

Motion till riksdagen 2008/09: MJ18

av **Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v)**
med anledning av prop. 2008/09:162

En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat

1 Innehållsförteckning

| | | |
|-----|--|----|
| 2 | Förslag till riksdagsbeslut | 2 |
| 3 | Inledning | 3 |
| 4 | Klimaträttvisa | 3 |
| 5 | Internationella klimatåtgärder | 5 |
| 5.1 | Klimatbistånd | 5 |
| 5.2 | Höj EU:s klimatambition | 5 |
| 5.3 | Se till att EU:s handelssystem för utsläppsrätter fungerar | 6 |
| 5.4 | Klimatanpassa EU:s infrastruktursatsningar | 6 |
| 5.5 | Fasa ut stödet till forskning om kärnkraft och fossil energi | 7 |
| 5.6 | Minska köttkonsumtionens klimatpåverkan | 7 |
| 6 | Sektorsövergripande klimatåtgärder | 8 |
| 6.1 | Procent av BNP till klimatåtgärder | 8 |
| 6.2 | Miljöskatter och kompensation för dem som drabbas hårdast | 8 |
| 6.3 | Klimatanpassa offentliga upphandlingar | 8 |
| 6.4 | Ta bort klimatförstörande subventioner | 9 |
| 6.5 | Nytt sekretariat för klimatforskning | 9 |
| 7 | Bostäder | 10 |
| 7.1 | Klimatsmarta hus | 10 |
| 7.2 | Renovering av miljonprogrammet | 10 |
| 8 | Transporter | 11 |
| 8.1 | Järnvägstrafik | 11 |
| 8.2 | Lokal och regional kollektivtrafik | 11 |
| 8.3 | Vägrafik | 12 |
| 8.4 | Cykeltrafik | 13 |
| 8.5 | Sjöfart | 14 |
| 8.6 | Flygtrafik | 15 |
| 9 | En framtidsinriktad samhällsplanering | 16 |
| 10 | IT och bredband | 16 |

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett klimatbistånd utöver biståndsramen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att det i EU:s budget inrättas en enskild budgetpost utanför biståndssatsningarna för klimatbistånd.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om EU:s klimatambition.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att koldioxidskatten för den industri som ingår i den handlande sektorn behålls tills vi ser att handelssystemet leder till önskade utsläppsminskningar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att klimatanpassa EU:s infrastruktursatsningar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att ett mål för minskad köttkonsumtion med 25 % till 2020 införs på EU-nivå.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör agera för ett slutdatum då kontraproduktiva subventioner som stöder kött- och mejeriindustrin ska vara utfasade.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i sin statsbudget bör satsa motsvarande 1 % av BNP på klimatåtgärder.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöskatter och kompensation för dem som drabbas hårdast.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige inom EU:s regelverk bör verka för att det inom offentlig upphandling av klimatskäl ska vara möjligt att ta hänsyn till koldioxidutsläpp samt avstånd.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sluta bilaterala avtal med andra länder kring Östersjön och Västerhavet.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige inom EU bör arbeta för att yrkesfiskarnas subventioner i form av skattebefrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska inrättas ett nytt klimatsekretariat för samordning av klimatforskningen.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad järnvägstrafik.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad lokal och regional kollektivtrafik.

Fel! Okänt namn på

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad vägtrafik.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad cykeltrafik.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad sjöfart.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad flygtrafik.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för en miljöinriktad samhällsplanering.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för miljöinriktat IT och bredband.

3 Inledning

Vänsterpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet presenterar vårt samlade alternativ till regeringens klimat- och energipolitik i en gemensam motion, ”En rödgrön klimat- och energipolitik – jobb och framtidstro”. I den gemensamma motionen redogör vi för våra förslag till mål, strategier och inriktning för klimat- och energipolitiken samt lägger ett antal gemensamma förslag till åtgärder för en mer ambitiös politik. I separata kommittémotioner redovisar våra partier ytterligare förslag för att nå våra gemensamma mål. Inför valet 2010 kommer vi att möta väljarna med ett samlat alternativ till regeringens politik.

Vi hänvisar till den gemensamma motionen för att ge en övergripande bild av vår syn på klimatpolitiken och dess olika delar. I denna motion lyfter vi fram kompletterande åtgärder som vi vill se införas för att nå de gemensamma målen i motionen.

4 Klimaträttvisa

Vänsterpartiet följer principen om rättvist miljöutrymme. Enligt den ska jordens begränsade resurser vara rättvist fördelade mellan alla människor inom ramarna för naturens långsiktiga bärkraft. Vår strävan är att driva en klimat- och energipolitik som ökar klimaträttvisan i Sverige och världen.

Situationen i världen i dag kan betecknas som djupt orättvis utifrån klimatsynpunkt. Världens rika människor påverkar klimatet mest, medan det är de fattigaste människorna som drabbas hårdast. Därutöver finns det skillnader mellan mäns och kvinnors klimatpåverkan; män tycks ha störst klimatpåverkan i såväl rika som fattiga länder.

De länder som släpper ut mest växthusgaser (Sverige 8, EU drygt 10 och USA 20 ton växthusgaser per person och år) är de som drabbas lindrigast av växthuseffekten. Samtidigt leder klimatförändringarna till humanitära kata-

Fel! Okänt namn på

strofer redan i dag då tusentals människor tvingas fly från sina översvämmade hem i Bangladesh (med utsläpp på 0,2 ton växthusgaser per person och år). I framtiden beräknas uppemot 40 miljoner av landets invånare bli klimatflyktingar när stora delar av Bangladesh läggs under vatten. Hela Botswana (med utsläpp under 1 ton koldioxid per person och år) kommer att förvandlas till öken om temperaturen höjs med tre grader.

Studier pekar på stora skillnader mellan mäns och kvinnors klimatpåverkan. Se t.ex. Gerd Johnsson-Latham, "En studie om jämställdhet som förutsättning för hållbar utveckling", 2007. I den studien illustreras resandet i världen i form av en triangel. I triangelns botten finns de som inte kan eller får förflytta sig över huvud taget, sedan de som går, cyklar, tar buss eller tåg. Längre upp finns de som reser med sjöfarten och bilen och längst upp flyget. Antalet kvinnor sjunker ju längre upp i triangeln man kommer och ju mer miljöfarligt transportmedlet är. Triangeln visar samma mönster i fattiga som rika länder. Finns det en cykel i byn i Västafrika är det mannen som använder den. Finns en bil i en familj i Sverige är det ofta mannen som kör den.

Situationen i Sverige är också långt ifrån klimaträttvis. Av de 6,9 miljoner bilar som finns i Sverige är 5,2 miljoner registrerade på män. Kvinnor står i stället för merparten – två tredjedelar – av de hushåll som helt saknar bil eller körkort. Män påverkar därmed klimatet mer än kvinnor. I samhällsplaneringen prioriteras dessutom ofta transportslag som män använder mest, som vägar och flygtrafik, jämfört med kollektivtrafiksatsningar som kvinnor använder i större utsträckning.

Vänsterpartiet vill ha ökad klimaträttvisa. De mål och åtgärder som vi föreslår i vår gemensamma motion med Socialdemokraterna och Miljöpartiet är utgångspunkten för vår klimat- och energipolitik. För att få en god överblick över vår politik rekommenderar vi att man läser den motionen. Utöver de förslag om mål, inriktning och övergripande åtgärder som vi beskriver i den motionen har vi i denna motion fler förslag för ökad rättvisa och en mer klimativänlig utveckling. Exempelvis vill vi

- ? inrätta ett nytt klimatbistånd för att stötta utvecklingsländerna
- ? satsa motsvarande 1 % av BNP på klimatåtgärder för att påskynda Sveriges klimatomställning
- ? förbättra kollektivtrafiken och pröva avgiftsfri kollektivtrafik (s.k. klimat-taxa)
- ? höja miljöskatterna för att minska utsläppen men samtidigt kompensera dem som drabbas hårdast, t.ex. de med låga inkomster och de som bor i glesare bygder
- ? fasa ut klimatförstörande subventioner och istället satsa på klimatsmarta stöd.

Med vår politik skulle vi få många nya gröna jobb, inte minst genom satsningar på ny infrastruktur. Vi har omfattande förslag inom det transportpolitiska området. I denna motion lyfter vi fram några av dem på ett kortfattat sätt. Samtliga transportpolitiska förslag förklaras utförligare i vår nya rapport "Miljö och transporter, Vänsterpartiets trafikpolitik utifrån ett miljöperspektiv".

Fel! Okänt namn

5 Internationella klimatåtgärder

5.1 Klimatbistånd

Vänsterpartiet anser att det behövs ett nytt klimatbistånd. Vi har granskat regeringens klimatsatsning inom biståndet och menar att den inte räcker. Per år uppgår den nya satsningen till 1,3 miljarder kronor och pengarna tas från det nuvarande biståndet. Men enligt Sidas årsredovisning för 2006 satsade Sida redan då ca 2 miljarder kronor på miljöbistånd (sektorn Naturresurser och miljö). Sex områden prioriterades: vatten och sanitet, kemikaliehantering, hållbar energi och klimat, hållbar stadsutveckling, hållbart naturbruk, utbildning, kapacitetsutbyggnad och miljöförvaltning. Många av dessa områden har relevans för klimatbiståndet.

Vi ställer oss därför frågande till om regeringen verkligen tillfört klimatbiståndet några nya resurser eller om regeringen endast döpt om en redan existerande satsning. Enligt klimatkonventionen har de rika industriländerna förbundit sig att ge nya, additionella resurser för bl.a. klimatanpassning till utvecklingsländer. Därför ser vi med oro på den utveckling i världen då budgeterade biståndspengar används till klimatåtgärder i utvecklingsländer. Det är att dubbelt straffa människor i dessa länder då biståndspengar härmed undantas från andra viktiga områden som bland annat utbildning och hälso- och sjukvårdsinsatser för att gå till de förödande klimatkonsekvenser som främst västvärlden orsakat. Vi vill att det införs ett klimatbistånd utöver biståndsramen. Vad som här ovan anförs om klimatbistånd utöver biståndsramen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

EU behöver också ta ett större ekonomiskt ansvar för att stödja dem som drabbas värst av klimatförändringarna. Men EU har ingen enskild budgetpost för klimatbistånd. Sverige bör verka för att det i EU:s budget inrättas en enskild budgetpost utanför biståndssatsningarna för klimatbistånd. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Genom förändring av patentlagstiftningen och immaterialrätten skulle tekniköverföring gynnas. Fyra företag kontrollerar 75 procent av vindkraftstekniken i världen av. Tre är europeiska och ett är från USA. När många utvecklingsländer nu vill bygga ut vindkraften måste de använda gammal teknik där patenträtterna gått ut. De har helt enkelt inte råd med den modernaste och miljövänligaste tekniken. Patent- och immaterialrättslagstiftningen bör ses över för att göra det lättare att sprida grön teknologi till utvecklingsländer. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.2 Höj EU:s klimatambition

Europa är tillsammans med Nordamerika den region i världen som historiskt sett har släppt ut mest växthusgaser i världen. Vi har därför ett stort ansvar att minska utsläppen. EU har ett mål om att minska utsläppen med 20 eller 30 % till 2020, beroende på om vi får ett nytt globalt klimatavtal i Köpenhamn. En

stor del av EU:s utsläppsminskningar kommer dock att göras genom projekt i utvecklingsländer som i-länder kan tillgodoräkna sig som minskningar på hemmaplan. Detta kommer inte att räcka.

På Balitoppmötet anslöt sig EU och de andra deltagande länderna till FN:s klimatpanels, IPPC, forskningsrapport som kräver minskningar på 25–40 % i den utvecklade världen senast 2020. Ska den rika världen nå detta mål måste EU driva på. Detta görs bäst genom att vi själva tar ansvar och gör de kraftigaste minskningarna bland i-länderna. Vänsterpartiet föreslår därför att EU till 2020 minskar sina utsläpp med minst 40 % jämfört med 1990 års nivåer. Ju större insatser man gör nu, desto lättare kommer det att bli att uppnå de stora minskningarna till 2050. Att kräva att EU ska minska utsläppen med 40 % till 2020 är därför i linje med den utvecklingen. Vad som ovan anförs om EU:s klimatambition bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.3 Se till att EU:s handelssystem för utsläppsrätter fungerar

Systemet för handel med utsläppsrätter ska vara det viktigaste verktyget för att minska utsläppen av växthusgaser inom EU, men hittills har systemet inte fungerat så som det var tänkt. Om inte handelssystemet leder till de önskade utsläppsminskningarna är det vår mening att klimatskatter för de sektorer som ingår i handelssystemet ska kunna behållas i Sverige och av de stater som så önskar. Vi vill att koldioxidskatten för den industri som ingår i den handlande sektorn behålls tills vi ser att handelssystemet leder till de önskade utsläppsminskningarna. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.4 Klimatanpassa EU:s infrastruktursatsningar

EU stöder stora satsningar på infrastrukturinvesteringar, bl.a. genom Europeiska investeringsbanken (EIB), och stora vägbyggen i Östeuropa. För att bidra till en ekologiskt hållbar utveckling är det helt nödvändigt att den huvudsakliga inriktningen på dessa investeringar är en ny miljöanpassad infrastruktur. Nya motorvägsbyggen är en återvändsgränd som leder till ökade godstransporter på väg. De kommer att göra det mycket svårt eller omöjligt att minska koldioxidutsläppen samtidigt som de innebär stora ingrepp i naturen genom det direkta bygget och genom andra utsläpp. Investeringar bör i stället göras i järnväg, sjöfart och system för samordning och omlastning för ett optimalt utnyttjande av de olika transportslagens fördelar. Vad som ovan anförs om att klimatanpassa EU:s infrastruktursatsningar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

5.5 Fasa ut stödet till forskning om kärnkraft och fossil energi

Kolkraften är den energiform som i dag står för de största utsläppen av växthusgaser. Kärnkraftsindustrin har ännu inte presenterat förslag för granskning och godkännande av hur kärnavfallet ska hanteras långsiktigt. Ändå dominerar dessa energiformer inom EU. Kärnkraften har sedan starten på 1950-talet fått många miljarder kronor i subventioner. Fortfarande får kärnkraftsindustrin i Europa regeringsstödd support för varje nytt projekt, som om kärnkraften introducerades på marknaden för allra första gången. Förutom skattefinansierade förmånliga lån, slipper reaktorägarna betala korrekta olycksfallsförsäkringar. Inom EU har energiforskningsprogrammets del till kärnkraften traditionellt fått ungefär dubbelt så mycket forskningsanslag som alla andra energikällor tillsammans. Och av de pengar som inte har gått till kärnkraft har fossil energi fått större delen. Förnybar energi har hittills bara fått småsmulor av kakan. Sverige bör verka för att EU:s forskningsmedel för kärnkraft och fossil energi fasas ut och ersätts med forskning om förnybar energi. Vad som ovan anförs om att fasa ut stödet till forskning om kärnkraft och fossil energi bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.6 Minska köttkonsumtionens klimatpåverkan

Konsumtionen av animaliskt livsmedel ökar explosionsartat i världen. Samtidigt som miljoner människor hungrar går stora arealer jordbruksmark och enorma mängder rent vatten åt till att utfodra köttdjur som framför allt rika människor i världen äter. Med tanke på den stora påverkan köttkonsumtionen dessutom har på klimatet anser vi att det är nödvändigt att minska köttkonsumtionen i rika länder. Sverige bör agera för att ett mål för minskad köttkonsumtion med 25 % till 2020 införs på EU-nivå. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. För svensk del skulle ett sådant mål innebära att vi återgår till den köttkonsumtion vi hade vid EU-inträdet.

I vänsterpartiets rapport "Djurindustrin och klimatet – EU blundar och förvärrar" konstaterar vi att EU understödjer kött- och mejeriindustrin med ungefär 30 miljarder kronor per år i form av s.k. interventioner och direktstöd. Dessutom ger EU 400 miljoner kronor i stöd till marknadsföring av olika djurprodukter, så att försäljningen av dem därmed ska öka. Sverige bör agera för ett slutdatum då kontraproduktiva subventioner som stöder kött- och mejeriindustrin ska vara utfasade. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6 Sektorsövergripande klimatåtgärder

6.1 Procent av BNP till klimatåtgärder

Vänsterpartiet har som mål att i vårt budgetförslag satsa motsvarande 1 % av BNP på klimatåtgärder till 2010. Det skulle vara den ambitionshöjning som klimatfrågan kräver och förtjänar. Åtgärderna ska syfta till att minska utsläppen av växthusgaser och minska klimatförändringarnas effekter i såväl Sverige som utomlands. Självklart ska kärnkraft inte ingå i åtgärderna. Enligt Sternrapporten (Stern Review – The Economics of Climate Change, 2006) krävs åtgärder motsvarande cirka 1 % av den globala bruttonationalprodukten (BNP) för att undvika de värsta konsekvenserna av klimatförändringarna. Om världens länder däremot inte agerar kan kostnaderna för klimatförändringarna uppgå till 5–20 % av BNP. Regeringen bör i sin statsbudget satsa motsvarande 1 % av BNP på klimatåtgärder. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6.2 Miljöskatter och kompensation för dem som drabbas hårdast

En viktig styreffekt mot miljövänligare verksamhet och beteenden nås genom att rätt pris sätts på miljöpåverkan. Vi vill fortsätta den gröna skatteväxlingen som höjer både skatterna på transporter och annat miljöbelastande samtidigt som vi vill sänka skatterna för låginkomsttagare och för dem som bor i glesbygd. En höjning av drivmedelsskatterna ger dock oönskade effekter för dem som har låga inkomster och för dem som bor i glesare bygder. Vi vill därför skatteväxla så att dessa grupper inte drabbas så hårt. Vår höjning av drivmedelsskatten ska därför kombineras med sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (i snitt 700 kr högre skatt för en bil) och ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd. Vad som ovan anförs om miljöskatter och kompensation för dem som drabbas hårdast bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6.3 Klimatanpassa offentliga upphandlingar

Vänsterpartiet är av den principiella uppfattningen att verksamheter som drivs med svenska folkets gemensamma skattemedel, ska drivas och bidra till att forma samhället i en ekologiskt, socialt, ekonomiskt och kulturellt hållbar riktning. Varje år köper vi i Sverige, med offentliga medel, varor och tjänster för runt 400 miljarder kronor. Offentliga upphandlingar i Sverige regleras i lagen (1992:1528) om offentlig upphandling (LOU), vilken i sin tur baseras på EG-direktiv. Direktiven ger möjlighet, men inte skyldighet, att ställa miljökrav vid upphandling. Vi anser det lämpligt att klimatanpassa upphandlingen genom att i systemet öppna för hänsyn till koldioxidutsläpp och avstånd.

Fel! Okänt namn på

Detta skulle utgöra ett viktigt verktyg för att minska transporterna. Att vid en upphandling välja mellan jämförbara likvärdiga alternativ men hindras att välja det närmast i avstånd menar vi i grunden är ett systemfel. Sverige bör inom EU:s regelverk verka för att det vid offentlig upphandling av klimatskäl ska vara möjligt att ta hänsyn till koldioxidutsläpp och avstånd. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6.4 Ta bort klimatförstörande subventioner

Regeringen vill avskaffa vissa skattelättnader och subventioner för jordbruk, skogsbruk, vattenbruk och industrin utanför den handlande sektorn. I huvudsak stöder vi regeringens linje. Därutöver vill vi att yrkesfiskarnas subventioner i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut. Detta kan göras genom att Sverige sluter bilaterala avtal med grannländer runt Östersjön och Kattegatt så att dessa åtgärder samordnas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Dessa subventioner minskar incitamenten för att använda mer energisnåla motorer och fiskemetoder, vilket enligt Riksrevisionen bidragit till att fiskenäringen i dag ligger på tredje plats när det gäller koldioxidutsläpp i förhållande till branschens storlek. Dessutom leder det till överfiske (Statens insatser för ett hållbart fiske RiR 2008:23). Sverige bör även i EU arbeta för ändringar av energiskattedirektivet så att subventioner till yrkesfisket i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I dag ges elcertifikat till småskalig vattenkraft. Det är förvisso en förnybar energikälla men har mycket liten betydelse för energitillförseln och därutöver har den stor och negativ påverkan på den biologiska mångfalden. Vi vill inte ge den småskaliga vattenkraften elcertifikat. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Vi vill inte heller att brytning av torv, som är en fossil energikälla, ska stimuleras med elcertifikat. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6.5 Nytt sekretariat för klimatforskning

Det finns starka skäl för en ökad samordning och fokusering av den svenska klimatforskningen. I dag sker klimatforskningen bl.a. på Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas), SMHI:s Rossby Centre och Stockholms internationella miljöinstitut. Energiforskningen administreras av Energimyndigheten. Formas har sedan flera år tillbaka visat på behovet av att samordna den svenska klimatforskningen. Vi vill att det ska inrättas ett nytt klimatsekretariat för samordning av klimatforskningen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Sekretariatet ska utforma förslag till prioriterade forskningsprogram och samordna befintliga forskningsprogram, skapa mötesplatser för forskare från olika discipliner nationellt och internationellt samt kommunicera kunskap och

behov av kunskap till nationella intressenter. Sekretariatet ska även initiera samarbete med andra organisationer och vara ett forum för dialog mellan skilda intressenter även utanför forskningen såsom myndigheter, näringsliv och internationella kontakter. Sekretariatet kan även arbeta för ett utökat forskningssamarbete inom klimatkonventionen som kan ge ökad kunskaps- och tekniköverföring till utvecklingsländerna.

7 Bostäder

7.1 Klimatsmarta hus

Klimatsmarta hus – s.k. passivhus och lågenergihus – minskar energianvändningen med uppemot 50 % jämfört med dagens normhus. Utsläppen av växthusgaser kan halveras i lågenergihus och minskas med uppemot 70 % i passivhus. Bygandet av klimatsmarta hus har visat sig vara ekonomiskt lönsamt för byggföretagen. De boende sparar tusentals kronor varje år genom minskade energikostnader. I Tyskland och Österrike har klimatsmarta hus redan fått sitt kommersiella genombrott. EU arbetar med en ny byggnorm med passivhus som lägsta godtagbara standard.

Vänsterpartiet ser ingen anledning till att det ska byggas annat än klimatsmarta hus. Vi föreslår att klimatsmarta hus – s.k. passivhus och lågenergihus – ska införas som norm för nybyggande av flerbostadshus. På några års sikt ska även en- och tvåbostadshus byggas klimatsmart. För ökad information och omställningsstöd anser Vänsterpartiet att programmet bör förlängas och stärkas. Regeringen bör inrätta ett nytt anslag med syfte att fungera som omställningsstöd för ökat byggande av s.k. passivhus och lågenergihus. Vad som här anförs om klimatsmarta hus bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

7.2 Renovering av miljonprogrammet

Miljonprogrammets lägenheter behöver renoveras både för att de är slitna och för att husen slukar energi. Genomförda renoveringar med energifokus visar på besparingspotentialer i miljonprogramshusen på 30–50 %. Exempelvis har det gjorts en renoveringssatsning i miljonprogramsområdet Gårdsten i Göteborg, med stark tonvikt på energibesparing, kretsloppsanpassning och förnybar energi. Genom ombyggnaden har energianvändningen för uppvärmning minskat med 40 %. Elanvändningen har minskat med ca 30 %. Arbetet har syftat till en bättre boendemiljö och ett lyft av hela området. Satsningen har därtill minskat antalet våldsbrott och skadegörelsen, förbättrat hälsan hos de boende och lett till minskad arbetslöshet i området. Mot bakgrund av det ovanstående vill vi renovera miljonprogrammet genom vårt tidigare lagda förslag på renovering av miljonprogrammet genom införandet av en bostads-

Fel! Okänt namn på

fond. Vad som här anförs om renovering av miljonprogrammet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8 Transporter

8.1 Järnvägstrafik

Tåget är en viktig faktor när det gäller att ställa om vårt resande till ekologiskt hållbara transporter. Inte minst den viktiga och stora frågan om människans påverkan på klimatet hänger intimt samman med en utveckling och förbättring av möjligheten att färdas med tåg. Det är hög tid att vi får en ändring av färdriktningen när det gäller tågtrafiken.

För att järnvägstrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor har vi bl.a. följande förslag:

- ? att SJ:s avkastningskrav sänks
- ? att SJ:s trafikeringsrätt kombineras med en trafikeringsplikt
- ? att samordningen mellan den interregionala och regionala tågtrafiken förbättras
- ? att lågtrafikerade järnvägsbanor rustas upp i stället för att läggas ned
- ? att industrispår/kapillärspår inte läggs ned
- ? att tåg förseningarna minskas genom ett ökat banunderhåll till 7,6 miljarder kronor/år
- ? att det införs en investeringsbudget
- ? att det byggs nya järnvägar motsvarande ca 16 miljarder kronor per år under perioden 2010–2019.

Vad som här ovan anförs om åtgärder för en miljöinriktad järnvägstrafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8.2 Lokal och regional kollektivtrafik

Trafikpolitiken ska se till att kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor. Samtidigt måste trafikens miljöproblem med klimatförändringar, hälsoproblem och buller lösas på ett tillfredsställande sätt. Privatbilismens ökningstakt måste avstanna och helst minska, inte minst i våra tätorter. Det största hotet mot de uppställda klimatmålen är den tilltagande vägtrafiken, och det krävs krafttag, både genom morot och piska, för att styra vårt resande till kollektiva färdmedel. För att vi ska lyckas med detta krävs en väl utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla, utifrån de förutsättningar som ges beroende på om man bor i storstad eller glesbygd. Kollektivtrafiken, som ofta utgörs av busstrafik, är mer miljövänlig och trafiksäkrare, och en förstärkt kollektivtrafik är en politik för jämlikhet genom att pensionärer, ungdomar och andra med låga inkomster gynnas.

Fel! Okänt namn på

En förbättrad kollektivtrafik stärker jämställdheten inom transportsektorn, vilken i hög grad är präglad av mäns värderingar och maktövertag. Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnors tillgång till transporter förstärks.

Bussar är och kommer under lång tid framöver att vara det viktigaste transportmedlet när det gäller lokal kollektivtrafik. 70 % av alla lokala och regionala kollektivtrafikresor sker med buss. Spårtrafiken är självklart av stor betydelse, men om vi på kort sikt vill minska klimatpåverkan och skapa en bättre lokal luftmiljö är det lättare att snabbt öka kollektivtrafikens andel av resorna med hjälp av busstrafik. Busstrafiken måste därför prioriteras när det gäller vägtrafik, och samhället måste stödja och bidra till att skapa effektiva och smidiga system för bussar i tätorter.

För att den lokala och regionala kollektivtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor har vi bl.a. följande förslag:

- ? att kollektivtrafiken tillförs 5 000 miljoner kronor
- ? att kollektivtrafiken i glesbygd tillförs 1 000 miljoner per år
- ? att det genomförs ett försök med klimattaxa i kollektivtrafiken
- ? att det satsas 1 miljard på lokal spårtrafik och spårfordon
- ? att ett avståndsbaserat reseavdrag införs
- ? att kollektivtrafikkort skattebefrias som löneförmån
- ? att busstrafiken ges avdragsmöjligheter för ökade drivmedelskostnader
- ? att bussar får sänkt fordonsskatt från 20 000 kr till 1 500 kr
- ? att det genomförs två försök med Bus Rapid Transit, dvs. bussar som färdas i spårliknande system.

Vad som här ovan anförs om åtgärder för en miljöinriktad lokal och regional kollektivtrafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8.3 Vägtrafik

På sikt är det viktigt att de transporter som måste ske på vägar utförs med fordon som är ekologiskt hållbara och att bensin- och dieslbilar successivt fasas ut. Det måste till ett paket av åtgärder inom vägtransportsektorn. Utvecklingen av nya ”miljöbilar” får inte bara kopplas till själva drivmedlet, utan ska i högre grad relateras till energieffektivitet. Statens ekonomiska styrmedel måste inriktas mot att även främja en ökad energieffektivitet hos fordon.

I dag har Sverige Europas mest energislukande vägfordon för persontransporter och därmed de mest koldioxidalandande fordonen per körd sträcka. Detta vill vi ändra på. För det första genom att låta fler transporter ske med transportmedel som är mer ekologiskt hållbara. Det är åtgärder vi presenterat i denna rapport. För det andra genom åtgärder som är kopplade till själva vägtrafiken.

Fel! Okänt namn på

För att vägtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor har vi bl.a. följande förslag:

- ? att hastighetsövervakningen förstärks
- ? att det från och med 2013 inte får säljas nyproducerade bilar som bara använder sig av fossil drift, utan bilen måste även kunna köras på biodrivmedel eller annat drivsystem som el
- ? att det ges stöd till forskning och uppförande av pilot- och demoanläggningar som tillverkar förnybara drivmedel men även till förnybara drivmedelsprojekt som inte bygger på biomassa, t.ex. laddhybrider
- ? att det införs ett system med biodrivmedelscertifikat senast den 1 januari 2010
- ? att det skapas en enhetlig definition av vad som är en miljöbil
- ? att staten bara köper in miljöbilar och att gränserna för vad som ska kallas en miljöbil ändras så att de blir mer miljöstyrande
- ? att det införs en statlig subvention till bilägaren på 5 000 kr om hon/han efterkonverterar sin bensinbil till etanol eller annat biodrivmedel
- ? att det införs ett pantsystem för uttjänta bilar med ett pantbelopp på 5 000 kr
- ? att bensin- och dieselskatten höjs med 75 öre under tre år
- ? att en höjning av drivmedelsskatten kombineras med sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (i snitt 700 kr högre skatt för en bil) och ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd
- ? att drivmedelsskatterna tillåts följa BNP-utvecklingen och att tullavgiften på importerad etanol avskaffas
- ? att Sverige i EU ska agera för att mervärdedirektivet (momsen) ändras så att det blir möjligt att sänka momsen på biodrivmedel
- ? att fordonsskatten görs mer koldioxidbaserad
- ? att det införs en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar
- ? att förmånsbeskattningen ändras så att den baseras på bilarnas miljöpåverkan, dvs. ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet
- ? att nya bilar påläggs en försäljningskatt som är koldioxidrelaterad
- ? att fler kommuner ges chans att införa trängselskatt
- ? att intäkterna från trängselskatt framförallt ska gå till kollektivtrafik.

Vad som här ovan anförs om åtgärder för en miljöinriktad vägtrafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8.4 Cykeltrafik

Trots cykelns stora betydelse är det sällan cyklar prioriteras i trafiken eller ges tillräckliga resurser till investeringar. När alla talar om vikten av transportslagsövergripande lösningar finns nästan aldrig cykeln med som en del i en helhet. Aspekter som minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad hälsa och ökad trafiksäkerhet är alla intimt förknippade med cykeln. Men det finns

Fel! Okänt namn på

även positiva sociala dimensioner i och med att den är ett relativt billigt transportfordon. Det gör att den är tillgänglig även för människor med låga inkomster, t.ex. barn och ungdomar.

För att cykeln ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor har vi bl.a. följande förslag:

- ? att nationella och regionala cykelsamordnare inrättas
- ? att cykelboksut upprättas på nationell och regional nivå
- ? att anslaget till cykelinvesteringar ökas från 200 till 700 miljoner kronor/år
- ? att den samhällsekonomiska kalkylen ändras så att den bättre speglar de transport- och miljöpolitiska målen och inte missgynnar cykling
- ? att uppmuntra arbetsgivare att låta anställda använda cykel som en del av resan till och från arbetet
- ? att staten bidrar med 120 miljoner kronor per år till anläggande av cykel-parkeringar vid tågstationer
- ? att alla tågoperatörer som bedriver persontrafik måste använda sig av tåg-vagnar som kan ta med cyklar
- ? att cykeltrafik tillåts i motgående riktning på enkelriktade gator under förutsättning att cykelbanan/cykelfältet är väl avgränsat
- ? att cykelöverfarter görs till huvudled, dvs. att bilar måste stanna för att släppa fram cyklar.

Vad som här ovan anförs om åtgärder för en miljöinriktad cykeltrafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8.5 Sjöfart

Sjöfarten transporterar 90 % av allt gods som importeras och exporteras till Sverige. Det gör att den är av mycket stor vikt för hela samhället. Sjöfart är miljösamt eftersom det är det mest energieffektiva transportslaget, vilket beror på låg friktion mot underlaget. Jämfört med vägar och järnvägar är behovet av investeringar i vattenvägar väldigt lågt. Förutom lite muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria. Även trafiksäkerheten är hög.

För att göra sjöfarten ännu mer miljöinriktad krävs åtgärder för att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att lasta om gods från väg till sjöfart. Det skulle då vara ett led i omställningen till ett hållbart transportsystem. De ökande kostnaderna för vägunderhåll på grund av allt tyngre lastbilstransporter och de igenkorkade vägarna i centrala Europa talar också för en ökad omställning till sjötransporter.

För att sjöfarten ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor har vi bl.a. följande förslag:

- ? att utsläppen av olja och andra farliga ämnen minskas
- ? att Sverige internationellt aktivt driver att utsläppen av olja och andra farliga ämnen minskar

Fel! Okänt namn på

- ? att Sverige agerar för att det införs regler som kan hindra fartyg utan kväverening att trafikera Östersjön
- ? att möjligheten prövas för att införa kilometerskatt på Östersjön
- ? att det pekats ut ett antal strategiska hamnar enligt vårt förslag
- ? att det pekats ut ett antal strategiska kombiterminaler enligt vårt förslag
- ? att det görs en översyn av farledsavgifterna med syfte att stärka miljödifferenteringen
- ? att alla hamnavgifter miljödifferenteras
- ? att Södertälje kanal byggs ut av miljö- och klimatskäl
- ? att ett förväntat utskov från Väneren utreds närmare för att hitta en lösning
- ? att fritidsbåtar ska betala en båtskatt
- ? att skatten på alkylatbensin sänks med 1 krona per liter
- ? att fler sugtömningsstationer byggs för att ta hand om toalettavfall från fritidsbåtar
- ? att en undersökning görs av hur fler fartyg kan vara anslutna till el när de är i hamn
- ? att riskerna med båtottenfärgerna minskas.

Vad som här ovan anförs om åtgärder för en miljöinriktad sjöfart bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8.6 Flygtrafik

Vänsterpartiet anser att alla transportslag ska bära sina samhällsekonomiska kostnader och det även på lång sikt. Tillväxt och regional utveckling är viktigt, men det får inte ske genom åtgärder som är ekologiskt ohållbara. Det är inte acceptabelt att överlämna kostnader till nästa generation. Det är därför angeläget att även luftfarten bidrar till utsläppsminskningar så att de av riksdagen fastställda miljökvalitetsmålen kan nås.

Räknat per passagerarkilometer är flyget det transportsätt som påverkar miljön mest. Flyg är inte ett energieffektivt transportmedel och bör därför användas i sammanhang där andra alternativ inte finns.

För att flygtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor har vi bl.a. följande förslag:

- ? att utsläppstaket kvarstår vid Arlanda flygplats
- ? att flyget inkluderas i den internationella klimatkonventionen
- ? att Sverige kraftfullt agerar för att ICAO minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjlig
- ? att det införs en klimatskatt för utrikesflyget
- ? att Sverige upptar förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle
- ? att det införs en klimatskatt på inrikesflyget genom en schabloniserad startavgift
- ? att Bromma flygplats läggs ned.

Vad som här ovan anförs om åtgärder för en miljöinriktad flygtrafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

9 En framtidsinriktad samhällsplanering

Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Om bebyggelse förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk och infartsparkeringar byggs osv., kan samhällsplaneringen vara ett av flera verktyg mot ett mer transporteffektivare och därmed energisnålare samhälle. Det leder till att fler människor kan gå mellan olika punkter eller ta cykeln.

För att samhällsplaneringen ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor har vi bl.a. följande förslag:

- ? att den regionala samordningen stärks så att transportarbetets miljöpåverkan kan minska på regional nivå
- ? att de regionala planerna konsekvensanalyseras utifrån bebyggelse och transportperspektiv
- ? att en transporthierarki bör antas som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att de övergripande miljö- och trafikmålen ska nås
- ? att de statliga myndigheterna föregår med gott exempel och leder miljöomställningen till en miljöanpassad vägtrafik
- ? att de statliga myndigheterna gör den miljöanpassade resan till norm och varje myndighet antar en resepolicy
- ? att befintliga stadskärnor utvecklas och att detaljhandelsanläggningar begränsas i externa lägen
- ? att det införs ett moratorium mot externa köpcenter.

Vad som här ovan anförs om åtgärder för en miljöinriktad samhällsplanering bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

10 IT och bredband

IT-sektorn kan på många sätt användas för att minska miljöpåverkan. Med en utgångspunkt i en transporthierarki blir det tydligt att redan den första frågan, dvs. om man överhuvudtaget behöver förflytta sig eller inte, ger en uppfattning av potentialen inom IT-sektorn. Med t.ex. videokonferenser, telekonferenser och distansarbetare minskar behovet av fysiska transporter och därmed minskar miljöbelastningen. IT kan på så sätt skapa förutsättningar för olika former av distansarbete och därmed minska antalet fysiska arbetsresor.

För att IT och bredband ska vara en del av en omställning mot en mer miljöanpassad transportsektor har vi bl.a. följande förslag:

Fel! Okänt namn på

- ? att staten tar fram en e-strategi för IT-sektorn som ska syfta till att minska behovet av transporter och därmed minska klimatpåverkan
- ? att IT-tillgången byggs ut till alla så att det inte blir en klassfråga om tillgänglighet
- ? att det tas fram en långsiktig strategi för fortsatt utbyggnad och finansiering av bredband i landet som möjliggör en tillgång till minst 2 Mb/s i överföringshastighet
- ? att Teracom ges tydliga direktiv för att bygga upp men även köpa in befintliga bredbandsnät.

Vad som här ovan anförs om åtgärder för miljöinriktad IT och bredband bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 1 april 2009

Wivi-Anne Johansson (v)

Kent Persson (v)

Gunilla Wahlén (v)

Peter Pedersen (v)