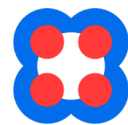


Medborgarråd om klimatet

Uttalande och förslag

FAIRTRANS ►



Medborgarråd
om klimatet



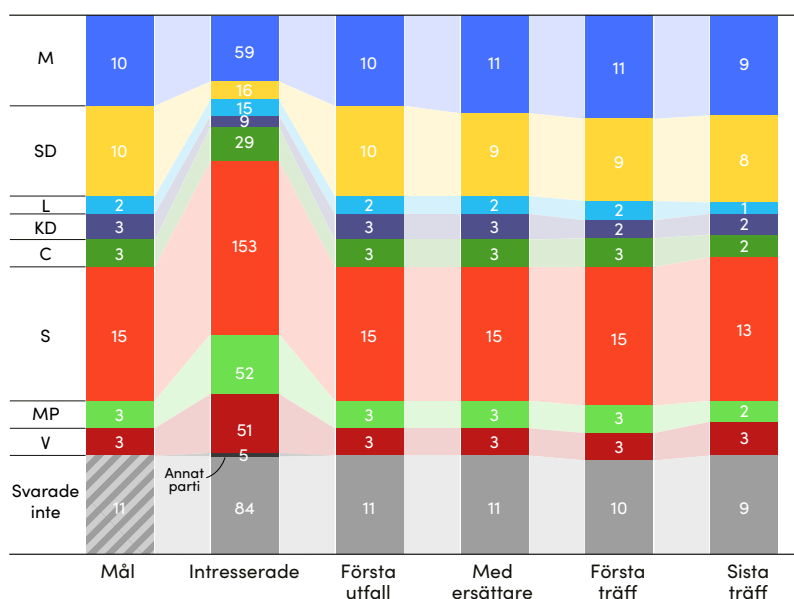


Medborgarråd om klimatet

I maj 2024 avslutades Sveriges första nationella medborgarråd om klimatet. Syftet var att samla en grupp individer från hela svenska samhället och ge dem tillfället att fritt diskutera hur Sveriges ska kunna uppfylla sina åtaganden enligt Parisavtalet.

Sammanlagt fick 7 000 slumpmässigt utvalda individer en inbjudan till att medverka i rådet. Knappt 500 personer svarade, och av dessa valdes 60 personer ut genom en vetenskaplig metod som syftade till att skapa största möjliga representativitet utifrån boendeort, utländsk bakgrund, kön, utbildning, inkomst, partipolitiska preferenser och klimatoro. Rådet hade alltså ungefär lika stor andel av sympatisörer för varje riksdagsparti, med utgångspunkt i 2022 års valresultat. Även för övriga variabler speglade rådet Sveriges befolkning.

Mål och resultat av urvalsprocessen gällande partisympati illustreras här under.



Under sju träffar från 9 mars till 19 maj har rådsmedlemmarna tagit del av forskning och diskuterat lösningar. Rådsmedlemmarna har lyssnat på 20 expertföreläsare men har själva utvecklat sina förslag i sex parallella grupper. Rådet har haft särskilt fokus på hur Sverige ska minska utsläppen från transporter.

Den 19 maj 2024 röstade rådsmedlemmarna individuellt om förslagen och resultaten presenteras i denna rapport."

Uttalande

(Antaget med stöd av 93 procent av medlemmarna)

Sveriges första nationella medborgarråd om klimatet är genomfört och vårt budskap är tydligt: Vi behöver agera nu! Tillsammans har vi, unga som gamla, från stad och landsbygd, med hemvist från norr till söder, utbildat oss i och diskuterat klimatfrågan. Det har inte alltid varit lätt, men genom dialog och samarbete har vi funnit samsyn och en stark vilja att agera för en mer hållbar framtid.

Vi har inte alltid varit överens men trots våra olikheter har vi, med information och utbildning, kommit till insikt att det krävs förändring av oss nu, så att nästkommande generationer kan känna hopp.

Det är tydligt att samarbete och samordning är nyckeln. Därför anser vi att Sveriges miljömål borde vara en lika självklar och blocköverskridande fråga som försvarspolitiken är. För om vi kan enas, borde även våra folkvalda kunna göra det. Det skulle kunna möjliggöra för politikerna att ta de tuffa besluten när det finns en långsiktighet.

Men vi pekar inte bara på politiken; fler behöver också kavla upp ärmarna. Klimat- och miljöforskningen måste bli bättre på att nå ut.

Företagen måste ta sitt samhällsansvar genom att investera och innovera hållbart. Samtidigt är vi själva redo att kliva in och ta ansvar, bara vi får den hjälp vi behöver. Det ska vara enkelt att göra rätt och kostsamt att göra fel – en balans mellan morot och piska är nödvändig för att klimatmålen ska nås. Styrmedel och incitament måste ses över och göras logiska och transparenta. Dessa får dock inte utformas så att klimatomställningen sker på bekostnad av miljö och natur.

Vi måste arbeta långsiktigt och ge rätt förutsättningar för att alla människor och företag ska kunna bidra. För det tror vi att det krävs utbildning, regler och frivilliga val för att skapa en bred förståelse och engagemang i klimatarbetet. Hade fler fått möjlighet att ta del av den kunskap vi fått, tror vi det funnits en bredare samsyn kring omställningen.

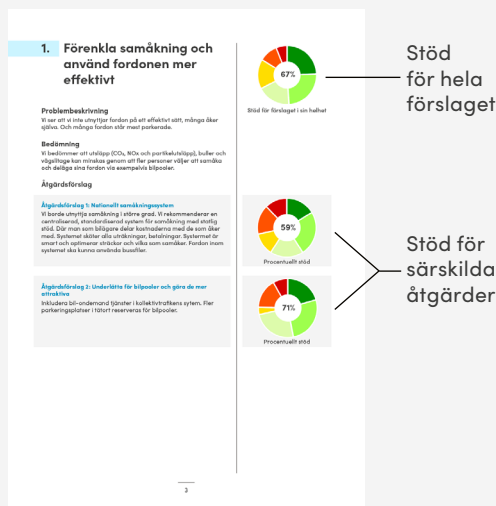
Klimatfrågan är för viktig för att förbli ett politiskt slagträ. Klimatomställningen är möjlig, men förändringar måste till. Nu är det upp till oss alla att visa vägen och agera!

Stöd innebär att rådsmedlemmar röstat **Stödjer delvis**, **Stödjer mestadels** eller **Stödjer fullständigt** på en sex-gradig skala.



Den översta procentsatsen vid varje förslag avser stöd för hela förslaget och procentsatser under åtgärderna avser stöd för de särskilda åtgärderna.

Under rubriken *Problembeskrivning* noteras vad vi observerar, vad problemet är och fakta som rör förslaget. Under *Bedömning* finns information om varför problemet bör åtgärdas motiverat med rådets bedömningar och värderingar. Under *Åtgärdsförslag* presenteras vad vi tycker ska göras, vem som ska utföra det och när. Vissa av förslagen har *Kommentarer* där information om hur vi diskuterade, vilka argument för och emot det finns och om vi ser några speciellt stora utmaningar för genomförandet av förslaget.



Innehåll

Om Medborgarråd om klimatet	2
Uttalande	3
Översikt över alla förslag	6
Förslagen i detalj	
1. Förenkla samåkning och använd fordonen mer effektivt	8
2. Höj statusen på naturområden vid stadsplanering	9
3. Snabba på övergången till miljöklassade eller anpassade fordon	10
4. En kollektivtrafik för alla	11
5. Maximera mikromobilitet med fokus på cyklar och elcyklar	13
6. Gynna tåget genom en progressiv flygskatt	15
7. Förnuftig flygskatt: Främjar gröna alternativ och ekonomisk stabilitet	17
8. Strävan efter en övergång till hållbara elbilar	19
9. Elektrifiering och effektivisering av tung trafik	21
10. Ett enat och välfungerande kollektivtrafikenät	23
11. Utvärdering av klimatpolitik med konsekvenser	25
12. EU-märkning av produkter för klimatsmarta val	27
13. EU-gemensam satsning på höghastighetståg	29
14. Främja samåkningsplatt-formar och förbättra kretsloppet för fordon	30
15. Allmänbilda i oberoende klimatforskning	32
16. Låt miljö- och klimatfrågor styras av en professionell expertgrupp, liknande Riksbankens självständighet	33
17. Inför klimatåterbäring och grön märkning	34
18. Attraktiv kollektivtrafik: Högkostnadsskydd för biljetter, ökade incitament för punktlighet och harmoniserade boknings- och biljettsystem	36
19. Förstatliga och bygg ut tågtrafiken	39
20. Klimatutbildning för barn och unga	41
21. Utvecklad och virtuellt uppkopplad järnväg för effektivare godstrafik	43
22. Investera för en mer tillförlitlig och jämlik kollektivtrafik	44



Deltagare och experter under en av Medborgarråd om Klimatets träffar i maj 2024.

Översikt över alla förslag

● Stödjer fullständigt
 ● Stödjer mestadels
 ● Stödjer delvis
 ● Stödjer delvis inte
 ● Stödjer mestadels inte
 ● Stödjer inte alls



0% 20% 40% 60% 80% 100%

● Stödjer fullständigt
 ● Stödjer mestadels
 ● Stödjer delvis
 ● Stödjer delvis inte
 ● Stödjer mestadels inte
 ● Stödjer inte alls



1. Förenkla samåkning och använd fordonen mer effektivt

Problembeskrivning

Vi ser att vi inte utnyttjar fordon på ett effektivt sätt. Många åker själva, och många fordon står mest parkerade.

Bedömning

Vi bedömer att utsläpp (CO₂, NO_x och partikelutsläpp), buller och vägslitage kan minskas genom att fler personer väljer att samåka och deläga sina fordon via exempelvis bilpooler.

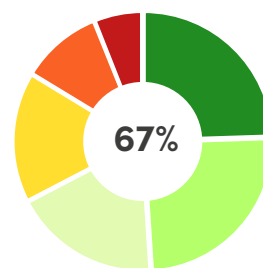
Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1: Nationellt samåkningssystem

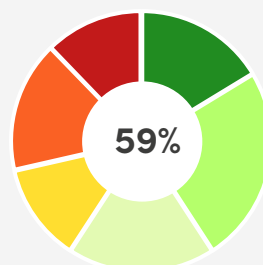
Vi borde utnyttja samåkning i större grad. Vi rekommenderar ett centraliserat, standardiserat system för samåkning med statligt stöd. Där man som bilägare delar kostnaderna med de som åker med. Systemet sköter alla uträkningar, betalningar. Systemet är smart och optimerar sträckor och vilka som samåker. Fordon inom systemet ska kunna använda bussfiler.

Åtgärdsförslag 2: Underlätta för bilpooler och göra de mer attraktiva

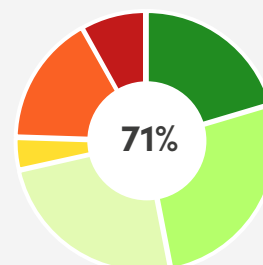
Inkludera bil-ondemand tjänster i kollektivtrafikens system. Fler parkeringsplatser i tätort reserveras för bilpooler.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

2. Höj statusen på naturområden vid stadsplanering

Problembeskrivning

Rådet observerar att det ofta finns brister i planeringen av städer. Stadsplanering med frimärksperspektiv leder ofta till att befintliga kolsänkor används vid utbyggnad av stadsdelar. När städer byggs ut och växer, leder det till utsläpp av växthusgaser, ökad industri och transport. Rådet observerar att naturområden med viktiga kolsänkor inte tas tillvara på vid stadsplanering. Kolsänkor som i sig har möjlighet att fånga upp utsläpp av växthusgaser.

Bedömning

Rådet bedömer att en smart stadsplanering kan leda till positiva effekter för klimatet. Med en hållbar stadsplanering där man använder sig av ett helhetsperspektiv kan naturområden prioriteras och bevaras vilket har en positiv påverkan av den biologiska mångfalden. Trafiken i städerna kan minska och befintliga kolsänkor kan användas för att förebygga jordskred och översvämningar samt upptag av koldioxidutsläpp.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

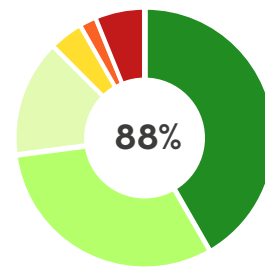
För att minska behovet av bilar i städer föreslår rådet att riksdagen ställer krav på kommuner att grundläggande analysera behovet av kollektivtrafik, gång- och cykelvägar. Dessa ska därefter optimeras i antal och storlek efter behov. I stadskärnor bör däremot biltrafik förbjudas i den grad som är möjlig och kollektivtrafik ska göra samhällsnyttiga funktioner tillgängliga för alla.

Åtgärdsförslag 2:

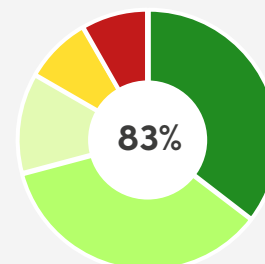
Rådet föreslår att riksdagen ställer krav på att kommuner tar ett helhetsgrepp vid planering av städer med fokus på att bevara naturområden.

Kommentar

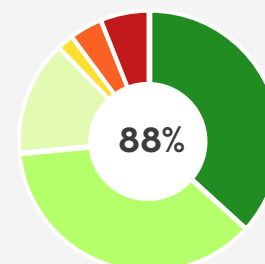
Transporten kan minska om man trivs i den stad man bor i. Tillgänglighet till samhällsnyttiga funktioner med kollektivtrafik gör att man inte behöver använda sig av privat bil. Viktigt att behålla den miljö som redan finns när man bygger nytt.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

3. Snabba på övergången till miljöklassade eller anpassade fordon

Problembeskrivning

Mycket tung trafik på svenska vägar istället för transport genom till exempel tåg samt en långsam övergång till miljöanpassade fordon.

Bedömning

Uppmuntra klimatsmarta fordon, och göra det svårare för fordon utan hög miljöklass.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1: Miljözoner i tätorter

Utsläppszoner även i mindre städer – liknande system som i London/Tyskland/Paris. Det ska krävas en viss miljöklassning, tex miljöklass 3, för att fordon ska få köra in i zonen.

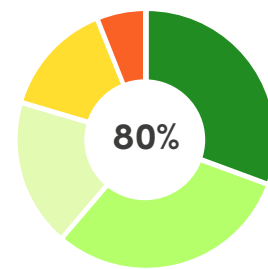
Detta kan möjligtvis kontrolleras via klisterlapp på nummerplåten. Nationella utsläppsregler ska gälla för alla fordon.

Åtgärdsförslag 2:

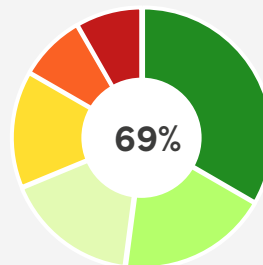
Höja subventioner för laddinfrastruktur för tungtrafiken inklusive bussar.

Åtgärdsförslag 3:

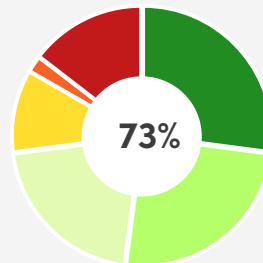
Beskatta tung transport som ej når miljöklassen **inklusive** utländska fordon. Inför krav på reduktionsplikt för tunga fordon.



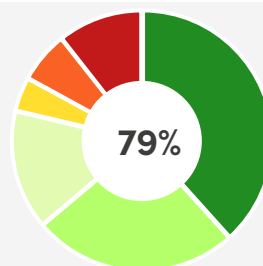
Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

4. En kollektivtrafik för alla

Problembeskrivning

Idag funkar inte kollektivtrafiken fullt ut i såväl stora som små samhällen. Den är opålitlig och dyr, vilket leder till att fler tar bilen.

Bedömning

Vi vill öka användandet av kollektivtrafik och främja den typen av resande. Därför ser vi att vi behöver förändra och förbättra både kostnader och tillgänglighet.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

Det ska vara en statligt centraliserad upphandling av kollektivtrafiken inklusive underhåll. Staten är uppdragsgivare och måste kräva proaktivt underhåll.

Åtgärdsförslag 2:

Det ska vara rättvist:

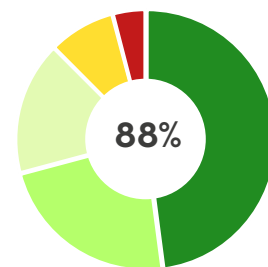
- Förenklad biljettstruktur.
- Högkostnadskort för en helhetslösning som inkluderar samtlig kollektivtrafik. (Familjedimensionen måste finnas med, maxpris för en familj)
- Gratis för pensionärer och ungdomar även utanför skoltid (få in rätt beteende tidigt hos barnen, ett självklart val).

Åtgärdsförslag 3:

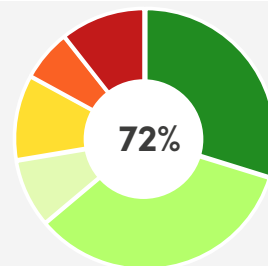
Utforska möjligheten att utveckla den kollektiva båttrafiken (större och miljövänliga båtar) på orter där förutsättningar finns.

Åtgärdsförslag 4:

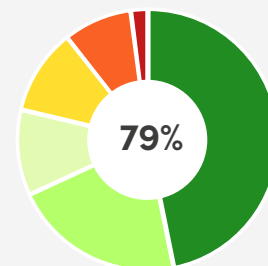
Uppmuntra och förenkla för företag att ge kollektivt åkande eller kort som förmån. Att successivt öka ansvaret hos arbetsgivare hur deras arbetstagare tar sig till arbetsplatsen. Exempelvis minska erbjudande av tjänstebilar, erbjuda andra alternativ.



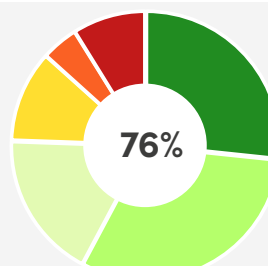
Stöd för förslaget i sin helhet



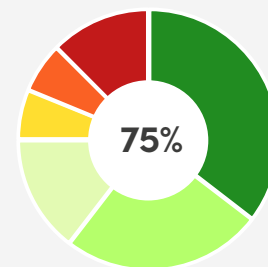
Procentuellt stöd



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

Åtgärdsförslag 5:

Åtgärd för att finansiera förslagen ovan (en liten del).
Fler än ett fossildrivet fordon i hushållet får en ökad skatt på det andra fordonet för den som bor i en storstadsregion.

Åtgärdsförslag 6:

Att göra skillnad på avdragen man får för att ta sig till arbetet (bilavdraget i deklarationen) mellan storstad och landsbygd. Där alternativ till bil finns får man lägre avdrag.

Kommentar

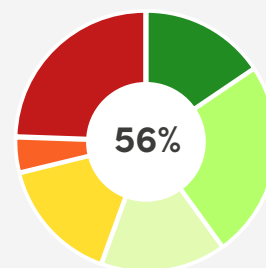
På alla tåg och bussar borde det finnas plats för cyklar och vagnar.

Risk för eventuellt monopol på vissa saker.

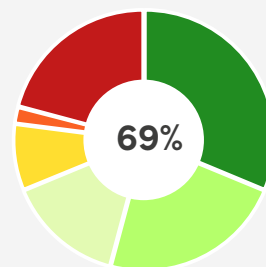
Utmanande att vi inte har ett bra utgångsläge, måste få till bra förutsättning.

Har även pratat om att fördela skatten, till exempel göra om fast skatt till rörlig skatt, alltså vägskatt.

En väg hade varit att sänka hastigheten för fordon och samtidigt utveckla till exempel höghastighetståg.



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

5. Maximera mikromobilitet med fokus på cyklar och elcyklar

Problembeskrivning

Existerande infrastruktur inom mikromobilitet (till exempel cykelbanor, låne cyklar och så vidare) räcker inte för att nå klimatmålen.

De alternativ som finns idag istället för bil är inte tillräckligt attraktiva för att människor ska välja ett mer miljövänligt alternativ.

Bedömning

Vi bedömer att infrastruktur för att maximera mikromobilitet bör utvecklas och utvidgas för att främja hållbara och klimatvänliga transporter som värnar om vår hälsa. Göra det mer attraktivt att välja cykel framför bil är det som gör störst skillnad.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

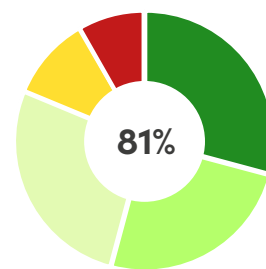
Bygga ut infrastrukturen. Gör cyklandet säkrare, genom att inte ha cyklar och bilister i samma fil. Cykelparkeringar och laddningsstationer för elcyklar där det också ska gå att låsa fast cyklarna. Gäller både stad och landsbygd. Standardisering av batterier för att möjliggöra batteribyte på laddningsstationer.

Åtgärdsförslag 2:

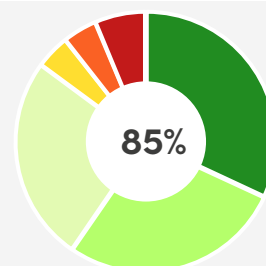
Förenkla möjlighet att hyra cykel och transportcyklar för att lätt kunna åka och handla och lasta matvaror men även cykel som man kan ta med sig barnen på. Det ska finnas tillgängligt på stora handelsplatser, i närheten av bostadsområden, men även på fritidsområden och utflyktsmål. Där det finns möjlighet att hyra cykel ska laddningsmöjligheter eller batteribytten finnas.

Åtgärdsförslag 3:

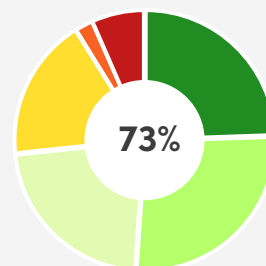
Satsa på elcyklar som bättre passar vårt svenska klimat även vintertid.



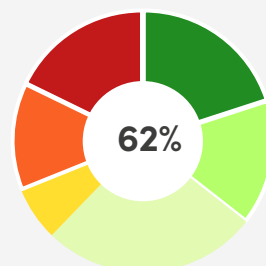
Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

Åtgärdsförslag 4:

Satsa på elcyklar generellt.

Kommentar

Andra förslag som diskuterats men ej prioriterats:

- Enkla cykelpooler.
- Mini-elbilar där man kan få plats med 4-5 sådana på en vanlig bilparkering.
- Parkering i utkant av staden så att det kan vara enkelt att ta sig vidare in med hjälp av cykel, elcykel, mini-elbil, tåg eller buss.
- Egna filer för samåkningsfordon i rusningstrafik.
- Digitala plattformar för att enkelt och smidigt kunna boka på sig i ett samåkningsfordon.
- Morot för samåkning är billigare vägtullar och billigare parkeringsmöjligheter.
- Sänka priser och helst gratis för att fler ska ställa bilen och åka kollektivt.
- Bilfria innerstäder minskar utsläppen, vi får renare luft och bättre folkhälsa.
- Utveckla teknik/digitala lösningar att boka, planera.

Som ett komplement till mikromobilitet är det viktigt att förbättra kollektivtrafiken så att den blir pålitlig och tillgänglig.

En utmaning är att kontrollera så att samåkningszoner bara nyttjas av de som samåker.

En utmaning är tillgängligheten av lånecyklar.

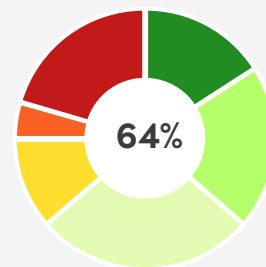
En utmaning är hur man kan göra lån, parkering och laddning överblickbart och säkert.

Om fler tar tåg till Centralstationer så är mikromobiliteten mer tillgänglig än de som till exempel reser med flyg till Arlanda eller flygplats längre bort från en stad. Detta kan möjliggöras genom att till exempel bygga snabbtåg så som de i Japan och i Frankrike, som ett komplement till mikromobiliteten i städer. Med målet att ersätta flygtrafik med dessa snabbtåg.

Utbyggnad av cykelvägar, samåkningsfiler, allmänna färdmedel (buss, tåg, spårvagn) kostar mycket och påverkar miljön. Uppbyggnad av laddningsplatser, parkering och säkerhet (stöld och kollisioner mellan gående, cyklar, buss, bil, spårvagn och dylikt) är kostsamt och påverkar miljön.

Kostnad för att bygga upp strukturen är hög.

Vad gäller cykelinfrastruktur, och cykelanvändande: titta på städer som Köpenhamn. Där har cykelinfrastruktur gynnats sedan 70-talet, och det finns goda exempel att hämta därifrån. Andelen cyklister i trafiken är också sedan länge hög. Även i mindre städer och samhällen går det att göra mycket för att underlätta cykelanvändande. Ja. Titta gärna på andra exempel. Storstadsexempel är dock bäst att inspireras av för just storstäder.



Procentuellt stöd

6. Gynna tåget genom en progressiv flygskatt

Problembeskrivning

Det har länge varit och är fortfarande en ojämlig konkurrenssituation mellan flyg och tåg. Flyget har under lång tid premierats av avregleringar som möjliggjort lågprisflyg vilket har lett till en snedvriden konkurrens till tågets nackdel.

Flygtransporter ger högre koldioxidutsläpp jämfört med andra transportsätt. Tågtransporter är ett möjligt alternativ för många resor, både för privat- och tjänsteresor, både inrikes och utrikes. Ofta är tåget dyrare än flyget, vilket gör att tåg inte premieras/väljs framför flyg.

Järnvägsinfrastrukturen och tågtrafiken är underdimensionerad och underhållet eftersatt. Flyg är ett snabbare och smidigare transportsätt, mer punktligt och billigare.

Bedömning

Det är inte hållbart att fortsätta resa med flyg i nuvarande omfattning. Vi behöver ställa om från flyg till tåg i snabbare takt. Vi har inte tid att vänta, vi vill forcera fram en omställning från flyg till tågtransporter genom styrmedel. Vi tror att en omfördelning av ekonomiska resurser genom flygskatt till tåg behövs för att återställa snedfördelningen av resurser mellan flyg och tåg.

Det går att ställa om våra beteenden, det har t.ex. pandemin visat. Det finns alternativa sätt att resa, som ger lägre utsläpp än flyg. Flygindustrin bör stå för sina egna utsläpp och kostnader.

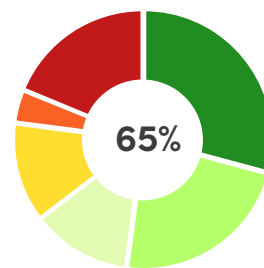
Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

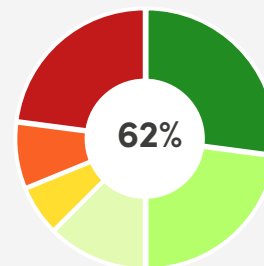
Inför höga progressiva flygskatter, som går direkt till att subventionera biljettpreiser för tågresor och utbyggnad/underhåll av infrastrukturen på järnvägen.

Åtgärdsförslag 2:

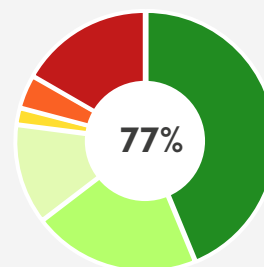
Staten ska ta tillbaka kontrollen över järnvägen och tågtrafiken för att hålla nere kostnaderna och garantera ett lågt pris.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

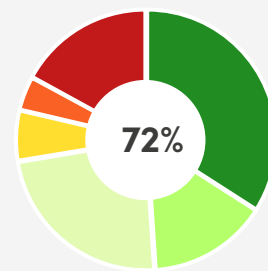
Åtgärdsförslag 3:

Inför likvärdiga flygskatter för alla EU-länder. Bredare överenskommelser inom EU, för att minimera risken att olika länder får olika förutsättningar.

Kommentar

Svårt att hålla sig till ett ämne då detta binder ihop med så mycket annat. Till exempel att rusta upp och bygga ut järnvägen. Vi anser att en progressiv flygskatt är mer rättvis.

- Risk att Sveriges befolkning kommer att resa från andra länder istället, ifall det är billigare där. Arbeta för att införa samma flygskatter för alla EU-länder. Bredare överenskommelser inom EU, för att minimera risken att olika länder får olika förutsättningar.
- En annan möjlighet är att fokusera på beskattning av bränslet (koldioxidutsläppen), för att även kunna styra mot klimatomått. Det är de faktiska utsläppen vi vill minska genom beskattning.
- Flygresor som är kortare (tex till grannländer) skulle kunna beskattas hårdare än längre flygresor, då det finns bra resealternativ/tåggresor för kortare resor, exempelvis enligt den franska modellen där man inte kan boka flygresor, där det finns alternativ med tåg, som är kortare än 2,5 timmar. Risken är dock att resorna för längre sträckor i så fall premieras framför kortare.
- Hur hantera/förenkla administrationen av detta? En möjlighet är att införa ett avdrag för en flygresor per år i deklarationen, vilket kan relateras till inkomst. Det är ett exempel på hur ett progressivt förslag kan se ut.
- Införa några extra semesterdagar per år för att öka möjligheten att resa med tåg, som tar längre tid än flyg.
- Skattelättnad/bidrag ifall man gör åtgärder för klimatet, motsvarande en extra peng när man tar ut lika många föräldradagar.



Procentuellt stöd

7. Förnuftig flygskatt: Främjar gröna alternativ och ekonomisk stabilitet

Problembeskrivning

Järnvägsinfrastrukturen är underutnyttjad och underdimensionerad. Godstransporter domineras av vägtransporter, medan persontransporter sker med bil och flyg på grund av sin effektivitet och sitt pris.

Prisbilden mellan flyg- och tåg är för liten. Även att punktligheten för tåg ej är pålitlig.

Bedömning

Flygskattens syfte är att minska koldioxidutsläppen och främja mer hållbara transportalternativ. Dock kan en plötslig och kraftig ökning av flygskatten leda till negativa konsekvenser för ekonomin, resenärer och flygindustrin. Dessa inkluderar minskad efterfrågan på flygresor, förlorade jobb inom flyg- och turistnäringen, samt ökad ekonomisk belastning på hushåll och företag. Att undvika en chockhöjning av flygskatten kräver en balanserad strategi som beaktar både miljömål och ekonomiska realiteter.

Åtgärdsförslag

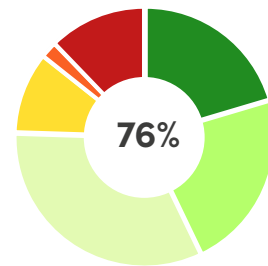
Åtgärdsförslag 1:

Implementera en stegvis höjning av flygskatten över flera år. Detta ger både resenärer och flygindustrin tid att anpassa sig till förändringarna utan att orsaka plötsliga ekonomiska chocker.

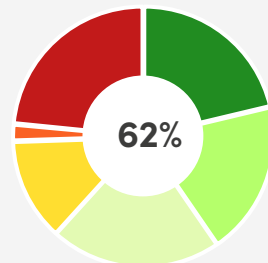
Använd intäkterna från flygskatten för att subventionera utveckling av mer miljövänliga flygbränslen och teknik, vilket på sikt minskar branschens klimatpåverkan.

Åtgärdsförslag 2:

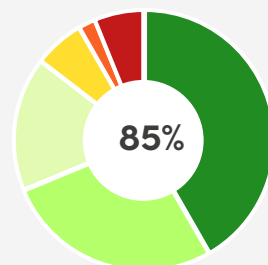
Investera i att förbättra och expandera alternativa transportmedel som tåg och bussar, särskilt för korta och medellånga distanser. Gör dessa alternativ mer attraktiva genom att sänka priser och förbättra bekvämligheten.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



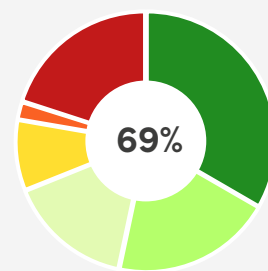
Procentuellt stöd

Åtgärdsförslag 3:

Uppmuntra frivilliga åtgärder såsom att välja mer miljövänliga resealternativ när det är möjligt.

Kommentar

Vi anser att höga flygskatter påverkar gruppen låginkomsttagare eller företag som är små. Vidare tycker vi att detta kräver korrelation med järnvägen. Näringslivet i Sverige kommer drabbas och konceptet med globaliseringen försvinner. Tåget är inte i närhet idag ett alternativ för flyget och kan därför inte ersätta det i detta nu.



Procentuellt stöd

8. Strävan efter en övergång till hållbara elbilar

Problembeskrivning

En komplett övergång från bensin- och dieslbilar till elbilar kommer att ta många år. För närvarande är endast cirka 6 % av alla bilar eldrivna, vilket betyder att det kommer att dröja innan vi ser en fullständig övergång. Denna förändring är kritisk för att minska klimatpåverkan. Dock är det ännu viktigare att minska bilanvändningen i största möjliga mån för att ytterligare skydda miljön.

Bedömning

Det ska vara billigare att köpa elbil för att öka incitamentet för en minskning av fossildrivna fordon. Pröva nya idéer för att få oss att ändra beteenden. Förenkla för att kunna växla ut gamla bilar som är utsläppstunga.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

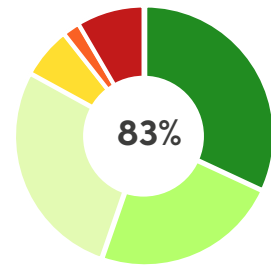
Återinföra subventioneringen för elbilar som bekostas av avgift / skatt på utsläpp från tunga fordon. Inkludera även begagnade elbilar för att få bättre effekt än tidigare.

Åtgärdsförslag 2:

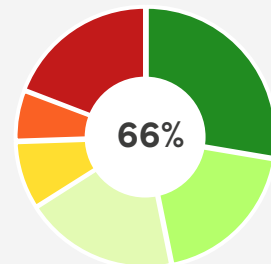
Att staten vågar prova olika saker för att se vad som är gångbart. Exempelvis: bilfritt år och få en fin elcykel, eller gratis årskort för kollektivtrafik, andra typer av bilpool eller leasingtjänster etc.

Åtgärdsförslag 3:

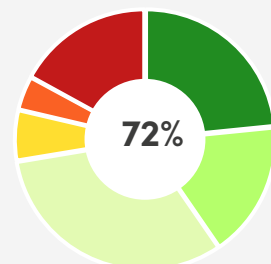
Skrotningspremie. Inlämning av äldre bilar för en ersättning för bilen eller en kombinerad lösning tillsammans med att du skaffar en ny eller begagnad bättre bil med lägre utsläpp eller elcykel.



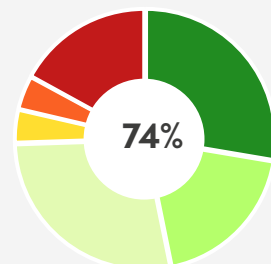
Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd



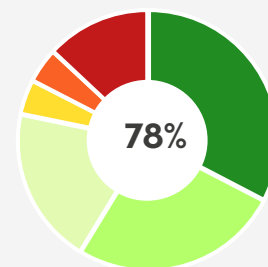
Procentuellt stöd

Åtgärdsförslag 4:

Skrotningspremie. Inlämning av äldre bilar för en ersättning för bilen eller en kombinerad lösning tillsammans med att du skaffar en ny eller begagnad bättre bil med lägre utsläpp eller elcykel.

Kommentar

Det behöver finnas en marknad för att erbjuda tjänster för batteribyte så att man kan sälja gamla elbilar enklare. Vi ställde frågor om hur marknaden ser ut för begagnade elbilar, hur är det med andrahandsvärdet på batterier. Utvecklingen kring elbilar sker stegvis och vi lär oss hela tiden nya saker. Det är därför viktigt att hela tiden anpassa produkten efter gällande kunskap om hållbarhet och biologisk mångfald.



Procentuellt stöd

9. Elektrifiering och effektivisering av tung trafik

Problembeskrivning

Tungtrafiken i Sverige är en stor del av våra koldioxidutsläpp. Ska vi kunna uppnå antagna klimatmål så måste vi förändra våra transporter.

Bedömning

I Sverige är vi beroende av tung trafik och måste därför förändra den istället för att avveckla den.

Tungtrafiken kan föregås med gott föredöme för privatpersoner.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

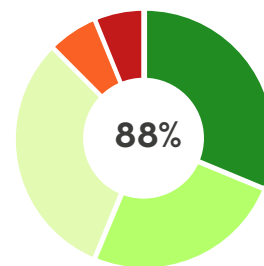
Ge bidrag till dem som vill elektrifiera där bolaget skall kunna visa upp en plan för elektrifiering av sin fordonsflotta. Betydande bidrag när fossila fordon byts ut och ersätts av eldrivna fordon.

Åtgärdsförslag 2:

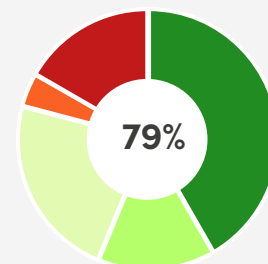
Statlig satsning på laddinfrastruktur, där laddplatser även kan fungera som distributionscenter. Till exempel anlägga utanför de största städerna där mer anpassade ellastbilar kan hämta och distribuera gods.

Åtgärdsförslag 3:

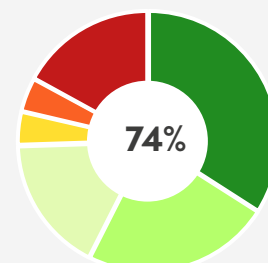
Lagkrav på uppföljning med tydliga miljömål av logistikplanering, med ett offentligt betygssystem kring detta likt ett kreditbetyg. Målet är att effektivisera transporter, exempelvis att så ofta som möjligt köra med full last. Att köra med full last ger högt betyg. Lagkravet ska uppmuntra aktörer att samarbeta med varandra.



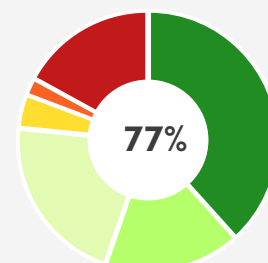
Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

Åtgärdsförslag 4:

Införa en kilometerskatt för lastbilar där ellastbilar betalar en lägre avgift/skatt jämfört med diesellastbilar. Detta kan vara en del av att finansiera åtgärd 1 och 2

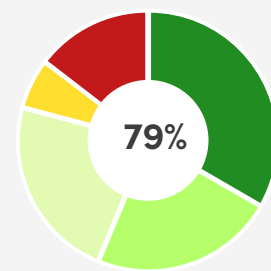
Kommentar

Kostnad, hur skall bidraget finansieras ytterligare?

Utbyggnaden av laddinfrastrukturen kommer att vara kostsam men nödvändig.

Man hade kunnat minska utsläppen drastiskt i en hög takt genom elektrifiering.

En utmaning är att inte exkludera små åkare eller driva dem i konkurs.



Procentuellt stöd

10. Ett enat och välfungerande kollektivtrafiknät

Problembeskrivning

Många väljer bort kollektivtrafiken för att det är för dyrt. Det blir inte ekonomiskt försvarbart eller lika flexibelt jämfört med egen bil.

Det behöver bli enkelt och funktionellt att köpa biljetter och resa med kollektivtrafiken.

Och trafiken måste gå att lita på.

Bedömning

Rådet bedömer att med samåkning genom kollektivtrafik så kommer effekten att bli en tydlig utsläppsminskning, inklusive minskning av skadliga partiklar (även från vägbana och däck), luften blir bättre, minskade bullernivåer, mindre trängsel i trafiken. Minskning av trafikolyckor.

Mindre biltrafik gör det möjligt att använda parkeringsytor till andra saker också, minskad trafik vid skolor är positivt också, av trafiksäkerhetsskäl.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

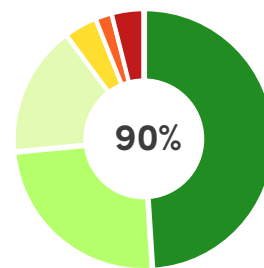
Rådet föreslår att all kollektivtrafik i Sverige hanteras i samma biljettsystem. Ett Sverigekort med enhetstaxa som tydligt gör det ekonomiskt gynnsamt och enkelt att använda kollektivtrafik, över hela landet.

Åtgärdsförslag 2:

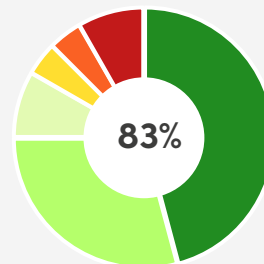
Företag skulle också kunna subventionera anställdas resor med kollektivtrafiken, på lämpliga sätt. Samarbeten mellan större företag och lokaltrafik för att underlätta för de anställda att resa kollektivt.

Åtgärdsförslag 3:

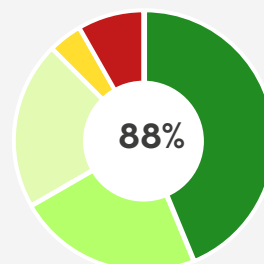
Kollektivtrafiken på landsbygden måste fungera betydligt bättre och mer flexibelt, till exempel genom att istället för fasta tidtabeller skapa flexibilitet genom att skapa turer utifrån resenärernas behov. Smidiga bokningssystem för detta, som hos transportplanerare inom företag och industri.



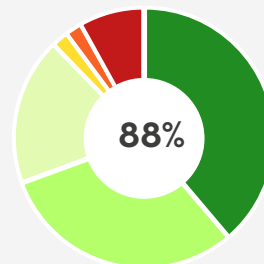
Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

Kommentar

Vi har utifrån våra egna erfarenheter av kollektivtrafiken från både landsbygd och storstad diskuterat deras olikheter och tillgänglighet.

Det gruppen diskuterade var till stor del om pålitligheten, att resenärerna måste kunna lite på att buss/tåg avgår på utsatt tid. Idag upplever de flesta i gruppen att det är många inställda turer som har en direkt påverkan på vardagen med jobb och skola.

Priset på biljetterna var även det ett stort samtalsämne. Upplevelsen idag är att det inte skiljer tillräckligt mycket mellan att åka kollektivt eller ta den egna bilen, det kan i vissa fall till och med vara mer ekonomiskt att ta den egna bilen om det är fler personer som samåker.

Dagens biljettsystem där resenärer måste använda sig av flertalet appar för att kunna köpa biljetter de gånger en reser sker över länsgränserna. Här pratade vi mycket om att förenkla detta genom att det finns ett enat biljettsystem för hela Sverige.

Företag skall kunna subventionera sina anställda om de väljer att åka kollektivt eller cykla. I de fall där skiftgående arbetsform finns skulle även företagen kunna erbjuda en form av abonnerad buss för att underlätta resandet med kollektivtrafik vid obekväma arbetstider.

Diskussionerna har även legat på att det idag upplevs att många bussar, framför allt från landsbygden men även vissa linjer i stadstrafiken, kör utan passagerare eller med en handfull passagerare. Vi har där pratat om att ta bort de fasta turtiderna på de linjer med mindre beläggning och istället använda en form av bokningssystem där resenärerna får skriva in vartifrån de vill åka, vart de vill åka och när de behöver vara vid slutdestinationen. Vi tänker att detta skulle ta bort risken att bussar kör tomma samt flytta den kapaciteten till en linje där fler personer åker, exempelvis vid rusningstrafik.

11. Utvärdering av klimatpolitik med konsekvenser

Problembeskrivning

Klimatpolitiken kan se annorlunda ut beroende på konstellationer i regering och riksdag. Ändå är den beroende av en långsiktig plan för att utsläppsmålen ska nås.

Klimatpolitiken har inte arbetat med blocköverskridande av regeringen och opposition, likt andra frågor som exempelvis pension och försvar.

Politiken tar inte medborgarnas engagemang och kunskap i beaktning.

Bedömning

Klimatpolitiska rådet ger årligen en bedömning av hur regeringens klimatpolitik ligger i linje med de klimatpolitiska målen. Om de inte gör det så finns det inga konsekvenser. Detta är inte hållbart.

När regeringen inte tar sitt ansvar kring konsekvenser spiller det över på hur befolkningen agerar. Mer samarbete behövs och att engagera alla, vi behöver ta ansvar för vad vi kan göra som nation och också vara ett föredöme.

Det upplevs att klimatfrågan inte tas på allvar av alla politiker. Det har idag inga konsekvenser och medborgarnas åsikter tas inte i beaktande.

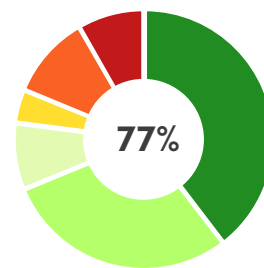
När industrin leder åtgärder för frågan får det andra konsekvenser på grund av att det även finns andra intressen/vinning som de förhåller sig till. Exempelvis: överenskommelse mellan myndigheter och företag, framförallt exportsektorn.

Åtgärdsförslag

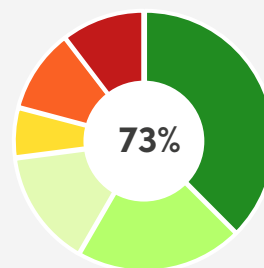
Åtgärdsförslag 1:

Bättre granskning och krav från EU kring hur länder lever upp till klimatmålen (EU-reglerad klimatlag) det bör finnas konsekvenser/sanktioner för nationer som inte följer det här. Morot eller piska från EU behövs. Mer inspektion och oftare.

Sveriges regering behöver reglera mer kring klimatfrågan via lagar, med mänskliga rättigheter i beaktning, med mer långsiktiga planer som är oberoende av vilket block som regerar. Ett fristående granskande oberoende tidsbegränsat organ, likt Riksbanken, som får direktiv från EU att granska Sverige och hur Sverige lever upp till EU:s gemensamma klimatmål, lagar och reglering. Det behöver kommuniceras mer till samhället hur regeringen aktivt jobbar med målen.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd

Åtgärdsförslag 2:

Regeringen och oppositionen bör jobba blocköverskridande kring klimatfrågor, likt andra frågor som pension och försvar, för att komma fram till gemensamma överenskommelser. Alla partier bör engagera sig i klimatfrågor inom partiet mer, men även arbeta överskridande via komittéer som lägger underlag för beslut. Ett klimatråd med flera perspektiv från hela samhället, ett råd av experter, forskare, civilsamhället och medborgare etc.

Kommentar

Argument emot: Kan anses som att den demokratiska makten minskar men vi menar att de kan föra den politik de vill under den enkla förutsättning att målen nås. Även detta tyckte vi var ett svårt övervägande men vi tyckte att vi landade i en god överenskommelse.

Regeringen bör vara beroende av att anpassa sig efter den bedömning som det klimatpolitiska rådet ger årligen kring hur regeringens klimatpolitik ligger i linje med de klimatpolitiska målen.

Engagera medborgare via medborgarråd eller liknande, expertråd eller klimatrådets rekommendationer bör säkerställas att vägas in vid beslutsfattande. Regeringen bör ha en grupp av experter som rådgivande funktion kring vilka konsekvenser som kan uppstå vid olika typer av beslut.

Bättre granskning och krav från EU kring hur länder lever upp till klimatmålen (EU-reglerad klimatlag) det bör finnas konsekvenser/sanktioner. Morot eller piska från EU behövs.

Ta tillvara på engagemanget bland medborgare och experter och den kunskap de besitter. Ett gemensamt råd för att identifiera problemen och åtgärder.

Det behövs långsiktiga konsekvensanalyser och åtgärder samt förankring hos folket, mer hållbarhet mellan valen.

Forskningen behöver en större samsyn och också mer mandat i rekommendationer från experter inför beslutsfattande.

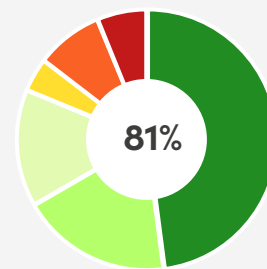
Fler konkreta och uppnåbara lösningar, snabbare implementering. Låt folket vara med och rösta vid komplexa frågor där utfall av konsekvenser är avgörande och behöver vägas in. Alltså rösta på vilken konsekvens som folket skriver under på/ kan leva med.

Regeringen och oppositionen behöver jobba mer med frågorna partiöverskridande mellan valen. Involvera råd och fokusgrupper utifrån olika typer av målgrupper, exempelvis grupp av ungdomar, pensionärer.

Politiken bör också ta initiativ till medborgarråd/klimatråd för att få in bredare perspektiv och åsikter. Nationellt, regionalt, lokalt. Vid sidan av de råd som akademien och civilsamhället redan har genomfört/ tagit initiativ till. Eventuellt a över stafettpinnen efter det här rådet avslutas.

Politiken måste komma överens med forsarna kring problemformuleringar och jobba därefter, för att lättare och snabbare kunna prioritera åtgärder. Exempelvis hanteringen kring ozon.

Större fokus på långsiktiga lösningar utan vinstrintesse. Bättre samverkan mellan politiken, industrin och forskning, experter.



Procentuellt stöd

12. EU-märkning av produkter för klimatsmarta val

Problembeskrivning

I vår globala ekonomi är varukedjor långa och komplicerade. Detta gör det svårt för konsumenter att göra hållbara val eftersom det ofta saknas tydlig information om var produkterna kommer ifrån, hur de tillverkas och hur de transporteras. Denna brist på information gör det också svårt att jämföra produkters miljöpåverkan. Transporterna spelar en stor roll i en produkts miljöpåverkan, så det är viktigt att förstå detta för att kunna göra mer miljövänliga val. Det kan också fungera som incitament till att konsumera mindre.

Bedömning

Idag är det generellt sätt billigare att köpa varor som ur miljösynpunkt är sämre.

Därför behövs en märkning som konsumenten uppmärksammar och som innehåller tillräckligt med information. Detta är ett steg i ledet för att minska utsläppen från konsumtion och också få företag att göra om sin produktion för att få ner sina utsläpp. Samtidigt kräver detta en välplanerad folkbildningskampanj för att öka allmänhetens förståelse och engagemang för den nya märkningen.

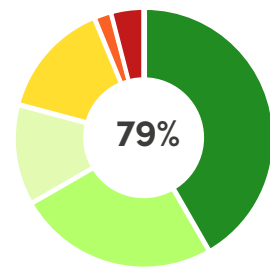
Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

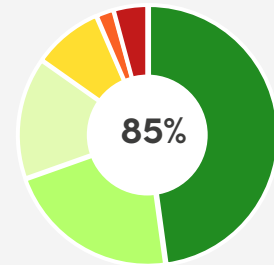
Vi föreslår att det bör införas en EU-gemensam klimاتمärkning som ska vägleda konsumenten i produktval. Märkningen ska mäta det relativa utsläppet utifrån produkter i samma varuklass med en skala från röd-grön som visar mängden utsläpp. Krav inom EU som i Sverige kontrolleras av samma grupp som hanterar Svanen-märkning eller annan lämplig grupp. Det ska även vara tillämpbart för personer med synnedsättning eller färgblindhet. Märkningen ska heta "Green Way".

Åtgärdsförslag 2:

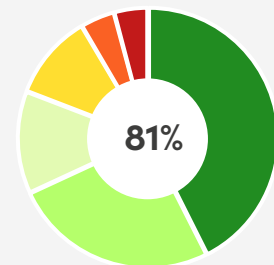
Tydliggöra var produkterna kommer ifrån, hur de produceras och hur mycket detta kostar i form av CO₂-utsläpp. Detta skulle kunna göras med hjälp av QR-koder.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

Åtgärdsförslag 3:

Det nuvarande EU-kravet på märkning för återvinning av produkt och förpackning ska ses över för att vara så tydligt som möjligt och även täcka samtliga delar av produkten/förpackningen. Produktens hela livslängd ska tas i beaktning då återvinnig blir allt viktigare.

Kommentar

Märkningen bör vara på EU-nivå då det annars finns en eventuell risk att det blir för dyrt inom Sverige samt att det går att undgå genom att köpa/producera utomlands.

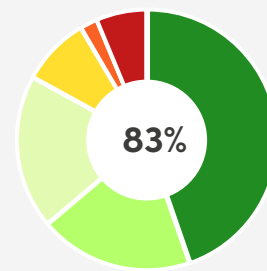
Mycket fraktas fram och tillbaka för olika processer i tillverkningen men genom möjlighet till att spåra det så kan detta effektiviseras.

Vem ska kontrollera att företag och liknande är transparenta? Är det staten? Är det EU?

Vi diskuterade igenom alla möjliga förslag på märkningar. Argumenten för är att det upplyser konsumenten mer och kan få konsumenten att ändra sina val. Argumenten emot är att det kan öka priserna på grund av ökade kostnader för företag och att det är svårt att genom märkning få konsumenten att ändra sig. Med detta som bakgrund ville vi skapa en märkning som är rättvis utifrån att det utgår från det relativa utsläppet inom varugrupper men samtidigt visar vad som är bra och dåligt inom denna varugrupp. Det kan vara svårt att mäta utsläpp men tanken är inte att märkningen måste vara exakt utan att det ska ge en vägledning för konsumenten.

Vi ställde frågan om vad som är framtaget i EU om produktmärkning och vilka planer det finns framåt för att se vilken relevans vårt förslag hade. Det finns en "Green Claim" som ställer krav på hur märkningen ska vara som kan hjälpa till i förslaget. Det är ett direktiv att förhålla sig till.

För att få ut största effekt behöver vi även: En förbättring av återvinningsmöjligheter. Marknadsföra det väl genom en genomarbetad kampanj då konsumenten ska vara medveten om vad den innebär. Uppmuntra företag att sträva efter en klimatsmart märkning för att på så sätt öka företagets attraktionsvärde.



Procentuellt stöd

13. EU-gemensam satsning på höghastighetståg

Problembeskrivning

Järnvägsinfrastrukturen är underdimensionerad. Godstransporter domineras av vägtransporter och persontransporter sker med bil och flyg.

Prisbilden mellan flyg och tåg är för liten. Även att punktligheten för tåg är för dålig.

Bedömning

Problemet i nuläget är att tåg är opålitliga, långsamma och dyra. Detta måste åtgärdas för att locka människor, skapa en trygghet med tågen och en bra arbetsmiljö för resenärer som jobbar. Vi tror att vi kan behålla en hög mobilitet inom Europa men på ett klimatsmart sätt om vi investerar i en gemensam höghastighetsjärnväg.

En satsning på höghastighetståg tror vi kommer fungera bäst på EU-nivå. Att unionen tar ett gemensamt grepp för att få ett fungerande järnvägsnät för långa resor. Dessa tågresor bör kunna konkurrera med flyget. Det är svårt att få till en stor tidsvinst om de olika länder ska investera i ett eget nationellt höghastighetsjärnvägsnät. Det är troligtvis de långa resorna som är bäst lämpade för höghastighetståg.

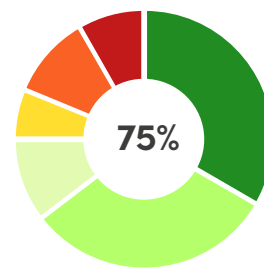
Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

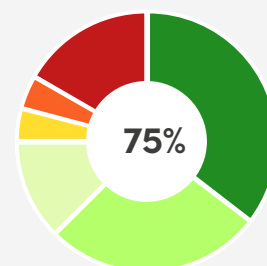
Vi föreslår att EU driver och samordnar arbetet med att bygga en höghastighetsjärnväg i Europa. Det kräver en gemensam standard och plan över landsgränserna.

Kommentar

Detta kommer vara svårt, vi anser att det är dyrt, många politiska beslut måste tas, lågt väljarstöd gör att det inte prioriteras just nu. Det blir en helt ny infrastruktur över hela Europa.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd

14. Främja samåkningsplattformar och förbättra kretsloppet för fordon

Problembeskrivning

Idag ser vi att många människor reser en och en i sina bilar, åt samma håll dessutom. Det är ett miljöproblem som skulle kunna lösas relativt enkelt, genom samåkning. Men vi saknar trovärdiga etablerade plattformar för detta. Människor vågar inte resa tillsammans om de inte känner varandra.

Vi observerar även att det finns många gamla bilar på vägarna som släpper ut mer avgaser än nyare modeller.

Bedömning

Vi bedömer att det vore fördelaktigt för klimatet om fler samåkade. Dock behövs det en tillförlitlig plattform för samåkning för att fler ska vilja göra det.

Vi bedömer också att med nyare bilparker hade vi sparat på miljön genom mindre utsläpp. Vi bör ta tillvara på gamla bilar och bildelar bättre än vad som görs idag. Om vi dessutom exporterar våra begagnade fordon som är i bättre skick än i andra länder, då förnyar vi fordonsparken i både Sverige och i utlandet. De fordon som inte är i skick, kan återvinnas lokalt här i Sverige.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

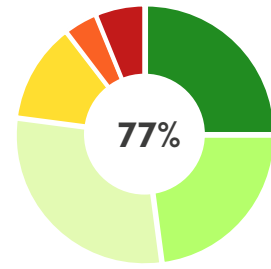
Regeringen bör utreda varför välfungerande plattformar för samåkning som används i flera EU-länder inte etableras i Sverige. Försök främja skapande av en tillförlitlig plattform för samåkning, med verifierade användarprofiler. Främja företagande i denna bransch. Utred skattemässiga hinder för en ökad samåkning. Vi bör ha en fördelaktig beskattning av klimateffektiva transportmedel och metoder.

Åtgärdsförslag 2:

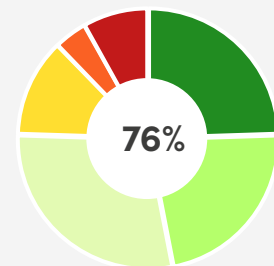
Förbättra kretsloppet för fordon i Sverige. Återvinn gamla fordon och dess delar för att tillverka nya, mer miljövänliga fordon. Se över vad som görs med gamla bilar och bussar vid slutet av deras livscykel. Analysera vad en optimal livscykel för ett fordon är, så att ny miljövänligare teknik får snabbare spridning.

Kommentar

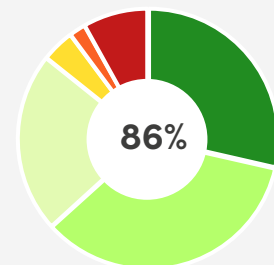
Vi diskuterade att vi måste väga å ena sidan nya miljövänligare fordon, å andra sidan hur många nya fordon vi ska producera, med tanke på den miljöeffekt produktionen av nya fordon har.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

Vi diskuterade även att det behövs informationskampanjer för att fler ska våga samåka och känna sig trygga. Detta kan även ske på en lokal nivå, i ett grannskap, i ett samhälle, och så vidare.

Vi diskuterade att ett sådant här initiativ, med samåkning, kan drabba vissa branscher, i det här fallet taxibranschen, men även viss kollektivtrafik. Men vi tycker ändå – ur klimatperspektiv – att det bör genomföras.

15. Allmänbildning i oberoende klimatforskning

Bedömning

Kunskapen bland vuxna är för dålig i nuläget. För mycket spekulation, svårt att avgöra vad som är sant eller falskt. Vi får oftast inte ta del av den oberoende forskningen, utan snarare de polariserande vyerna, till exempel genom sociala medier.

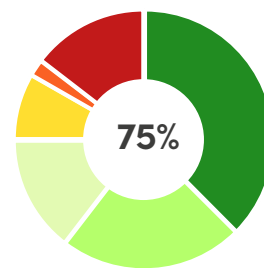
Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

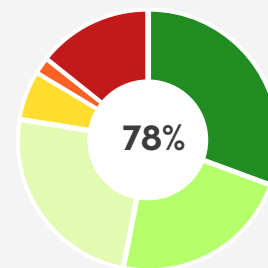
Kommuner, stat och landsting skall införa och driva obligatorisk klimatutbildning. Även fackföreningar och förbund kan bidra till detta arbete.

Kommentar

Utmaningen är hur man får med privata företag på tåget. Åtgärda detta genom att öka statusen för utförd utbildning, till exempel via stämpel/certifikat.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd

16. Låt miljö- och klimatfrågor styras av en professionell expertgrupp, liknande Riksbankens självständighet

Problembeskrivning

Idag är 15 av 16 miljö kvalitetsmål misslyckade, endast målet om ozonlagret har lyckats. Det går för långsamt.

Det saknas tydlighet om vem som ansvarar för t.ex. miljö och klimatfrågor.

Bedömning

Det saknas en samordning kring experternas långsiktiga konsekvensanalyser. Ansvarsfrågan behöver ses över, så att ansvarsområden inte överlappar mellan departement, enheter och områden.

Målsättningen måste vara tydlig. Idag saknas det en öppenhet och dialog med medborgarna, det förekommer lobbying/korruption som påverkar verksamheter så att lagar, direktiv och förordningar inte följs. Det får konsekvenser som är negativa för klimat och miljö.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

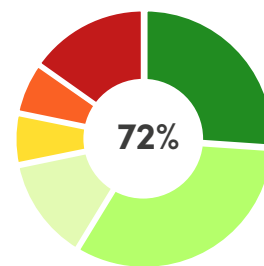
Sätt ihop en politiskt fristående och självständig expertgrupp (exempelvis likt Riksbanken) med ett bestämt klimat och miljömål som utgår från vetenskap samt via medborgardialog, det vill säga vilka åtgärder som krävs för att nå klimat och miljömålen.

Åtgärdsförslag 2:

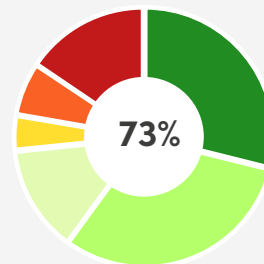
Regeringen bör implementera renodlat ansvar för det operativa genomförandet för varje departement, så att inte flera myndigheter/organ håller på med samma frågor.

Åtgärdsförslag 3:

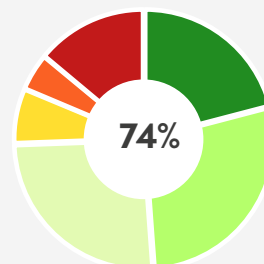
De operativa verksamheterna bör fokusera genomförandet av sitt arbete på ett effektivt och kvalitativt sätt genom att implementera uppföljning i sina verksamheter.



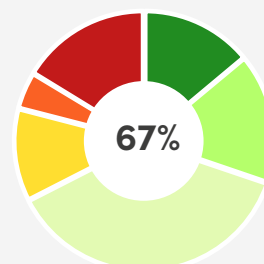
Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

17. Inför klimatåterbäring och grön märkning

Problembeskrivning

Ekonomiska förutsättningar varierar, vilket gör det svårt att uppnå bred delaktighet i miljöarbetet. Skillnader i förutsättningar mellan stad och landsbygd försvårar enhetliga lösningar.

Det behövs skapas framtidstro som ger handlingskraft.

Det är svårt som konsument att välja rätt, därför vill vi ha en grön märkning.

Bedömning

Vi behöver åstadkomma förändring genom morötter – vi behöver öka medvetenhet och vilja att agera. Alla måste bli motiverade att bidra efter egen förmåga. Det behövs effektiva styrmedel nu för att bevara klimatet. Om vi inte gör något nu, så kommer mycket högre samhällskostnader sen för klimatrelaterade skador.

Vår bedömning är att det måste bli lättare att förstå vilken effekt våra val har för att kunna göra mer medvetna val. Det måste finnas tillgängliga, möjliga och pålitliga alternativ och en medvetenhet för att göra bättre val och agera tillsammans.

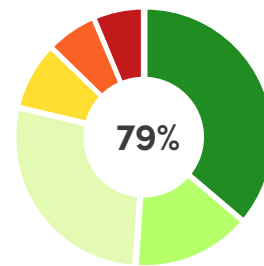
Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

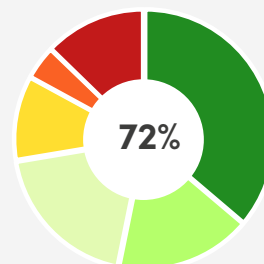
Inför klimatåterbäring för att belöna miljövänliga val och öka medvetenheten om klimatpåverkan, med regionala och ekonomiska anpassningar. Belöna miljövänliga val hos medborgarna. I en klimatdeklaration redovisas vilka medvetna klimatval som gjorts och en återbäring delas ut. Inför miljöanpassade reseavdrag så att de gynnar fler transportmedel än bara bilen. Gynna resesätt som inte innebär fossila utsläpp.

Åtgärdsförslag 2:

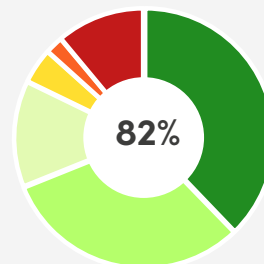
Vi föreslår att riksdagen inför en märkning på varor, transporter och tjänster där det framgår vilken miljöpåverkan de har. Detta för att skapa en förståelse hos medborgare om hur olika val kan göras.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

Åtgärdsförslag 3:

Gynna det som är bra. Det sämre valet ska kosta mer. Inför fler och ökade klimatskatter, på till exempel bensin och diesel, utsläpp från verksamheter, eller böter för när man inte sopsorterar. Detta för att finansiera billigare och bättre kollektivtrafik, kunna sänka kostnader för närproducerad ekologisk mat och finansiera upprustning av järnvägar och vägar.

Kommentar

Vi vill ta inspiration av den kanadensiska modellen Carbon Action Incentive payment/The Canada Carbon Rebate, och undersöka den närmare. I Kanada betalas återbäringen ut varje kvartal till alla medborgare, oavsett hur mycket de har betalat in i form av klimatskatter (som avgifter på fossila bränslen). I praktiken innebär det att de som släpper ut mindre än genomsnittet får tillbaka *mer* än de betalat *in* till systemet. Det skapar drivkraft för att minska utsläppen, samtidigt som återbäringen kan ta hänsyn till till exempel boende på landsbygden, som måste ha bil.

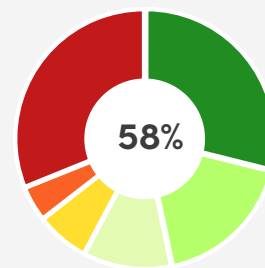
Vi är oense i gruppen, vissa är emot skatter överlag och andra anser att det behövs för att finansiera samhället.

Vi tror att många kommer engagera sig om man tjänar ekonomiskt på det och i längden öppnas fler ögon för att göra klimatsmarta val. Vad är klimatsmarta val? Den frågan dyker också upp. Hur ska vi säkerställa att folk är ärliga och inte fuskar/ljuger? Det måste man hitta ett sätt för.

Med en klimatåterbäring vill vi att alla ska känna att de kan vara med och påverka och deras agerande är viktigt. Att till exempel välja nattåg istället för flyg ska ge en klimatåterbäring och göra det tydligt såväl ekonomiskt som klimatomässigt att ett bättre val gjorts.

Antingen gör man som i Kanada, att varje person betalar skatter (på det som är "dåligt"), men att alla får samma återbäring. Eller mer individuellt – att man får tillbaka utifrån vad man har gjort. Det vill säga: bra klimatval – mer pengar/återbäring

Märkningen symboliserar produktens miljöpåverkan – detta kan göras med en färgkod: grön mindre påverkan, blå medel, röd hög påverkan. Produkter med en grön märkning kommer att kosta mindre och människor kommer då att få incitament att köpa dem. Produkter med röd etikett kommer att kosta mer (kommer att ha en extra skatt) och denna skatt kommer sedan att tas ut av staten och användas för att subventionera "gröna aktiviteter", som kollektivtrafik eller elfordon.



Procentuellt stöd

18. Attraktiv kollektivtrafik: Högekostnadsskydd för biljetter, ökade incitament för punktlihet och harmoniserade boknings- och biljettsystem

Problembeskrivning

Kollektivtrafiken upplevs av alltför många som inte tillräckligt attraktiv.

Bedömning

Rådet bedömer att förenklade appar, webbsidor, biljettstrukturer, betalsystem och resehandlingar för kollektivtrafik kan få fler att välja kollektivtrafik som färdmedel. Rådet bedömer vidare att lägre biljettpriser, ökad punktlihet och högre tillgänglighet skulle öka resandet med kollektivtrafik.

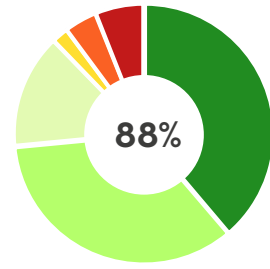
Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1: Lätt att resa kollektivt - harmonisering/förenkling av "appar", webbsidor, prismodeller, betalsystem och resehandlingar

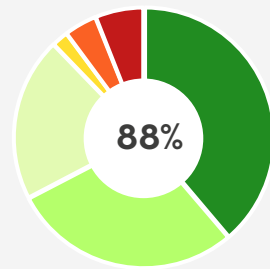
Rådet föreslår ökad samordning av "appar", webbsidor, prismodeller, betalsystem och resehandlingar för att underlätta resande med kollektivtrafik inom och mellan regioner och nationer, att ett nationellt direktiv eller förslag till EU-direktiv tas fram för att påskynda harmonisering av lösningar. Vi föreslår en nationell/EU biljettstandard med högekostnadsskydd. Vision: Inom Sverige/EU ska en resa endast kräva en app, en biljett/resehandling och högst en bokning.

Åtgärdsförslag 2: Incitament för punktlihet

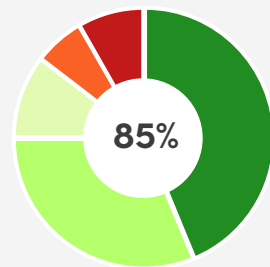
Rådet föreslår att incitamenten för punktlihet utreds och stärks. Ett exempel på en idé som rådet diskuterat och som bedöms kunna fungera som inspiration handlar om automatisk ersättning/återbetalning vid försening av resor, det vill säga att resenärer inte ska behöva ansöka om försening ersättning. Om detta skulle visa sig inte vara genomförbart ska ansökningsprocessen åtminstone kraftigt förenklas relativt normalfallet idag samt harmoniseras mellan regioner och nationer.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

Åtgärdsförslag 3: Reducerade biljettpriser

Sänkta biljettpriser bedöms kortsiktigt leda till att fler resenärer väljer kollektivtrafik som färdmedel framför bil och flyg, och långsiktigt till att barn och ungdomar skapar miljö- och klimatvänliga resvanor som bibehålls senare i livet.

Rådet föreslår därför att möjligheterna till prissänkningar utreds och (givet att sådana identifieras) genomförs. Lägre priser bör kunna uppnås exempelvis genom att öka incitamenten för samordnad upphandling av kollektivtrafikens olika system mellan regioner och nationer. Investeringar i bättre och mer utbyggd kollektivtrafik bedöms kunna leda till fler resenärer och stordriftsfördelar, med långsiktigt sänkt resekostnad per resenär som följd.

Subventioner kan riktas för att utjämna skillnader i samhällsservice mellan boplatser. Resor till personliga "hot spots" (arbetsplats, vald skola, vårdcentral, urval av livsmedelbutiker och motionsanläggningar) skulle kunna vara gratis eller kraftigt rabatterade. Prisreduktionen genomförs när man "blippar" sitt betalkort vid destinationen, till exempel sjukhuset. Subventioner kan också riktas för att utjämna skillnader i ekonomiska förutsättningar, till exempel skolbarn och pensionärer.

Kommentar

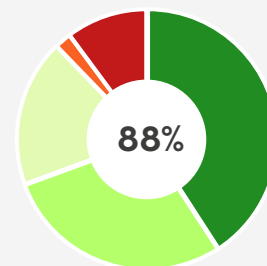
Gruppen diskuterade möjliga rekommendationer för att komma fram till lösningar för kollektivtrafikens utmaningar. Eftersom gruppen kommer från olika platser runt om i Sverige diskuterades problemet från olika synvinklar och perspektiv. Vi fick alla möjlighet att framställa våra tankar kring hur åtgärderna skulle ta sin form. De slutgiltiga rekommendationerna är en sammanställning av det som gruppen tillsammans kommit fram till.

Vi var eniga om att det kan krävas en balans mellan morötter som piskor och olika lösningar för olika regioner, till exempel utbyggd kollektivtrafik i vissa regioner men utbetalning av pengar till medborgare i andra regioner, exempelvis i glesbygd. Piskan i förslaget utgörs huvudsakligen av intäkter från koldioxidskatter, trängselskatter och/eller utsläppsrätter eftersom alternativa utsläppsbegränsande åtgärder, som utsläppshandelssystem, inte nödvändigtvis ger de intäkter som staten behöver för att realisera morötterna.

Diskussion kring åtgärd 1

Ett exempel på en idé som diskuterats och som bedöms kunna fungera som inspiration handlar om att ersätta dagens typiska biljettstruktur enkelresa, 1/3/.../30-dagarskort och årskort med ett zon-system och en biljettyp "enkelresa med avtrappning och högkostnadsskydd".

Ett annat exempel på idé som diskuterats och som bedöms kunna fungera som inspiration handlar om att införa obligatoriskt stöd för bankkort som enda nödvändiga betalkort, passerkort och resehandling, även för all lokaltrafik, och ett nationellt/EU-standardiserat "reskort" som komplement för grupper som inte kan förutsättas använda bankkort.



Procentuellt stöd

Diskussion kring åtgärd 3

Om alla eller flera regioner (nationella/EU) går ihop och upphandlar system gemensamt så kan kvaliteten i upphandlingarna öka och kostnaderna för dessa minska.

Använd intäkter från koldioxidskatt, trängselskatt och/eller utsläppsrätter till att subventionera biljettpriserna. Där kollektivtrafiken är dåligt utbyggd och har dåliga förutsättningar att byggas ut, som i viss glesbygd, kan utdelning i form av pengar vara ett alternativ eller komplement, enligt modell "avgift och utdelning".

Exempel på långsiktig investering skulle kunna vara att låta barn och ungdomar resa gratis eller kraftigt rabatterat med en förhoppning om att de bibehåller sina resvanor senare i livet. Alla skolbarn skulle oavsett val av skola kunna ges rätt till gratis resor med kollektivtrafik till skolan om de bor längre bort än 3-5 km eller om cykelbana ej är utbyggd. Utvärdera gratis resor även till fritidsaktiviteter (se förslag "hot spots" ovan).

19. Förstatliga och bygg ut tågtrafiken

Problembeskrivning

Det är för dyrt och krångligt att åka tåg istället för bil eller flyg. Dels är det dåliga linjer, dels är det osäkert om tågen kommer gå alls eller i tid. Det är dålig koordinering mellan tåg- och busstrafik. På grund av att det är många olika operatörer skjuter priserna i höjden och försvårar biljettköp för konsumenten.

Bedömning

Rådet bedömer att det är viktigt att lägga fokus på en lösning som kommer gynna hela landet. En lösning som både gör det mer ekonomiskt gynnsamt för folket och som påverkar klimatet positivt. Det kommer även öka friheten att resa inom och utanför landets gränser. Det ska göras bekvämt och säkert nog för att till exempel kunna arbeta under resan. Detta kommer också ge möjlighet för många nya jobb, i samband med utbyggnad av tågnätet. I samband med utbyggnad av infrastruktur kommer det även bli större möjlighet för godstransport via tåg.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

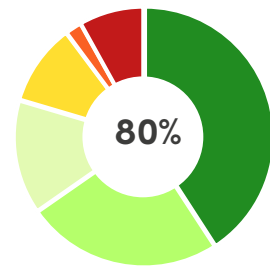
Regeringen ska starta en undersökning om förstatligande av tågtrafiken. Flytta tågoperatörer till en gemensam, statligt styrd operatör som är finansierad av statsbudgeten.

Åtgärdsförslag 2:

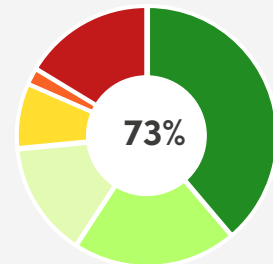
Regeringen ska återuppta satsningar på utbyggnad av höghastighetståg och ny infrastruktur. Med det följer också långsiktiga planer om underhåll och utveckling av tågtrafik.

Kommentar

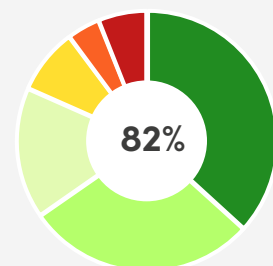
Rådet förstår att detta är en kostsam rekommendation, framför allt grundinvesteringen. Däremot anser rådet att det är en omställning som måste göras för att Sverige ska ha möjlighet till en billigare och mer hållbar framtid. Detta är en långsiktig satsning och det är viktigt att se decennier framåt.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

Förslaget kommer gynna en mängd olika personer och delar av samhället. Positiva effekter inkluderar nationell och personlig ekonomi, klimat, tillgänglighet och miljö. Det kommer även ge bättre kontaktnät med närliggande länder och möjliggöra personlig- så väl som handelstransport.

Det finns verkliga exempel på hur detta kan genomföras och vilka lång- och kortsiktiga konsekvenser det får på samhället, till exempel Tyskland. Att dra lärdom från andra länder blir en trygghet i en så stor satsning.

20. Klimatutbildning för barn och unga

Problembeskrivning

Idag är kunskap om klimatet inte tillräcklig i skolan, för att ungdomar skall inspireras och engageras.

Bedömning

Nu när dagens ungdomar växer upp så kommer utbildningen att spela större roll eftersom att klimatförändringar blir mer påtagliga och situationen blir sämre och sämre. Denna och framtida generationer kommer att spela en avgörande roll för framtiden.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

Det är viktigt att vi börjar redan i förskolan. Lärarna måste lära barn och unga vilka konsekvenser vårdslöshet med miljön kan innebära och även hur en persons agerande kan påverka klimatet positivt. Vi måste också lära dem mer om omtänksamhet och att vara mindre egoistiska, så att de tänker inte bara på sig själva utan även familj, barn, släkt, vänner, djur, natur och så vidare. Detta eftersom att miljö påverkar alla dessa faktorer markant.

Åtgärdsförslag 2:

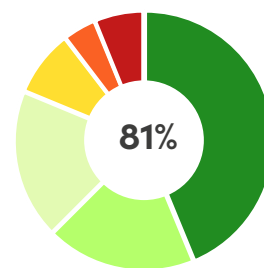
Detta bör komma in i skolans läroplan, antingen att man skapar ett extra kriterium eller att man skapar ett helt nytt ämne. Initieras från riksdagen. Bör även ske på internationell nivå.

Åtgärdsförslag 3:

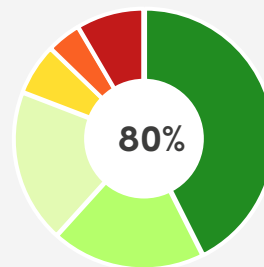
Föräldrarna bör ha en roll i detta genom samverkan med skolan. Till exempel genom att vara förebilder i vardagen och visa barnen att deras val i vardagen påverkar miljön, hur de reser, källsorterar, hur de stödjer miljövänligt företagande, och så vidare.

Kommentar

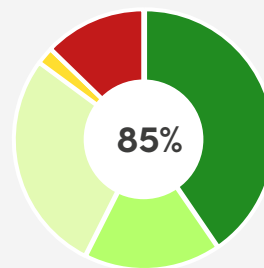
Genom att få ungdomarna att förstå miljön och dess betydelse kommer de i sin uppväxt att tänka på det här och därmed leva en mer miljövänlig livsstil. Ju mer vi lär oss om klimatkrisen, desto mer pratas det om det, desto mer sprids informationen. En utmaning kan vara att väcka intresse hos ungdomarna, så att de kan stå emot trender som är miljöövånlige. Detta kan lösas om vi lär dem en



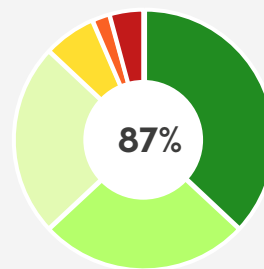
Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

mild press och mer seriösa konsekvenser inom området. Genom att undervisa om hållbarhet lär ungdomarna sig att tänka långsiktigt vilket kommer att vara viktigt för att gynna framtida generationer. Hållbarhetsundervisning kan främja kreativitet och innovation vilket kommer att vara viktigt för att dagens generationer kommer kunna tänka utanför boxen och hitta nya lösningar på miljöproblemen.

21. Utvecklad och virtuellt uppkopplad järnväg för effektivare godstrafik

Bedömning

Lastbilstrafiken står i nuläget för en alltför stor del av utsläppen på vägnätet. Vi anser att denna typ av godstrafik kan hanteras bättre av en moderniserad och effektiviserad järnväg. Tåg kan frakta mer än lastbilar, och är dessutom redan elektrifierade.

Men för att detta ska bli verklighet behöver man tackla de stora utmaningarna som järnvägen står inför. Dessa inkluderar bristande spårkapacitet, spårtilgänglighet samt en brist på tidsmässig tillförlitlighet. Tågen har även svårt att konkurrera kostnadsmässigt med lastbilarna, till stor del eftersom de sistnämnda inte har beskattats tillräckligt för att klimat/miljö-faktorn ska spela en signifikant roll.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1: Forskningssatsning på virtuell uppkoppling

En virtuell koppling mellan tågen skulle i framtiden kunna möjliggöra att tågen kör närmare varandra, och därmed få plats med fler tåg på redan befintlig infrastruktur. Detta bidrar även till att adressera det stora behovet av att kunna köra längre tåg. Forskningen skall utföras på EU-nivå för framtagna av harmoniserade standarder.

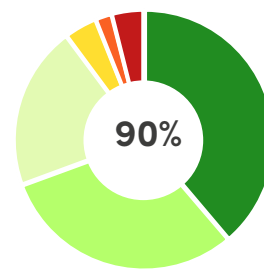
Åtgärdsförslag 2: Investera i utvecklad infrastruktur

Kommunerna bör styra byggandet av logistikcenter till att ligga vid järnvägen eller koppla järnvägen till dem istället för att vara anpassade för lastbilstrafik. Utbyggnad i glesbygd samt förbättrat underhåll i allmänhet efterfrågas också. Vi föreslår även en utredning om huruvida beskattning av tung trafik kan finansiera dessa investeringar.

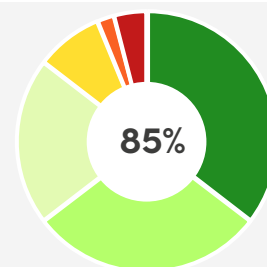
Kommentar

Vi har endast fokuserat på godstrafik vid framtagningen av dessa rekommendationer.

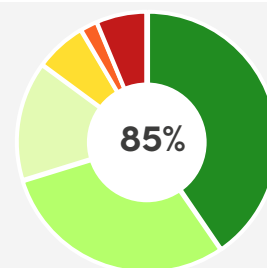
En signifikant fördel med virtuell koppling är att det kan implementeras på redan befintlig infrastruktur, vilket gör denna lösning mer kostnadseffektiv än till exempel höghastighetståg.



Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

22. Investera för en mer tillförlitlig och jämlik kollektivtrafik

Problembeskrivning

Kollektivtrafiken står inför flera utmaningar: begränsat utbud och bristande tillförlitlighet. Detta leder till att färre använder kollektivtrafiken, vilket ökar trafikbelastningen på vägarna. Följden blir en negativ miljöpåverkan och trafikkaos.

Bedömning

Rådet anser att skillnaderna i kollektivtrafikutbud mellan tätorter och landsbygd är för stort. Tillsammans med brister i järnvägsnätets infrastruktur, väljer allt för många bort kollektiva färdmedel till förmån för alternativ som har en högre klimatpåverkan.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag 1:

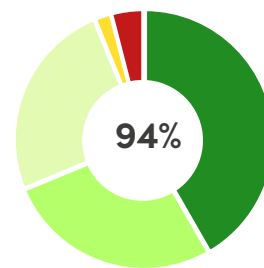
Rådet föreslår att riksdagen prioriterar och investerar i infrastruktur och bygger ut järnvägen för bättre kapacitet inom fem år. Först bör vi säkerställa att lok, vagnar och teknik är anpassade för det svenska klimatet. Därefter bör vi rusta upp spåren, bygga dubbelspår och fler stationer. Riksdagen bör även ställa högre krav på statligt upphandlade entreprenörer och leverantörer för att säkerställa hög punktlighet, med tydliga sanktionsavgifter vid eventuella brister.

Åtgärdsförslag 2: Investera i utvecklad infrastruktur

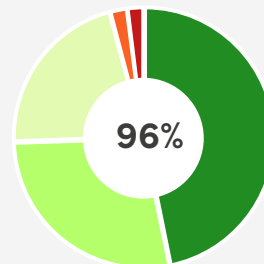
Rådet föreslår att riksdagen ska ställa krav på kommuner att öka antalet anslutningsbussar i samtliga kommuner. Vi föreslår att man inför en långsiktig infrastrukturplan rörande bussanslutningen för tätort/glesbygd där man ställer krav på samarbete mellan kommuner och regioner. Riksdagen bör prioritera investeringar av ny teknik för att optimera busslinjer.

Åtgärdsförslag 2: Investera i utvecklad infrastruktur

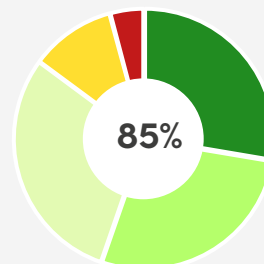
Fossilfria bussar: Säkerställ att alla nya bussar är fossilfria från år 2035



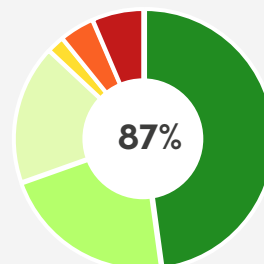
Stöd för förslaget i sin helhet



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd



Procentuellt stöd

Kommentar

Gruppen diskuterade om möjliga rekommendationer för att komma fram till lösningar för kollektivtrafikens utmaningar. Vi var eniga om att det krävs prioriteringar för att utveckla infrastrukturen för både tåg och busstrafik. Eftersom gruppen kommer från olika platser runt om i Sverige diskuterades problemet från olika synvinklar och perspektiv. Vi fick alla möjlighet att dela våra idéer och tankar kring hur åtgärderna skulle ta sin form. De slutgiltiga rekommendationerna är en sammanställning av det som gruppen tillsammans kommit fram till.

Rådet förstår att rekommendationerna innebär stora kostnader för staten och enskilda kommuner. Vi förstår också att rekommendationerna är något som kommer kräva tid och inte kan lösas på en dag. Däremot menar vi att man behöver börja någonstans för att förändring ska kunna ske. Rådet anser att det är nödvändigt för att lösa/prioritera kollektivtrafikens utmaningar och resultera i att vi kommer närmare till att nå klimatmålen.



Medborgarrådet om klimatet är en del av forskningsprogrammet Fairtrans. Projektet sker i samarbete mellan Stockholms universitet, Högskolan i Gävle, Uppsala universitet, Lunds universitet och IVL Svenska Miljöinstitutet. Fairtrans finansieras av Mistra och Formas, med delfinansiering av medborgarrådet från European Climate Foundation.

Liknande medborgarråd har tidigare genomförts i bland annat Frankrike, Danmark och Finland. Under 2024 genomförs flera liknande processer på både lokal och regional nivå.