

Motion till riksdagen 2007/08: MJ440

av Désirée Pethrus Engström (kd)

Jämställdhet och hållbar utveckling

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillämpa och utveckla genderbudgetering och s.k. gender-auditing på område som infrastruktursatsningar och samhällsplanering.¹
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka kvinnors deltagande i beslutsfattande om stadsplanering, trafiksystem och transporter och ange jämställdhet som mål och medel i övergripande analyser nationellt och internationellt.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förstärka incitamenten och möjligheterna att åka med allmänna kommunikationer, cykla eller gå om detta är möjligt.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att göra cyklar avdragsgilla för att minska antalet resor med bil samt för att främja folkhälsan.²
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Sverige bli föregångsland och utveckla en jämställd och hållbar klimatpolitik med "miljörättvise"-analyser.

¹ Yrkandena 1–3 hänvisade till TU.

Fel! Okänt namn på

² Yrkande 4 hänvisat till SkU.

Motivering

Vi vet att kvinnor globalt lever mer hållbart än män och avger färre ekologiska fotavtryck än män, som i sin tur innebär att kvinnor orsakar mindre mängd klimatförändringar. Nyligen kom en studie från Utrikesdepartementet som avhandlade just dessa frågor. Studien utgör ett bidrag till det pågående arbetet inom FN:s kommission för hållbar utveckling (CSD) som bland annat belyser energifrågor, klimatförändringar, hållbar konsumtion och produktion samt jämställdhet mellan kvinnor och män.

Det visar sig finnas förbisedda könsspecifika skillnader mellan kvinnor och män i fråga om livsstilar, konsumtionsmönster och därmed påverkan på klimatet. En sådan skillnad är att män bland annat genom mer tillgång till ekonomiska resurser, större mobilitet och resande står för mer koldioxidutsläpp än kvinnor, både i rika och fattiga länder. Det är männen som mer behöver förändra sitt beteende för att vi ska minska klimathotet.

Undersökningar som mätt den totala färdlängden för svenskar över 18 år mellan 2005 och 2006 visar att män är personbilsförare och kört 110 miljoner kilometer medan kvinnor kört 50 miljoner kilometer. Män åker mer flyg och bil medan kvinnor åker mer tåg, buss och andra allmänna kommunikationer.

När det gäller den ekonomiska politiken så stödjer den till stora delar män. Vi har exempelvis reseavdrag för bil. Vi vet att det är mest män som åker bil, varför dessa ekonomiska bidrag gynnar mestadels män. Man bör därför analysera i vad mån män får oproportionerligt stor andel av samhälleliga resurser, bl.a. genom att tillämpa och utveckla genderbudgetering (d.v.s. räkenskaper som belyser könsspecifika skillnader) och gender-auditing (revision) på områden som infrastruktursatsningar och samhällsplanering. Vi bör därför öka kvinnors deltagande i beslutsfattande om stadsplanering, trafiksystem, transporter och ange jämställdhet som mål och medel i övergripande analyser nationellt och internationellt.

Inom miljöpolitiken satsar vi resurser på att öka andelen miljöbilar. Det är bra. Men samtidigt vet vi att vi inte kan ha för många bilar i exempelvis städer. EU har nu påbörjat ett arbete för att få fler att cykla, gå eller använda allmänna kommunikationer. Sverige bör aktivt gå i täten i detta arbete. På 50-talet använde 50 % av Sveriges befolkning allmänna kommunikationer, idag är det endast 20 %. Denna andel bör åter öka för att vi ska få ett hållbart samhälle. För även om vi får fler att använda miljövänliga bilar så får vi trängsel i trafiken, människor dör i bilolyckor (500 per år i Sverige), människor blir sjuka av att inte få någon vardagsmotion, partiklar i luften som kommer från körning ökar ohälsan, buller ökar ohälsan med ökat antal hjärtinfarkter osv. Alltså måste vi börja uppmuntra till att använda alternativ till bilen för allas vår hälsa.

Många företag upplåter gratis parkering till sina anställda. Det är en stor löneförmån. Frågan är: Hur uppmuntrar vi anställda att cykla? Kanske man ska tillhandahålla cyklar i framtiden på företagen för att uppmuntra cykel före bil där det är möjligt. Det borde kunna utredas om man kan göra cyklar avdragsgilla.

Fel! Okänt namn på

Vi kan också förbättra cykelvägar både i städer och på landsvägar in mot städer och större samhällen och även öka incitamenten för att resa miljövänligt. Vi bör satsa resurser på hållbara transporter som stärker kvinnors mobilitet, bl.a. kollektivtrafik, som ett sätt att skapa valmöjligheter, frihet och tid för de som inte är bilburna.

I Örebro försöker man att inte förlägga nybebyggelse mer än 5 kilometer från stads kärnan för att man ska kunna cykla eller enkelt kunna använda allmänna kommunikationer. Det är ett bra exempel på hur man bör tänka i städer av Örebros storlek.

Kollektivtrafiken behöver marknadsföras på ett helt nytt sätt. Alla fördelar med att åka kommunalt ska kommuniceras. Här har landsting och kommuner en viktig hälsopolitisk aspekt att ta till sig.

Många företag vill idag använda tåg för sina transporter istället för väg. Detta för att minska miljöbelastningen. Det är en viktig åtgärd att staten nu på allvar gör rejäla infrastrukturensatsningar som innebär fler spårsatsningar framöver.

Sternrapportens utsaga om att vi behöver satsa 1 % av BNP för att rädda klimatet men 5 % om vi inget gör nu, måste tas på allvar.

I USA och Storbritannien har ”miljörättvisa” blivit ett begrepp. Det belyser vem det är som genererar miljöproblem och vem som drabbas. Amerikanska myndigheter måste till exempel utreda miljörettskonsekvenserna vid samhällsbyggnadsprojekt. I dokument från en miljökonferens i Sydafrika för några år sedan tog man just fasta på principen ”The polluter pays”. Kanske är även detta en väg för Sverige att gå? Frågan bör i alla fall utredas.

Låt Sverige bli föregångsland och utveckla en jämställd och hållbar ekonomi som tar fasta på bl.a. Sternrapporten och uppmärksamma könsspecifika skillnader om vilka det är som förorenar. Inkludera i räkenskaperna s.k. externa kostnader på miljö och människor i form av luftföroreningar, ohälsa och klimatförändringar. Visa att ökad välfärd och konsumtion – men en annan än dagens – kan vara möjlig genom ökad betoning på ökad tjänsteproduktion och inte ensidig energi- och resursslukande varuproduktion och transporter. Stärk den sociala dimensionen av hållbarhet och en välfärd för att minska människors ohälsa, stress och tidfattigdom.

För att vi ska få ett hållbart samhälle framöver behöver vi satsa mer på transportslag som idag fler kvinnor än män använder. Det är både av rättviseskäl och för att vi ska få en hållbar framtid.

Stockholm den 5 oktober 2007

Désirée Pethrus Engström (kd)