och sedan skickats med flygfrakt till Sverige. En del fisk som fångats utanför Nordnorge har skickats med flygfrakt till Kina för att rensas och sedan till Sverige för att säljas. Om sådant betraktas som lönsamt, så kan vårt ekonomiska system behöva konstrueras om.

För t.ex. boende i Helsingborg i det bördiga Skåne borde kanske 95% av maten kunna komma från nordvästra Skåne. Numera förekommer försäljning av närproducerat i liten skala bl.a. vid Bondens egen marknad, men detta borde vara det normala för all mat vi köper.

Nu har upphandlingsreglerna nyligen ändrats, så att det blir lättare att ta andra hänsyn än bara priset. Det är ett litet, litet steg i rätt riktning. Men för att vi framdeles verkligen ska kunna få ett hållbart samhälle i balans med vad naturen tål, så är det naturligtvis nödvändigt att detta följs upp av större steg i rätt riktning.

De politiska partier i Sverige och andra länder som verkligen vill arbeta för att klara klimatet och andra miljömål och få en ansvarsfull hushållning med jordens begränsade naturresurser borde därför bl.a. kraftfullt verka för att EU:s frihandelsdoktrin ersätts med en närproduktionsprincip. Syftet med denna närproduktionsprincip skall då vara att alla varor och då speciellt livsmedel och andra dagligvaror så långt naturresurserna tillåter skall produceras i samma region eller regiondel i Europas olika länder, där varan ska konsumeras. Det behöver dock inte vara fel med handel mellan länder. Det gäller varor, som med hänsyn till naturresurserna inte kan produceras i samma regiondel i ett land, där det konsumeras. Man borde dock sträva efter så korta transportavstånd som möjligt.

Vi vill därför att klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda:
- att de politiska partierna ska verka för att EU:s frihandelsdoktrin ersätts med en närproduktionsprincip, med syfte enligt stycket ovan.

Antagen av Miljöförbundet Jordens Vänner Helsingborg på medlemsmöte 2014-04-26

Motion 116: Ett annat ekonomiskt system

Jag vill att Klimatriksdagen ska framföra till Sveriges och andra folkvalda att vi måste börja arbeta för en radikal förändring av nuvarande miljöbelastande ekonomiska system till fördel för ett system baserat på att skapa pengar utan ränta och en behovsstyrd fördelning av världens ändliga resurser

Vi måste gå från att försöka förändra detaljer i dagens samhällsbyggande, till att förändra samhället i grunden genom att arbeta fram en ekonomi som tar hänsyn till de sociala och ekologiska förhållandena på Jorden. Miljö- och klimathotet är nu en realitet. Vi kan inte vänta längre på lösningar inom det nuvarande utdaterade ekonomiska systemet!

Vårt nuvarande samhälle saknar simultankapacitet när det handlar om samhällets problem. Därför är Jordens alla ändliga resurser aldrig i debattens centrum på en och samma gång. Hade de varit det, hade vi bättre förstått att "förändring av första ordningen", alltså förändring inom nuvarande system har nått vägs ände. Vi behöver därför lägga mycket mera kraft på "förändring av andra ordningen", vilket alltså är att förändra vårt nuvarande föråldrade ekonomiska system, som kräver ständig tillväxt och således ständigt ökande resursförbrukning och miljöbelastning.

Ständig ekonomisk tillväxt är totalt oförenlig med ekologisk kunskap och vi måste rätta oss efter de ekologiska och andra naturvetenskapliga lagar som gäller på vårt enda jordklot. Dessutom har den ekonomiska tillväxten inte lett till tillväxt i välförstånd i motsvarande grad och har misslyckats att uppfylla miljontals människors grundläggande behov såsom mat, vatten, bostad och jobb.

Även om en del har idéer om hur en alternativ ekonomi ska fungera, kan man inte säga, att vi har en gemensam syn på det. Vi kan också se, att om samhället snabbt skulle ställa om efter olika miljökrav, skulle vi sannolikt få uppleva en kraftig ekonomisk tillväxt under några år. När vi sedan har energisnåla produkter utan inbyggt slitage, skulle vi kunna få en kraftigt minskad BNP, d.v.s. negativ ekonomisk tillväxt, men ändå få det betydligt bättre för människor och miljö. För att kunna peka ut socialt och ekologiskt hållbara lösningar behöver vi också utreda de grundläggande tabubelagda frågorna som har med det ekonomiska systemet att göra:

1. Vem eller vilka skall kontrollera penningtillverkning? Det gäller inte bara sedlar och mynt utan även alla pengar som skapas i form av siffror i datorer.
2. Vem eller vilka skall äga de pengar som skapas ur tomma intet?
3. Enligt vilka regler skall pengar som skapas ur tomma intet föras ut i samhället?

Vi måste arbeta för ett ekonomiskt system som är bra för alla människor, alla djur och för hela Jorden och som möjliggör jämnare resursfördelning och harmoniskt samarbete med naturen istället för plundring och exploatering. Det är på grund av de miljö-, klimat-, ekologiska och sociala problemen som vi måste förändra nuvarande ekonomiska system för att det helt enkelt har gjort sitt!

Vi är många som vill förändra nuvarande ekonomiska, sociala och ekologiska situation, men vi vet inte hur. "Tack vare" miljö- och klimathoten samt de enorma sociala kontrasterna som råder i världen är det vår generation som måste förändra Sveriges och Jordens ekonomiska system till något mycket bättre, så att kommande generationer överhuvudtaget skall ha en chans att kunna leva på Jorden.

Detta är ett resultat av sammanslagningen av motionerna 9, 84 och 116 Motion 301: Ett nytt penningssystem måste ersätta dagens skuldbaserade

Vi vill att Klimatriksdagen ska framföra till Sveriges folkvalda och andra berörda myndigheter att vårt skuld-baserade penningssystem måste ersättas med ett demokratiskt och transparent system om vi ska kunna lösa resursutarmningen och negativ miljöpåverkan. Det behövs ett system att skapa pengar utan ränta och en behovsstyrd fördelning av jordens ändliga resurser som på sikt leder till nolltillväxt.

Ekonomisk tillväxt genom ständigt mer flytande bränsle som olja och fossilt kol har varit en del av vårt dag-liga liv över 150 år. Evig tillväxt i en ändlig värld är inte längre möjligt och en orsak är att vårt penningssystem är skuld-baserat då privata företag tillför nya pengar genom skulder. Då vi nu har passerat Peak Oil så kan tillväxt inte längre fortgå och kriserna kommer att förvärras och påfrestningarna på miljön kommer att öka i fruktlös försöka att öka tillväxten.

Därför måste makten att skapa pengar lyda under demokratisk kontroll och frikopplat från resursanvändningen.

Om medborgarna i Sverige, efter en nationell informationskampanj får svara på de tre samhällsavgörande frågorna nedan om hur pengar skapas och fördelas i samhället kan vi skapa ett hållbart samhällen som vi idag bara kan drömma om. För att finna hållbara lösningar behöver vi då utreda de samhällsavgörande tabubelagda frågorna som har med nuvarande ekonomiska systemet att göra, och som måste förändras.

1. Vem eller vilka skall kontrollera hur pengar skapas?
2. Vem eller vilka skall äga de pengar som skapas?
3. Enligt vilka regler skall pengar som skapas föras ut i samhället?

Källor: Dangerous exponentials a radical take on the future; Tim Morgan.

Perfect storm energy, finance and the end of growth; Tim Morgan.

De-growth is not enough; Ted Trainer.

Modernising Money: Why Our Monetary System is Broken, and How We Fix It;
Kapitalismen avslöjad. Den gigantiska bankbluffen - ett enastående politiskt och ekonomiskt bedrägeri av Per Lundgren.

Stopp för externa köpcentra

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

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

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

Kategori: Samhällsplanering

Kommunerna ska inte bygga fler bilvägar

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

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

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

Kategori: Infrastruktur

Förslag för en fossilfri transportsektor:

Trafikverket ska inte bygga fler bilvägar

En åtgärd som är grundläggande för att kunna uppnå en fossilfri transportsektor är att sluta bygga nya bilvägar. Därför förslår jag att Trafikverkets budget ska utformas så att alla pengar för nyinvesteringar läggs på utbyggnad av järnväg, samt gång- och cykelvägar. Ingenting ska gå till nya bilvägar.

En stor del av Sveriges koldioxidutsläpp kommer från biltrafiken. För att kunna minska dem tillräckligt måste vi köra mindre bil. Det räcker inte att ersätta de bensindrivna bilarna med bränslesnåla bilar som drivs med förnyelsebara bränslen. Detta framgår av utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:83). Det finns väl belagt i forskningen att nya bilvägar leder till ökad biltrafik. Fenomenet kallas inducerad trafik och förklaras i rapporten ”Att hantera inducerad efterfrågan på trafik”, som tagits fram av Trivector på uppdrag av dåvarande Vägverket. Sammanfattningen till denna rapport bifogas.

På grund av detta är det i nuläget extremt olämpligt att bygga nya bilvägar. Trots det lägger Trafikverket (och Sveriges kommuner) fortfarande mycket pengar på nya bilvägar. Det är naturligtvis inte hållbart. Därför föreslår jag att Trafikverkets budget framöver utformas så att alla pengar för nyinvesteringar läggs på utbyggnad av järnväg, samt gång- och cykelvägar. Ingenting ska gå till nya bilvägar. De vägar som finns ska underhållas och åtgärder som är av stor vikt för trafiksäkerheten och som inte ökar kapaciteten kan genomföras, men för övrigt ska alla Trafikverkets pengar läggas på utbyggnad och underhåll av järnväg, gång- och cykelvägar. Eventuella halvfärdiga bilvägar ska inte byggas klart.

Att hantera inducerad efterfrågan på trafik



Dokumentinformation

Titel: Att hantera inducerad efterfrågan på trafik

Serie nr: 2009:8

Projektnr: 8126

Författare:

Kvalitets- granskning

Beställare: Vägverket, SNE

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2008-12-08	Synopsis	Beställare
0.2	2009-02-26	Utkast	Internt
0.3	2009-03-01	Utkast slutrapport	Beställare
0.9	2009-03-17	Slutrapport	Beställare
1.0	2009-03-30	Slutrapport	Beställare

Förord

Denna rapport är redovisningen av etapp I av ett tänkt större forskningsprojekt inom ramen för Vägverkets SNE-grupp RPD (Road Planning and Design).

Projektet om inducerad trafik och dess konsekvenser som helhet syftar till att förbättra kunskapen om detta, vilket innebär kunskap om hur kapacitetshöjande väginvesteringar påverkar trafikarbetet och miljön och därmed de övergripande transportpolitiska målen. I kommande etapper förväntas projektet leda till förbättrade modellsystem (SAMPERS) och metoder så att de på ett tillräckligt sätt kan beakta fenomenet inducerad trafik och se till att effekterna tas med i trafikprognoser och samhällsekonomiska kalkyler.

Huvudsyftet med föreliggande rapport och delredovisning är att ge underlag till effektiv kunskapsspridning inom Vägverket och andra aktuella parter om vad inducerad trafik är och vad det får för konsekvenser för hur väginvesteringar bör behandlas. Fokus i rapporten har därför lagts på att bena ut hur fenomenet fungerar och vad det har för konsekvenser.

Lund Mars 2009
Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning	1
1. Trafikens roll i samhället	3
1.1 Transporter behövs	3
1.2 Transporternas kostnader	3
2. Inducerad trafik är ett faktum	5
2.1 Därför är inducerad trafik värt att studera	5
2.2 Forskningen är enig	7
3. Så här fungerar fenomenet med inducerad trafik	11
3.1 Utbud och efterfrågan	11
3.2 Priselasticitet	14
3.3 Kapacitetsökningen fylls nästan av trafikökning	16
4. Efterfrågestyrd investering eller investeringsstyrd efterfrågan	19
4.1 Inducerad efterfrågan på transporter har spärr på investeringar i infrastruktur	19
4.2 Det går att välja investeringsstyrd efterfrågan	20
5. Trafikplaneringen är den strukturformande stommen i det fysiska samhällsbygget	23
5.1 Investering i vägkapacitet, transporter och markanvändning samspelar	24
5.2 Stadsmotorvägsystem ger en helt ny tillgänglighetsstruktur	26
5.3 Investering i utökad vägkapacitet öppnar upp för ny markexploatering	28
5.4 Dynamiska effekter av utökad vägkapacitet	32
6. Vägen till fungerande lösningar börjar med problemdefinitionen	35
6.1 Väginvesteringar kan vara motiverade	35
6.2 Mer vägkapacitet löser inte trängselproblem	36
6.3 Vägar i sig skapar inte problem med utsläpp	37
7. Metoder för inducerad trafik i beslutsprocessen	39
7.1 Behandla transportefterfrågan som utbudselastisk	39
7.2 Tillfällen i planeringsprocessen då inducerad transportefterfrågan bör beaktas	40
7.3 Inkludera inducerad efterfrågan i samhällsekonomiska kalkyler	42
8. Svenska exempel på väginvesteringar och inducerad trafik	45
8.1 Exempel från en förstudie om genomfarters kvalitet och tätortens användning	45
8.2 Exempel från effekter av handelsetableringar	51
8.3 Exempel på utspridning av boendet respektive koncentration av arbetsplatser	56
8.4 Exempel på inverkan från förbifarter	63
9. Referenser	69

Sammanfattning

Ökad vägkapacitet skapar ny trafik. Detta fenomen kallas inducerad trafik och är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning. Fenomenet handlar om att det finns ett samband mellan utbud och efterfrågan. Då vägkapaciteten eller kvaliteten ökar så minskar uppoffringen för att färdas på vägen vilket ökar efterfrågan. Inducerad trafik definierar den trafik som nygenereras av vägkapacitet och är alltså trafik *utöver* den som omfördelas till den nya vägen i tid eller från andra vägar. Inducerad trafik inkluderar inte heller ökad trafik på grund av att befolkning eller ekonomiskt utrymme ökar.

Det är inte nya vägar i sig utan den ökade hastigheten och den relativa attraktiviteten med ny vägkapacitet som gör att trafikanter *använder* de ökade möjligheterna till att öka sina transporter och därmed det totala trafikarbetet. Trafikanterna utnyttjar tidsvinsterna de gör på ökade hastigheter till att resa mer och längre. Den ökade nytta som väginvesteringen ger möjlighet till – genom t ex ökad hastighet eller kortare avstånd till alternativa aktiviteter – innebär att den genererar ökad trafik utöver den som fanns redan innan.

Möjligheter till transporter är viktiga och de bidrar till mycket positivt och önskvärt. Samtidigt för transporter med sig en rad konsekvenser och kostnader i form av utsläpp, buller, barriärer, trängsel, olyckor, ytanspråk etc. De flesta av dessa kostnader ökar med ökade transporter. Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål visar att dessa i stort nås för de delar som handlar om nyttan med transportsystemet. De etappmål som handlar om konsekvenserna nås däremot inte utom för ett fåtal etappmål. För koldioxidutsläpp går dessutom utvecklingen i fel riktning.

Det är viktigt att förstå vad inducerad trafik är och hur fenomenet fungerar för att kunna planera transportsystemet för en hållbar utveckling. Konsekvenser av transportsystemets planering och utformning måste beskrivas korrekt annars riskeras ineffektiva långsiktigt verkande investeringar.

Inducerad trafik omfattar både omedelbara beteendeanpassningar och på längre sikt dessutom förändrad lokalisering och markanvändning som med tiden ger ytterligare beteendeförändringar som spår på effekten.

En mängd forskning har kvantifierat samband mellan vägutbud och efterfrågan på transporter. Variationen i storleksordning är mycket stor från att 10 % minskad restid ökar trafikarbetet med 3 % till hela 110 % på lång sikt. Även om elasticiteten varierar stort i olika studier är slutsatsen entydlig.

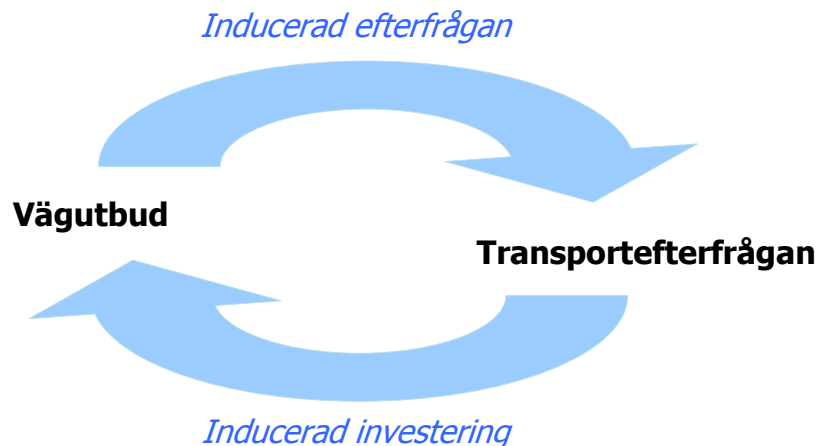
Fenomenet med inducerad trafik fungerar även omvänt. Då vägkapaciteten på olika sätt minskar så minskar efterfrågan och trafikarbetet. Det är lika fel

att tro att trafikmängderna är de samma då kapaciteten försämras som att inte räkna med att ökad vägkapacitet kommer att öka den totala mängden.

Utbudet av vägkapacitet påverkar även efterfrågan på andra transportsätt. Efterfrågan är kopplat till utbudet av olika transporter och hur attraktiva dessa är *relativt* varandra. De färdmedel som erbjuder hög transportstandard (låg generaliserad kostnad) kommer att få större del av transporterna, än de som erbjuder sämre standard. Olika alternativ ställs i relation till varandra.

Investeringar i infrastruktur har enligt senare tids forskning mycket liten nettoeffekt på regioners tillväxt och utveckling. Snarare möjliggör investeringarna en *omflyttning* i regionen till lägen med hög tillgänglighet för vägtransporter. Produktiviteten i regionen kan till och med skadas om investeringarna inducerar ineffektiv – det vill säga utspridd – utveckling. Kraftfulla investeringar i en region kan genom omflyttningseffekterna däremot förskjuta utveckling till dessa på bekostnad av omkringliggande regioner.

Samband mellan tillgång på väg och transportefterfrågan fungerar i båda riktningarna, se Figur nedan. Ökad efterfrågan på transporter leder till nya investeringar i infrastruktur. Och leder till ökad efterfrågan på vägtransporter som leder till nya investeringar och så vidare i en fortsatt spiral.



Figur Ökad vägkapacitet (utbud) och ökad efterfrågan på transporter driver på varandra

Inducerad trafik betyder inte att det inte finns nytta med väginvesteringar eller att nya investeringar helt ska undvikas. Men det är viktigt att räkna med dessa inducerade effekter då projekt eller alternativ utreds. Om inte den inducerade efterfrågan inkluderas riskeras felaktiga prognoser och ofullständiga kalkyler över nyttor, konsekvenser och kostnader. I förlängningen betyder det en uppenbar risk för beslut om ineffektiva investeringar.

Den viktigaste slutsatsen är att det finns ett klart samband mellan hur trafiksystemet planeras och hur trafiksystemet används. Genom planering och investeringar styrs den kvalitet och relativa attraktivitet som erbjuds för olika alternativ. Den totala transportmängden går att påverka genom ändrade uppoffringskostnader för trafikanter och transportörer. Och det styr efterfrågan på både färd sätt och mängd transporter.

1. Trafikens roll i samhället

1.1 Transporter behövs

Kommunikationer är och har alltid varit en viktig funktion för samhället. Det finns en mängd nyttor vi kan skaffa oss genom att transportera gods och personer. Kommunikationernas grundläggande funktion är att överbrygga geografiska hinder för samspel mellan människor, företag och länder. Företag vill transportera sina varor till kunder, medborgare vill kunna ta del av de tjänster och varor som erbjuds. Arbetstillfällena och arbetskraft ska kunna matchas effektivt.

Målet för transportsektorn är att ge medborgare och näringsliv en god tillgänglighet genom ett tillförlitligt transportsystem som kan transportera människor och varor till olika önskvärda möjligheter. På många sätt har vi hittills lyckats väldigt väl med detta. Den historiska utvecklingen av transportsektorn har inneburit fantastiska och ständigt ökade möjligheter att ta del av utbud av arbetstillfällena och handel. Det gäller såväl i Sverige som internationellt.

Drivkrafterna för att öka nyttan av transportsystemet har alltid varit starka. Det har fått till konsekvens att trafiken kontinuerligt ökat under lång tid, och det gäller såväl person- som godstrafik. Kring 1950 reste vi svenskar i genomsnitt 8 km per dag, idag är den sträckan drygt 40 km. Räkna vi även med utrikes resor så närmar vi oss en genomsnittlig reslängd på 50 km per person och dag. Det betyder att den dagliga reslängden har ökat mer än 5 gånger på ca 50 år. Samtidigt är den tid vi använder för att resa i stort konstant, kring 80 min, även om den skiljer med upp till nästan 20 minuter per dag i regioner med olika förutsättningar. Den ökade reslängden har historiskt främst varit möjlig genom att vi färdas med högre hastighet. De hastighets- och kapacitetsförbättringar som investeras i transportsystemet tas ut i fler och längre resor – inte i totalt minskad restid.

1.2 Transporternas kostnader

Transporter är alltså viktiga och bidrar till mycket positivt och önskvärt i och för samhället. Samtidigt för de med sig en rad konsekvenser och kostnader i form av utsläpp, buller, barriärer, trängsel, olyckor, ytanspråk etc. De flesta av dessa kostnader ökar med ökade transporter.

Den årliga uppföljningen av det transportpolitiska målet och dess delmål¹ konstaterar att vi är bra på att nå målen för de delar som handlar om nyttan med transportsystemet. De etappmål som handlar om kostnaderna – konsekvenserna av en ökad rörlighet – nås däremot inte utom för ett fåtal av delmålens etappmål. För målet om minskade koldioxidutsläpp går dessutom utvecklingen i fel riktning.

Transporter är en av de sektorer som bidrar mest till utsläppen av koldioxid – närmare 40 % i Sverige, och ca 25 % globalt om de internationella flygresaerna räknas in. Om man endast räknar de avtalsreglerade utsläppen står svensk transportsektor för cirka 30 % av Sveriges koldioxidutsläpp. Andelen utsläpp från transporter är i Sverige relativt stor jämfört med andra europeiska länder mycket beroende på att vi har en förhållandevis koldioxideffektiv elproduktion.

Persontransporter står med cirka tre fjärdedelar för den övervägande delen av transporternas koldioxidutsläpp medan godstransporter står för resterande fjärdedel. Den allra största delen – hela 92 % – av koldioxidutsläppen kommer från vägtransporterna. Trafiksektorn är den enda sektor som också ökar sin andel av koldioxidutsläppen, och transportmängderna ökar i betydligt större takt än vad den tekniska utvecklingen minskar utsläppen. Gapet mellan faktiska utsläpp och målnivån om frysta totala koldioxidutsläpp är alltså ständigt växande.

För att skapa ett transportsystem med robust, tillförlitlig tillgänglighet för en hållbar utveckling som inkluderar kraftigt minskade koldioxidutsläpp krävs en ny kurs och utforskande av de bästa tänkbara åtgärder och planering. Stern² pekade redan 2006 ut kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser som en *förutsättning* för att inte den långsiktiga ekonomiska utvecklingen ska drabbas.

I takt med en ökad medvetenhet om de negativa konsekvenserna av vår ständigt ökande rörlighet blir det mer och mer uppenbart att samhälle och transportsektor inte enbart kan tillhandahålla ökade möjligheter utan att samtidigt förhålla sig till kostnaderna förknippade med utnyttjandet av detta ökade utbud. Det betyder att vi också måste öka vårt medvetande om hur olika åtgärder i transportsystemet påverkar transporter och inte minst mängden transporter. För att klara detta krävs att alla konsekvenser, både direkta och indirekta, på kort och lång sikt inkluderas i planeringen av vårt transportsystem.

¹ SIKA Rapport 2007:3

² Stern 2006, The Stern Review on the Economics of Climate Change

Synpunkter på projektet med en anläggning för LNG för fartygsdrift

Vi i Miljöförbundet Jordens Vänner Helsingborg blev liksom Naturskyddsföreningen i Helsingborg kallade till ett informationsmöte 2013-12-04 på Kemiras kontor i Helsingborg om ett planerat projekt med LNG (Liquid Natural Gas = Flytande naturgas) på Kemiras område för fartygsdrift. Arrangörer för mötet var Kemira, Öresundskraft, NSR och Helsingborgs Hamn, som alla samarbetar om detta projekt.

Vi fick höra att det inte var bråttom att komma in med synpunkter, men nu har vi dröjt väl länge. Vi beklagar att vi inte skickat in dessa synpunkter förrän nu.

Projektets syfte

Vi uppfattade projektets syfte så, att man vill göra en förstudie för att eventuellt bygga en anläggning för LNG (flytande naturgas) på södra delen av Västkusten, Malmö eller Helsingborg. Om det blir i Helsingborg så är det aktuellt med Kemiras område vid kusten för att fraktfartyg skulle kunna tanka med LNG. Därigenom skulle man kunna minska utsläppen av svavel och andra miljöskadliga ämnen drastiskt. På längre sikt tänker man sig kunna gå över till LBG (flytande biogas), eftersom de kemiskt sett är i princip detsamma. Ett direktiv från EU om att minska svavelutsläppen ligger bakom.

Våra utgångspunkter

Som miljöorganisation kan vi inte nöja oss med att skadliga utsläpp minskar. Vår utgångspunkt är att föreslå sådant som gör det möjligt för framtida generationer att leva på denna vår jord. Det innebär, att vi så snart som möjligt måste sluta med fossila bränslen, som bidrar till växthuseffekten, och gå över till förnybara bränslen. Det är också nödvändigt att inte använda mer förnybara bränslen än vad som kan ingå i ett fungerande kretslopp, än vad som nybildas varje år. Uttag av förnybart bränsle får inte heller skada hållbara ekosystem, man får inte ta sådant från åkrar, så man tar maten från fattiga i världen. Eftersom förnybar energi inte räcker till dagens enorma transportapparat, måste man kraftigt minska behovet av transporter. Mat och många andra varor fraktas ofta kors och tvärs över jorden för att en viss bearbetning är billigast på andra sidan jorden och nästa bearbetning någon helt annanstans.

Detta globala vanvett, som många kallar frihandel innebär ingen frihet för de fattiga i världen eller för kommande generationer, utan bara för ett litet antal mäktiga kapitalägare. Vi vanliga människor, som konsumerar dessa ”åksjuka” varor, skulle egentligen kunna leva gott med betydligt mer av miljövänlig närproduktion. Sedan onödiga transporter avskaffats, finns det ändå en hel del transporter, som måste ordnas så att de blir så miljövänliga som möjligt.

Våra synpunkter på detta LNG-projekt

Det finns många aspekter på det nu aktuella LNG-projektet. Det gäller både säkerhetsproblem och miljön för närboende, arbetsmiljön, växthuseffekten och andra utsläpp till luften samt resursproblem och frågan var råvaran kommer ifrån, om man sedan går över till LBG.

Säkerhetsaspekter

För många år sedan hade vi hört om stora explosionsriskerna med LNG. Den är ju kraftigt nedkyld för att kunna vara i flytande form. Om ett läckage inträffar och flytande gas hastigt värms upp skulle kanske ett explosionsartat förlopp kunna inträffa. Under informationsmötet gavs visserligen besked som verkade lugnande för detta problem. Kanske har man den tekniken under kontroll, men en ordentlig granskning och redogörelse för dessa säkerhetsaspekter krävs. Det är också viktigt att de närboende och närboendes organisationer får tillfälle att granska säkerhetsanalyser. Vi fick på mötet höra, att det kunde bli en förhöjd risknivå för dem som arbetar med gasen. Det är viktigt att man skaffar sådana rutiner och tekniska lösningar att arbetsmiljöriskerna inte ökar. För att åstadkomma detta är det viktigt med samarbete med berörda arbetare och fackliga organisationer.

Växthuseffekten och andra utsläpp till luften

LNG är fossilt bränsle och ohållbart i längden, däremot ger det lite mindre utsläpp av växthusgaser, och mycket mindre utsläpp av andra skadliga ämnen än det fartygsbränsle som är det vanliga idag. Svavelutsläpp skulle reduceras med 100 %, eftersom naturgas inte innehåller svavel alls. Att göra stora nya investeringar i fossila bränslen är knappast rimligt. Det, som möjligen skulle kunna försvara en satsning på en LNG-anläggning ur miljösynpunkt, är dels att man ganska snart skulle kunna gå över till LBG (flytande biogas) och att LNG ändå ger en viss miljömässig förbättring. Egentligen borde vi skriva att det blir något mindre dåligt för miljön än dagens situation under en övergångsfas, tills man kan gå över till ett miljömässigt acceptabelt drivmedel för fartyg. Det förutsätter dock att LBG är acceptabelt och det återstår ett par problem.

Det ska också sägas, att fartygsdrift är betydligt energisnålare per tonkm än lastbil och faktiskt även energisnålare än tåg på långa sträckor. Det är ju bra för miljön, men det gäller ändå att få till en drift, som är förnybar och inte bidrar till växthuseffekten. Vi frågade under informationsmötet om fartygen byggs om för att kunna drivas med LNG. Vi fick svaret, att man inte kommer att göra det, utan att det kommer att införas på nybyggda fartyg. Om man ändå bygger nya fartyg, gäller det att bygga dem så miljövänliga som möjligt. Det borde innebära en modern form av segel i kombination med solceller och batterier samt lämpligt biobränsle. Den lämpliga formen av biobränsle blir förmodligen LBG (flytande biogas), om man kan få fram råvaran på acceptabelt sätt. I så fall skulle man under en kortare övergångstid kunna använda LNG (flytande naturgas) i avvaktan på att man kan få fram tillräckliga mängder LBG. När man har vind av tillräcklig styrka och med acceptabel riktning borde man bara använda vindkraften. Vid andra tillfällen och inne i hamnar underlättar det naturligtvis, om man kan ha andra drivmedel än vind. För färjorna mellan Helsingborg och Helsingör har man tydligen planer på att använda elektriska batterier som laddas med eluttag, när färjan ligger i hamn. Se artikeln ”Färjor blir batteridrivna” i Helsingborgs Dagblad 2014-06-07 sidan

A15. Det verkar vara en mycket bra idé under förutsättning att det är förnybar el och varken el från fossila bränslen eller från kärnkraft, men det är förmodligen svårare för längre fartygsrutter. Man kunde gott undersöka om bränsleceller vore ett ännu bättre alternativ än LBG.

Resursproblem och skogsekologi

Går det att få fram tillräckliga mängder biogas? Att göra biogas av organiskt avfall är mycket positivt, eftersom man får närsalterna precis som vid vanlig kompostering, men att man dessutom får metan, biogas, som kan användas som bränsle. Kanske kan processen effektiviseras, så man får ut mer per kg avfall, men åtminstone kan man göra biogas av en betydligt större andel av det organiska avfallet. Det handlar dock inte om obegränsade mängder. Dagens bussar i Helsingborg går på biogas från organiskt avfall, men åtminstone för några år sedan behövde man ibland använda naturgas i stället. Man ska naturligtvis inte slänga mer mat för att få mer bränsle eller köra hit avfall från andra områden. Man måste utreda hur mycket biogas man kan få ur den mängd avfall, som finns. Det kan också vara bra att få veta hur stor energiförlust det blir vid nedkylning av biogas till flytande biogas. Sedan är det väl så att nedkylningen behövs för att kunna ha med tillräckligt med bränsle för långa transporter.

Det har också talats om att använda skogsråvara för att framställa biogas. Om man inte tar ut mer ur skogen än den årliga tillväxten av biomassa, och inte äventyrar den biologiska mångfalden, kan säkert en del användas för att göra biogas. Frågan är dock hur stora mängder det kan bli. Ett problem med det moderna skogsbruket är att den biologiska mångfalden på många håll hotas. Ett annat problem är att man förmodligen redan använder den skogsråvara, som går att ta ut på ett hållbart sätt. Är det någon användning man kan minska på för att få mer biogas? Vi anser, att man gärna kan minska väldigt mycket på mängden reklam, men även en del på mängden engångsförpackningar, engångstallrikar och liknande. Om den skogsråvaran istället kunde användas för att på ett miljövänligt sätt driva de transporter som verkligen behövs vore det bra. Vi har dock uppfattat det som att det finns planer på att använda barr och löv, toppar och kvistar, rötter och stubbar för att göra biomassa av det. Det bekymrar oss, eftersom näring måste gå i ett ekologiskt kretslopp i skogen, så skogsmarken inte utarmas. Vi vet inte hur mycket av sådant material man kan ta utan att skogens ekologi hotas. Vi menar att den saken måste utredas av opartisk expertis och redovisas, så att alla kan bedöma och ta ställning till det.

Kväveoxider

Enligt uppgift skulle flytande gas kunna ge 100% reduktion av svavel och av partiklar, och om det är i form av LBG även 100% reduktion av koldioxid, men däremot endast 90% reduktion av NO_x. - Är detta tillräckligt? På färjorna Helsingborg - Helsingör, där man idag använder lågsvavlig olja och katalysatorer har man idag 97-98% reduktion av NO_x. Kanske ett eventuellt införande av LNG / LBG även måste kombineras med krav på att dessa fartyg även måste ha katalysatorer till motorerna för att få en rening av NO_x på närmare 100%.

Slutsats miljökonsekvensutredningar och smart teknik

Innan vi kan ta ställning till det föreslagna LNG-projektet krävs en del utredningar och redovisning av dessa. Det gäller dels säkerhetsproblem och konsekvenser för närboende och för arbetsmiljön, dels hur man på bästa sätt även kan använda vindkraft och solenergi som en viktig del av fartygens drift och dels hur mycket och vilken typ av skogsråvara man kan använda utan att skogens ekosystem äventyras. Utöver att vi behöver svar på dessa frågor har vi i denna skrivelse pekat på en del villkor vi hävdar måste ställas för man ska kunna tala om ett socialt och ekologiskt hållbart transportsystem. Det gäller bl.a. att behovet av transporter

måste minska kraftigt, att fossila bränslen avvecklas så snart som möjligt och att förnybara bränslen inte får produceras genom att utnyttja åkrar, som behövs för att alla även de fattiga ska kunna äta sig mätta. Det gäller också att ta hänsyn till andra utsläpp såsom kväveoxider.

Miljöförbundet Jordens Vänner Helsingborg
Antaget av medlemsmöte 2014-06-29

Förslag angående:

Information om lokal och regional kollektivtrafik.

Information på järnvägsstationer o. dyl.

För den enskilde resenären som skall resa med tåg, börjar och slutar resan som regel inte vid en järnvägsstation, man måste också på ett praktiskt sätt ta sig till och från järnvägsstationen. Om det inte finns något annat sätt att ta sig till eller från stationen än med bil, eller om andra sätt upplevs som för omständliga eller om information om andra alternativ är bristfälliga, finns det en uppenbar risk, i varje fall vid kortare tågresor, att personer som är vana att resa med bil inte nöjer sig med att åka bil till stationen utan kommer att göra hela resan med bil - d.v.s. att de väljer motorvägen istället för järnvägen. Om vi vill få trafik från motorvägarna till järnvägarna är det därför bl.a. väsentligt att ägna uppmärksamhet åt anslutningsförbindelserna till och från järnvägsstationerna och informationen om dessa anslutningsförbindelser.

Flertalet tågresenärer har innan de startar resan kännedom om aktuella tågtider, när de skall kliva på och av tåget och har ofta också tillgång till tidtabell för bussarna på den egna orten, men saknar däremot för det mesta tidtabell för lokal och regional anslutningstrafik på orten där de kliver av tåget som besökare. Det är då väsentligt att den informationen liksom information om tågförbindelser finns på järnvägsstationen. Liknande information borde även finnas på andra större trafikterminaler som färjeterminaler och på busstationer.

Informationen bör vara så lättillgänglig och logiskt uppställd och enhetligt lika på olika stationer, så att resenärerna snabbt skall serveras den information de behöver, och så att flertalet resenärer utan jäkt och utan att behöva leta skall ha möjlighet att inom några sekunder eller någon minut kunna veta hur de skall fortsätta sin resa med lokal eller regional anslutningstrafik.

Men olika resenärer har olika informationsbehov, och därför bör det också finnas olika slags information om anslutningstrafiken på järnvägsstationerna. Jag tycker att man skulle kunna dela in resenärerna i fem olika kategorier med hänsyn till graden av informationsbehov.

- 1) Resenärer som både har lokalkännedom och kännedom om den lokala/regionala anslutningstrafiken på orten, och som skall resa med nästa förbindelse.
- 2) Resenärer som har lokalkännedom, men saknar kännedom om den lokala/regionala anslutningstrafiken.
- 3) Resenärer som både saknar lokalkännedom och kännedom om den lokala/regionala anslutningstrafiken.
- 4) Resenärer med behov av fördjupad information om anslutningstrafiken, t.ex. om byten, returresa till stationen eller information på andra språk.
- 5) Resenärer med behov av speciell eller personlig information, t.ex. äldre eller handikappade personer.

- 1) Resenärer som både har lokalkännedom och kännedom om den lokala/regionala anslutningstrafiken på orten, och som skall resa med nästa förbindelse.

De resenärer som har lokalkännedom och som brukar åka med de lokala eller regionala bussarna, och då känner till busslinjerna eller i varje fall den busslinje de brukar åka med och vid vilka hållplatser de skall kliva på och av, har som regel ändå inte tidtabellen i huvudet, speciellt om bussarna går på oregelbundna tider. De behöver då få svar på en fråga, t.ex. "När går nästa 1:a till

På järnvägsstationerna finns nuförtiden bildskärmsmonitorer med uppgift om avgångs- och ankomsttider för tågen. Ofta finns det också monitorer med uppgift om avgångstider för regionala bussar, men däremot saknas på flertalet platser monitorer med uppgift om lokaltrafiken.

I t.ex. Helsingborg finns på Knutpunkten (Helsingborg C) totalt 72 st. bildskärmsmonitorer, fördelade på 13 grupper och någon enstaka monitor. 11 av dessa grupper består av 6 monitorer, varav två monitorer för avgående resp. ankommande tåg, två för avgående regionalbussar, en för avgående färjor till Helsingör och en för allmän information. Däremot finns ingen monitor med information om lokaltrafiken i Helsingborg.

Jag föreslår när det gäller Helsingborg att dessa grupper av 6 monitorer liksom den grupp som finns i

bussvänthallen vardera utökas med två monitorer, en för lokalbussar i riktning norrut från stationen och en för lokalbussar i riktning söderut från stationen, d.v.s. totalt en utökning från 72 till 96 monitorer. Dessa monitorer bör då liksom monitorerna för regionaltrafiken ge uppgifter om tid för nästkommande buss för de olika linjerna, vart bussen går, hållplatsbeteckning där bussen stannar vid stationen, och helst också om det är möjligt uppgift om ev. förseningar, på motsvarande sätt som monitorerna för tågtrafiken.

Om järnvägsstationer kompletteras med monitorer för lokal/regional kollektivtrafik enligt ovanstående exempel, skulle det möjliggöra att personer med kännedom om denna trafik snabbt medan de är inne på stationen skall kunna veta när de behöver gå ut till hållplatsen, så att de inte vid t.ex. dåligt väder skall behöva stå länge ute och vänta vid en hållplats.

2) Resenärer som har lokalkännedom, men saknar kännedom om den lokala/regionala anslutningstrafiken.

Resenärer som saknar kännedom om den lokala eller regionala kollektivtrafiken behöver fler uppgifter för att kunna utnyttja trafiken. De kan bl.a. behöva svar på följande frågor:

- Finns det lokal busstrafik i den här staden?
- Vilka busslinjer finns det?
- Går någon eller några av busslinjerna i närheten av mitt resmål?
- Går någon eller några av dessa busslinjer också förbi eller i närheten av järnvägsstationen?
- Vilken av busslinjerna verkar vara bäst för mig att åka med?
- I vilken riktning från stationen skall jag åka på den busslinjen?
- Vilken hållplats på busslinjen ligger närmast mitt resmål?
- Var ligger hållplatsen vid stationen, där jag skall kliva på bussen?
- När går nästa buss på den busslinjen i den riktning jag skall åka?

En resenär som kommit med tåget kanske vill hinna uträtta något ärende på stationen, t.ex. att handla eller äta något innan han fortsätter med anslutningsresan till sitt resmål. Då kan han behöva svar på ytterligare frågor:

- Hur lång tid tar bussresan till mitt resmål?
- Hur ofta går bussarna?
- När går nästkommande eller senare buss?
- När är jag framme om jag tar en senare buss?

Genom tydliga informationstavlor om såväl lokal som regional kollektivtrafik anslagna i väntsalarna på alla järnvägsstationer på väl synliga platser för resenärerna som kommer från tågen, skulle de snabbt kunna få svar på ovanstående frågor.

I en stad av Helsingborgs storlek skulle det kunna vara lämpligt med två större informations-tavlor, en för den lokala och en för den regionala trafiken. (Ev. skulle där informationstavlan för den regionala trafiken kunna ersättas med en hänvisningsskylt till Länstrafikens informationspelare i bussterminalen strax utanför väntsalen. Informationen på den pelaren borde dock förbättras i vissa avseenden.)

Dessa informationstavlor bör överst vara försedda med någon tydlig rubrik, t.ex. "LOKAL BUSSTRAFIK I HELSINGBORG" (eller liknande) för att för resenärerna från tågen dels tala om att det finns lokal busstrafik i Helsingborg, och dels tala om att här finns det information om den lokala busstrafiken.

Tavlorna bör innehålla en förteckning över alla busslinjerna i staden, med uppgift om vart bussarna går, vilken väg de går och vid vilken hållplats intill stationen som bussarna stannar (för de bussar som går förbi eller i närheten av stationen). Vidare bör det finnas en tydlig linjekarta, där man kan särskilja de olika linjerna och med tydliga linjenummer och där det framgår på vilka gator bussarna går och var de olika hållplatserna utefter linjerna ligger, ev. uppdelat på fler linjekartor om det behövs för tydlighetens skull. Det bör även finnas någon mindre hänvisningskarta som visar hur man går från den plats där man befinner sig till de olika hållplatser vid eller i närheten av stationen, där de olika bussarna stannar.

Slutligen bör det på tavlan även finnas anslaget aktuella tidtabellsblad för de båda riktningarna för i varje fall de busslinjer som går förbi järnvägsstationen. På dessa tidtabellsblad bör man i klartext kunna utläsa när bussarna kommer till hållplatsen vid stationen, gärna markerat med fetstil, men även när bussarna kommer till några andra hållplatser längre fram på linjen.

En resenär kan då med hjälp av linjeförteckning, linjekarta och hänvisningskarta se vilken busslinje han skall åka med och var han skall kliva på och av bussen och hur han skall gå för att komma till närmaste hållplats. Sedan kan han genom att titta på närmaste monitor se när nästa buss på linjen kommer, då även med hänsyn till eventuell försening. Om han vill veta hur lång tid bussresan tar eller om han vill ta en senare buss kan han istället se i aktuellt tidtabellsblad.

Ett exempel på informationskarta av det slag som jag här har beskrivit finns, eller har i varje fall tidigare funnits på Malmö Centralstation, dock med ett viktigt undantag, den saknade tidtabellsblad eller andra uppgifter med tider för bussarna, och några monitorer med uppgifter om busstrafiken fanns inte. Jag tror att den hänvisade till ett telefonnummer som man kunde ringa för sådana uppgifter. Men att behöva gå till en telefonautomat för att ringa något informationskontor, där man kanske hamnar i en telefonkö är onödigt omständligt och tidsödande för att få enkel information. Om man kommit fram på kvällen kanske informationskontoret dessutom är stängt. Sådan information borde finnas direkt på informationstavlan.

3) Resenärer som både saknar lokalkännedom och kännedom om den lokala/regionala anslutningstrafiken.

En resenär som saknar lokalkännedom måste först kunna ta reda på var hans resmål finns innan han kan ta reda på hur han skall resa dit. På stationerna finns ofta anslaget någon turistikarta. I t.ex. Helsingborg är kartan i kanten försedd med annonser för olika firmor m.m. Detta är bra om dessa annonser gäller aktuella resmål för resenärer. Men för en resenär som skall kunna hitta till en aktuell gatadress, är det viktigt att kartan är försedd med en komplett gatuförteckning, samt förteckning över offentliga byggnader, sevärdheter, stadsdelar och annat som en resenär kan vilja hitta till, samt ett rutnät i kartan eller små lampor, så att man lätt hittar den aktuella platsen. (På t.ex. kartan på Knutpunkten i Helsingborg saknas gatuförteckning etc.) Det är också viktigt att kartan är i en tillräckligt stor skala och att namn på gator etc. är tydligt läsbara.

I denna karta bör även busslinjenätet finnas inlagt och helst också cykelvägar i kommunen eller också skulle en separat karta över cykelvägar kunna vara anslagen. Busslinjenät och cykelvägar bör även finnas med i de turistikartor som kan köpas i bokhandeln och i kiosker eller kan finnas som gratiskartor.

För att underlätta för de resenärer som skall resa med den regionala anslutningstrafiken till något resmål utanför tätorten, borde det på motsvarande sätt finnas anslaget någon turistikarta över den del av regionen som man når med den regionala anslutningstrafiken från den aktuella järnvägsstationen. Kartan borde då vara försedd med en komplett förteckning över gator och vägar, samhällen, byar och gårdar etc., som kan utgöra resmål för resenärer, samt vara försedd med ett rutnät så att man lätt hittar den aktuella platsen, samt med busslinjenät och cykelvägar inlagda.

4) Resenärer med behov av fördjupad information om anslutningstrafiken, t.ex. om byten, returresa till stationen eller information på andra språk.

Vid större orter kan det vara aktuellt att byta mellan olika bussar för att nå resmålet från stationen, eller t.ex. mellan tunnelbana och buss i Stockholm, eller mellan spårvagn och buss i Göteborg. Det kan då vara svårare att hitta lämplig kombination av trafikmedel, lämplig hållplats för byte och lämpliga tider, enbart genom att se på linjekartor och tidtabellsblad på en informationstavla.

Liknande situation, att det inte räcker med en enkel informationstavla, skulle kunna vara när någon behöver information på andra språk eller om någon vill ha uppgift om returresa tillbaka till stationen.

Ett exempel på det senare skulle kunna vara om t.ex. någon turist på Knutpunkten i Helsingborg (Helsingborg C) har ett par timmar på sig innan tåget skall gå och skulle vilja utnyttja tiden till att bese Fredriksdals Friluftsmuseum och kanske också tycker att det skulle vara för dyrt att ta taxi. Innan han vågar sätta sig på bussen dit, vill han då veta att det finns en lämplig buss tillbaka till Knutpunkten i tid innan tåget skall gå, men så att han ändå får tillräcklig tid på sig på friluftsmuseet för att det skall vara någon idé att åka dit.

Dessa typer av informationsbehov, om t.ex. byten, returresor och information på andra språk kan enkelt klaras av t.ex. med hjälp av en elektronisk pekkarta, där man efter några tryckningar kan få fram uppgifter på en bildskärm eller utskrivet på en lapp. Det skulle förutom uppgift om linjenummer, hållplatser och tider även kunna vara t.ex. uppgift om gångavstånd till aktuella hållplatser.

Sådana pekkartor har funnits för tågtrafik och på flera platser även för regional och lokal kollektivtrafik. Idag finns t.ex. i Helsingborg en pekkarta för lokal- och regionaltrafik. (Det verkar dock vara en del tekniska problem med den, då det vid flera tillfällen visat sig att den inte fungerar. Det kanske behövs en teknisk utveckling av sådana pekkartor.)

Liknande uppgifter skulle väl också kunna fås på vanliga dataterminaler, så att folk hemma skulle kunna få sådana uppgifter, men det vore kanske för känsligt att ha sådana utplacerade för allmänheten på en järnvägsstation.

5) Resenärer med behov av speciell eller personlig information, t.ex. äldre eller handikappade personer.

En del personer bl.a. flera äldre och handikappade kanske kan ha svårt att använda sig av elektronisk information eller att hitta uppgifter på större informationstavlor. Det är då viktigt, att det också finns möjlighet till personlig information genom något informationskontor på stationen med uppgifter om den lokala och regionala trafiken, något som också finns på stationerna idag. Där kan man förutom uppgifter av olika slag även skaffa sig tidtabeller och köpa och ladda olika slag av förköpskort och dyl.

Motsvarande information bör kunna fås på biljettkontoret för tågtrafiken, när informationskonto-ret är stängt. Minst en biljettlucka borde vara öppen, när tåg skall avgå från stationen vid större stationer.

Tidtabeller för såväl tågförbindelser som för lokal och regional kollektivtrafik bör finnas till hands på stationen även vid de tider då biljettkontor och informationskontor ev. är stängda, t.ex.

genom att finnas i pressbyråkiosk eller motsvarande eller finnas i ställ i vänthallen. Tidtabeller bör även kunna skaffas på bussar och tåg. Alla tidtabeller bör givetvis vara försedda med linjekartor.

All den information, som här tidigare har talats om genom monitorer, informationstavlor, turist-kartor och elektroniska pekkartor eller dataterminaler, kan givetvis även fås på informationskonto-ret. Men där kan det ofta vara väntetid. Att få informationen genom monitorer, informationstavlor etc. bör ge möjlighet att få informationen betydligt snabbare för flertalet resenärer. På motsvarande sätt kan man naturligtvis få all slags information på en elektronisk pekkarta om den fungerar, även enklare information. Men genom monitorer och informationstavlor bör man kunna få enkel information snabbare.

Ned till på informationstavlor vore det lämpligt att ha en hänvisning till såväl informations-kontoret som till elektronisk pekkarta.

Information vid hållplatser

Tidtabellsbladen vid hållplatserna bör i klartext ange tiderna när bussen kommer till den aktuella hållplatsen, gärna angivet i fetstil, men även ange tiderna i klartext för några andra hållplatser längre fram på linjen. Sådana tidtabellsblad borde med hjälp av datorer lätt kunna tas fram för varje enskild hållplats.

Alla hållplatser som folk normalt reser ifrån bör givetvis ha vindskydd och vara försedda med tydliga linjekartor och gärna en beskrivning av bussarnas färdväg. På linjekartorna bör man kunna skilja på de olika linjerna och med tydliga linjenummer och det bör framgå på vilka gator bussarna går och var hållplatserna ligger. Det behövs för att tillfälliga besökare som saknar lokalkännedom och andra som inte känner till hur bussarna går skall kunna utnyttja bussarna. Om det på en hållplats endast står angivet den stadsdel där bussen har sin ändhållplats, så är det en oanvändbar uppgift för en person utan lokalkännedom, som normalt inte känner till namn på stadsdelar i utkanten av en stad där han inte bor.

Om det är möjligt borde det även finnas elektronisk hållplatsinformation, så att man kan få uppgift om den verkliga tiden när nästa buss kommer med hänsyn till eventuella förseningar och eventuellt även uppgift om därpå följande buss. Detta finns bl.a. infört på ringbusslinje 20 i Malmö.

Om det vore möjligt skulle det också vara önskvärt om ev. trafikstörningar och trafikomläggningar som kommer på hastigt kan meddelas passagerarna. T.ex. om det skulle bli fel på en buss, så att den inte kan fortsätta, skulle det vara bra om passagerarna skulle få veta det genom t.ex. högtalare eller någon bildskärm vid hållplatsen. Det skulle även vara bra om monitorer liknande de på järnvägsstationerna även kunde placeras vid hållplatserna utanför järnvägsstationen och vid några andra större hållplatser i centrum. Men att placera bildskärmar vid hållplatser är kanske för känsligt med tanke på risk för vandalisering. Det kanske även kan vara svårt att se på bildskärmar utomhus i solljus.

Vid hållplatser i centrum och vid andra hållplatser där tillfälliga besökare utan lokalkännedom ofta brukar kliva av bussen borde det finnas små kartor över den närmaste omgivningen runt hållplatsen i tillräckligt stor skala för att underlätta för besökaren att hitta hur han skall gå från hållplatsen till resmålet. Sådana platser som ofta besöks av turister etc. borde vara speciellt utmärkta på kartan, t.ex. muséer, parker, sevärdheter och olika utsiktspunkter. Om det inte är självklart hur man bör gå för att nå ett resmål, borde även gångvägen från hållplatsen vara instreckad på kartan. Även uppgift om gångsträcka skulle kunna anges. (T.ex. skulle det kunna vara aktuellt att ha en sådan karta vid hållplatsen "Ishallen" för linje 5 i Helsingborg för att visa hur man går till ishallen och Fredriksdals friluftsmuseum.) Vid hållplatser med sådana kartor borde det finnas vindskydd även om de inte brukar användas för påstigande passagerare, så att den som vill se på kartan kan göra det även vid dåligt väder.

Vid hållplatser för servicelinjer, som ofta används av äldre och handikappade personer, finns givetvis samma behov av vindskydd och information som vid andra hållplatser. En äldre eller handikappad

passagerare har naturligtvis inte mindre behov av skydd mot väder och vind och information om busstider än en frisk passagerare.

Samma sak gäller naturligtvis också för den regionala trafiken. Där är det liksom för servicelinjerna ofta längre tid mellan bussarna än för de vanliga bussarna i stadstrafiken och det är då lika stort behov av vindskydd och information där som vid bussarna i stadstrafiken. Information som då bör vara i form av aktuella tidtabellsblad och linjekartor vid påstigningshållplatser och hänvisningskartor vid en del avstigningshållplatser. Även vid hållplatser i bussterminaler bör det givetvis finnas sådan information. (Aktuella tidtabellsblad borde t.ex. finnas anslagna vid resp. hållplats i bussterminalen i Knutpunkten i Helsingborg.)

Information på andra platser

En person som väljer att göra sina resor med bil kan göra det bl.a. för att han vill slippa vara beroende av tidtabeller och väntetider, och han kan tycka att det är besvärande med väntetider. Men väntetider kan upplevas helt olika i olika situationer. Om man sitter på ett bibliotek eller i en väntsal och läser i en tidning eller om man sitter och äter på ett café, så kanske tio minuter mer eller mindre inte spelar så stor roll, men om man däremot står vid en hållplats, speciellt vid dåligt väder, i kyla, regn och blåst, så kan tio minuter upplevas som en mycket lång tid. Folk skulle därför behöva tillgång till uppgifter om busstiderna redan innan de skall gå till hållplatsen, så att de inte skall behöva gå till hållplatsen förrän strax innan bussen kommer, och alla bär inte tidtabeller med sig. Uppgifter om närmaste hållplats och aktuella bussar skulle därför behöva vara anslagna på olika ställen i staden där folk normalt brukar vistas, bl.a. på järnvägsstationer, bibliotek, hotell, restauranger, teatrar, biografier, museer, postkontor, banker, i affärer, apotek, skolor, på arbetsplatser, i föreningslokaler etc.

Om det är ont om utrymme skulle informationen kunna begränsas till uppgift om närmaste hållplatser och tidtabellsblad för bussar som stannar vid dessa hållplatser, där man tydligt kan se när bussen kommer till hållplatsen. Finns det mer utrymme skulle det även kunna vara med en linjekarta. På platser som ofta besöks av turister borde det också finnas en liten hänvisningskarta som visar hur man går från den plats där man befinner sig till aktuella hållplatser. (Vid t.ex. Fredriksdals friluftsmuseum i Helsingborg skulle det kunna behövas en sådan hänvisningskarta för att visa hur man går till närmaste hållplats.)

Informationsblad med sådana uppgifter borde kunna produceras av bussbolaget eller kommunen anpassat för resp. plats för att sedan sättas upp på lämplig plats t.ex. i närheten av utgången på de olika ställena. Kommunen skulle kunna gå ut och informera om önskvärdheten av att sådana informationsblad sätts upp på så många ställen som möjligt. Även privatpersoner borde kunna få sådana informationsblad med uppgifter för närmaste hållplats.

På en del platser som besöks av många personer och där det finns utrymme kanske det också skulle kunna sättas upp ett par monitorer med uppgift om busstider som på stationen, kanske på bibliotek.

Uppgifter om busslinjer och busstider etc., även med hänsyn till eventuella förseningar, borde även kunna fås via internet på datorer, så att folk i hemmen även kan få uppgifter den vägen som ett komplement till tidtabeller och anslagna informationsblad, och även t.ex. på bibliotek, skolor och arbetsplatser.

Sammanfattning

För att få en bättre miljö borde vi bl.a. minska transportbehovet i samhället och minska bilismen bl.a. genom att överföra biltrafik till kollektivtrafik. För att få till stånd en sådan utveckling skulle det behövas ett flertal olika åtgärder. En del bilister kan uppleva att det är omständligt med kollektivresande. Att förbättra informationen om kollektivtrafiken kan underlätta detta resande och kan även vara en faktor för att underlätta för bilister att övergå till att resa med kollektivtrafiken. Dessa sidor vill visa exempel på hur vi på olika sätt skulle kunna förbättra informationen om den lokala och regionala kollektivtrafiken. Om det skulle kunna bidra till att vi skulle kunna minska bilismen, så skulle det bl.a. kunna resultera i mindre olyckor och därmed underlätta 0-visionen, men även minska utrymmesbehovet för gator och vägar och parkering och även ge en bättre miljö med bl.a. minskade luftföroreningar, om detta också kombineras med åtgärder för att göra den lokala och regionala kollektivtrafiken miljövänlig, t.ex. genom övergång till spårvagn eller trådbuss eller i andra hand biobränsle drivna bussar. Tågtrafiken är ju redan idag miljövänlig.

Ska mänskligheten överleva 100 år till är det dags att se till att det finns ren luft, rent vatten och hälsosam mat åt alla. Därför är det välkommet att samhället börjar satsa på cirkulär ekonomi där så mycket som möjligt går i kretslopp och på bioekonomi ”som refererar till all ekonomisk aktivitet som kommer av kunskap om biologiska processer och bioteknologi”.

Bioekonomi har varit åsidosatt när fossila energikällor särskild olja började användas. Med ökad vetenskap om faror som hotar vid fortsatt exploatering av kol, olja och naturgas som medför miljöförstöring, ökade hälsoproblem och negativ påverkan på klimatet, är det högst angeläget att både skydda och smartare utnyttja de möjligheter som biologiska processer erbjuder.

Växterna som är primära producenter, vilka omvandlar solens energi till bioenergi med hjälp av minst 16 kemiska grundämnen, förser människorna med livsmedel och virke och djuren med foder. Bioenergin går vidare i näringskedjorna och mot slutet av dessa kan en del mikroorganismer leverera metan i biogasen. Kvar blir biogödsel som innehåller en del bioenergi som sällan räknas in som för odling viktig faktor som bidrar till ökad tillväxt och därmed mer solenergi kan bindas.

”Sveriges lantbruk använder årligen ca 19 TWh energi (direkt och indirekt) för att producera mat motsvarande 20 TWh. Men att jämföra det som används med det som produceras är egentligen helt ointressant. Den direkta och indirekta energianvändningen inom jordbruket består huvudsakligen av el och fossil energi.”- står skrivet i EKOLOGISKA LANTBRUKARNA INFORMERAR 2/97.

Möjligen är dagens energivinst i form av livsmedel högre. I alla fall saknas data angående innehållet av energi och växtnäring i skörderester, restprodukter och i avfallet som uppkommer efter att maten ha konsumerats. Fortfarande går det mesta av bioenergi från mat- och toalettavfall förlorad likaså växtnäring som förorenar luften och vatten och måste därför ersättas med konstgödsel. Med ökat kretslopp av växtnäring gynnas bioekonomi och minskar kostnad för konstgödsel som t ex vid spannmålsproduktion uppgår till ca 30 % av totala kostnader.

Förslag på energieffektiv odling

- **Målet ska bli att fånga maximalt med solenergi** för att minska importbehovet av mat och foder samt utnyttja energigrödor, skörderester och förnybart organiskt material (allt som kommer från växt- och djurrike) i avfallet och toalettavfall (utan utspädning med vatten) för framställning av förnybar energi - biogas och biogödsel.
- Till skillnad från förbränning och termisk förgasning av förnybart organiskt material, som efter energiutnyttjande lämnar kvar aska och tjära, produceras i biogasanläggningar utöver biogas även värdefull biogödsel som ger den önskade effekten av materialåtervinning.
- Dags att **odla upp alla odlingsbara åkrar med innovativa metoder och skydda jordbruksmarken mot exploatering**. Det är slöseri med naturresurser att låta odlingsmarker vara i träda och för det betala ersättning av allmänna medel. Ersättning bör användas för att odla grödor för foder och energigrödor med innovativa metoder - om det skulle finnas överskott på hälsosamma livsmedel dvs utan konstgjorda kemikalier.. Sverige importerar omkring 50 % av livsmedel som produceras med mindre miljökrav än som ställs på inhemska producenter. Detta är ohållbart. Samtidigt tillför med dessa livsmedel bioenergi och växtnäring som bör tas vara på med effektiv upparbetning av mat- och toalettavfall till biogas och biogödsel.

Energieffektiv odling

Reflektioner av Ruzena Svedelius Dr Agr

2016-05-23

- **Effektivisera utnyttjande av bioenergi och säkra tillgång på biogödsel** från ”lokala högteknologiska biogasanläggningar” som är anpassade både till
 - * mikroorganismer vilka utför omvandling till biogas och biogödsel och
 - * människornas hygieniska arbetsmiljöoch vilka är anslutna till leverantörer av råvara med modern logistik för att förhindra utsläpp som är både förluster av bioenergi och växtnäring och föroreningar av miljö.

- **Total modernisering av biogasanläggningar** - som slipper överskott på vatten som fördyrar processen eftersom kostnader för bioreaktor och för transport av vatten är onödigt höga. Anläggningar ska konstrueras för lokala behov i moduler för små och stora anläggningar. Detta kommer att resultera i högre effektivitet, mindre förluster av bioenergi och växtnäring, hälsosammare miljö och försprång på exportmarknaden.

- Materialåtervinning och bindning av koldioxid gynnas med biogödsel som kan anpassas till skogs-, lant-, trädgårdsbruk och till hobbyodlare.

- **Även i konventionella odlingar är upptag av växtnäring gynnad av högre mullhalt i marken.**
Med biogödsel tillförs
 - * organiskt material som ökar mullhalten (kolsänka) och är bioenergi till markens mikroorganismer som hjälper växterna ta upp näring
 - * alla växtnäringsämnen – minst 16 grundämnen som behövs för växternas utveckling till skillnad från enbart kväve, fosfor och kalium (NPK) från konstgödsel
 - * mikroorganismer som kan motverka utbredning av växtsjukdomar vilka idag bekämpas med livsfarliga kemikalier.Biogödsel påverkar positivt markens fysikaliska, kemiska och biologiska egenskaper vilka går under benämning bördighet/produktionsförmåga.
Biogödsel kan underlätta övergång till ekologisk odling som med tillgång på ekologisk biogödsel kommer att bli mer produktiv.

Slutligen

Från moderna system som hanterar mat- och toalettavfall kan man från 1 000 invånare få drygt 500 ton mat- och toalettavfall (utan vatten) per år. Värdet enbart av kväve, fosfor och kalium ligger omkring 95 000 SEK/år. Innehållet av bioenergi kan vara uppskattningsvis 1,4 GWh/år. Hur mycket energi det blir i biogasen och i biogödsel beror på effektiviteten av biogasanläggningen.

Lokala biogasanläggningar i samhällen kan vara små eller stora beroende på antal invånare i ett område, mängden av tillgängligt växtmaterial och på sociala behov för arbetskraften. Även lämpligt avstånd till anläggningen ska iaktas för att minska transporter och dess negativa miljöpåverkan.

Innovationer som gynnar energieffektiv odling, modernisering av biogasanläggningar och logistik för effektivare insamling av förnybart organiskt material i avfallet är livsviktiga. Det krävs även innovationer att samla och transporteras råvarorna, särskilt mat- och toalettavfall i hygieniska, bekväma och slutna system för att förhindra förluster vilka förorenar och skapar hälsoproblem.

Folket i EU tar klimathotet på allvar – inte politikerna

En stor **opinionsundersökning** – Special Eurobarometer 372: Climate change – från juni 2011 visar mycket intressanta resultat. Totalt intervjuades nästan **27 000 personer** från alla 27 EU-länder.

Vi har observerat att klimathotet inte alls är en lika viktig fråga i massmediernas och politikernas ögon, som det var vid tiden för FN:s klimatkonferens i Köpenhamn i december 2009. Den miljömedvetna folkopinionen däremot har stärkts.

68% av EU:s befolkning ser **klimatförändringar** som ett mycket **allvarligt problem** (mot 64% år 2009). Räknar man in både de som anser att det är ett allvarligt och ett mycket allvarligt problem är det hela 89%. EU-medborgarna ser klimatförändringarna som det näst allvarligaste problemet i världen, efter fattigdom, hunger och brist på dricksvatten, som slagits ihop som en fråga. Det var alltså viktigare än den ekonomiska situationen, som politikerna och massmedierna pratar mest om.

Folk är tydligen mycket klokare än makthavarna. 78% av folket anser att arbetet med att **bekämpa klimatförändringarna kan** bidra till att **skapa nya arbetstillfällen** och hjälpa ekonomin. Inte i någon medlemsstat var den andelen mindre än 2/3. Majoriteten anser att huvudansvaret för att tackla klimatförändringarna ligger på nationella regeringar, på EU och på företag.

68% anser att beskattningen i allt högre grad ska rikta sig mot energianvändningen. Den uppfattningen stöds av en majoritet i samtliga EU-länder

Vad säger oss denna intressanta opinionsundersökning? Folket är uppenbarligen mer miljömedvetet än makthavarna. Detta stöds också av en opinionsundersökning i Sverige år 1994. Enligt den var **väljarna mer positiva till kollektivtrafik** och mer negativa till bilism **än politikerna**, men politikerna trodde det var tvärtom.

Vår erfarenhet är att politiker, om de pressas av långtgående förslag från miljörelsen och deras argument tryter, brukar säga, att de skulle förlora val om de drev sådana förslag. Dessa opinionsundersökningar tyder snarare på att verkligt radikala miljökrav mycket väl kunde få stort stöd i val. Inget parti har tagit våra förslag i det 12-sidiga A5-bladet – ”Regeringen hycklar och förvärrar klimathotet!” - på allvar.

Vi menar att det krävs gemensamma, kollektiva, politiska beslut för att lyckas bekämpa klimathotet. Den enskildes agerande är också viktigt. Inom kort ger vi ut ett informationsblad om massor av åtgärder den enskilde kan göra för klimatet. Hösten 2011 märks det hur rädda makthavarna är för folkopinionen i Grekland, när det gäller finanskrisen. Det krävs ett **slut på det system, där pengar är avgörande**, för att skapa ett socialt och ekologiskt hållbart samhälle. Naturlagar kan vi inte ändra, men politiska och ekonomiska lagar kan folken tillsammans ändra i grunden.

Miljöförbundet Jordens Vänner Helsingborg