

Motion till riksdagen 2009/10: MJ471

av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)

Klimat, ekosystem och juridiska styrmedel

Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| Förslag till riksdagsbeslut | 2 |
| Katastrof hotar..... | 4 |
| Sverige – ett föredöme? | 4 |
| Orsaker..... | 5 |
| Vad bör göras? | 6 |
| Ge hållbar-utvecklings-begreppet en distinkt definition | 6 |
| Naturvetenskaplig analfabetisering | 9 |
| Såväl ekonomiska som juridiska styrmedel är nödvändiga | 10 |
| Grundlagsskydd för hållbar utveckling | 11 |
| Klimatmål och övriga miljömål styrande i miljöbalken | 12 |
| Minerallagen och andra exploateringslagar ska vara styrmedel för att skydda naturresursbasen..... | 14 |
| Ändring av transportsystemet i särklass viktigast för Sverige..... | 14 |
| Lagfäst fyrstegsprincipen | 15 |
| Naturvårdsverkets uppdrag renodlas | 16 |
| Klimatkonsekvensbeskrivningar av budgetförslag lagfästs..... | 17 |
| Krav på klimat- och sårbarhetsplaner i plan- och bygglagen | 17 |
| Planer för minskad biltrafik..... | 18 |
| Omställning av EU från kol- och stålunion till klimatunion | 19 |
| Slutord..... | 20 |

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av de lagar som krävs för att begreppet hållbar utveckling ska ges en naturvetenskaplig definition som tar sin utgångspunkt i målet att avvärja klimat- krisen och andra hot mot jordens livsuppehållande system.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utforma föreskrifter för tillämpning av högskolelagens formuleringar om hållbar utveckling så att ekonom-, civilingenjör-, och juristutbildningar och andra relevanta högskoleutbildningar innehåller vad som behövs för att förstå de naturvetenskapliga kriterierna för håll- bar utveckling.¹
3. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av rege- ringsformen så att ekologiskt hållbar utveckling får ett grundlagsskydd.²
4. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändringar i miljö- balken för att anpassa hela samhället till klimatmålen och de andra mil- jömålen samt i övrigt värna om jordens bärkraft.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en ny utredning med direktiv att föreslå de förändringar av minerallagen som erfordras för att prospekte- ring och mineralutvinning ska hållas inom kriterierna för en ekologiskt hållbar utveckling.³
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportinfrastrukturkommittén ett tilläggsdirektiv där det framgår att ekologiskt hållbar utveckling ska vara överordnad vid anläggning och förändring av transportinfrastruktur.⁴
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportinfrastrukturkommittén ett tilläggsuppdrag för att i en ny lag om byggande av infrastruktur lagfästa den s.k. fyrs- tepsprincipen i syfte att andra metoder för att lösa transportproblem får en seriös prövning innan byggande av ny infrastruktur beslutas.⁴
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i sin formulering av verksinstruktion för Na- turvårdsverket bör precisera dess strategiska roll för klimat- och miljö- omställning av samhället och därmed slopa krav på allmänna avvägning- ar som kan förhindra renodlade miljöbedömningar.
9. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring i budget- lagen så att klimat- och miljökonsekvensbeskrivningar av de olika för- slagen i statsbudgeten blir obligatoriska.²
10. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av plan- och bygglagen så att upprättande av bindande klimat- och sårbarhetspla- ner blir obligatoriskt i alla kommuner samt regioner och landsting.⁵
11. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av plan- och bygglagen så att berörda kommuner måste upprätta en plan för urban mobilitet med en successiv nedtrappning av antalet bilar i tätort.⁵

Fel! Okänt namn på

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i motionen om att Sverige bör verka för att stärka EU:s rättsliga system bl.a. genom direktiv som leder till att de naturvetenskapliga kriterierna för hållbar utveckling överordnas andra aspekter av hållbar utveckling.

¹ Yrkande 2 hänvisat till UbU.

² Yrkandena 3 och 9 hänvisade till KU.

³ Yrkande 5 hänvisat till NU.

⁴ Yrkandena 6 och 7 hänvisade till TU.

Fel! Okänt namn på

⁵ Yrkandena 10 och 11 hänvisade till CU.

Katastrof hotar

FN:s generalsekreterare Ban Ki Moon har med hänvisning till klimatkrisen konstaterat att mänskligheten står vid randen av en katastrof. Den faktiska ökningen av antropogent orsakade växthusgaser har hittills överträffat de värsta scenarier som prognostiserats. Enligt den brittiska motsvarigheten till SMHI, Met Office, kan dagens unga kring 2060 få uppleva 4 grader högre genomsnittstemperatur i Sverige och 15 grader i Arktis. Ingen vet när vi passerar en s.k. tipping point då okontrollerbara processer, exempelvis kraftig metangasavgång från sibirisk tundra, sätts igång. Det tvågradersmål många samlats kring är kanske redan förlegat. Mycket talar för att en koncentration av 350 ppm CO₂ i atmosfären är det mål som bör sättas upp i stället för de 450 ppm som de globala förhandlingarna har som målsättning. Förutsägelseerna om stigande havsnivåer har justerats eftersom nya forskningsrön visar att takten av isavsmältning på polerna tidigare har underskattats. En havsnivåhöjning på upp till fyra meter inom de kommande 200 åren ska kanske vara en planeringsförutsättning. Enligt FAO har kostnaderna för extrema väderleksfenomen ökat 14 gånger sedan 1950-talet. Den globala livsmedelskrisen, med hungerkravaller runt om i världen som följd, fortsätter och drabbar världens fattigaste. Trots alla millenniemålens utfästelser om halverad världsfattigdom och hunger till 2015 går det åt fel håll. Antalet människor kroniskt hungrande är nu nästan en miljard. Starka forskningsrön lyfter fram vikten av att skydda de ekosystem människan är beroende av för sin överlevnad. Nedhuggning av Amazonas fortgår i en takt som riskerar att göra regnskogen till en nettoutsläppskälla av koldioxid. Trots internationella konventioner minskar den biologiska mångfalden ständigt. Antalet arter och värdefulla biotoper försvinner snabbare än någonsin. Kombinationen av befolkningsstorlek, nuvarande användning av teknik och levnadssätt gör att vår gemensamma biosfär ansträngs långt över dess bärkraft.

Sverige – ett föredöme?

Regeringens företrädare hävdar ofta att Sverige är ett föregångsland när det gäller omställningen till ett ekologiskt hållbart samhälle. I internationella sammanhang pratar statsminister Fredrik Reinfeldt (m) om ledartröja i klimatarbetet och hänvisar till grön skatteväxling, trängselavgifter och andra gröna inslag i den nuvarande politiken – inslag som Moderaterna motsatte sig när de infördes. Men även om den borgerliga regeringen gjort det sämre genom att ta bort flygskatten, flytta investeringsanslag från järnvägar till vägar, ge klartecken till Förbifart Stockholm, minska naturvårdsanslagen, ta bort handelsgödselskatten, flytta fokus i energipolitiken från effektivisering till kärnkraft, urholka strandskyddet samt en rad andra åtgärder som är kontraproduktiva ur klimathänseende måste det konstateras att den klimatpolitik

Fel! Okänt namn på

som utövades under de rödgröna mandatperioderna förvisso var bättre men inte var tillräckligt kraftfulla.

Vad gäller naturresursförbrukning per invånare ligger Sverige skyhögt över genomsnittet för befolkningen i världen oavsett om det är ändliga eller förnybara naturresurser som räknas. Den genomsnittliga u-landsinvånaren förbrukar bara en bråkdel av den mängd naturresurser normalsvensken använder i sin livsföring. Det genomsnittliga antalet kvadratmeter bostadsyta per invånare har ökat i takt med stigande välstånd och därför minskat vinsten av isolering och annan energieffektivisering. Vår konsumtion ger upphov till en ständigt ökande mängd avfall även om en viss avmattning kunnat noteras under lågkonjunkturen. Sverige har fortfarande de bränsletörstigaste bilarna i EU. Den positiva effekten av miljövänliga trender i valet av produkter förtas av den totala konsumtionsökningen, särskilt av väg- och flygtransporter, som ger upphov till en ytterligare ökning av klimat- och miljöbelastningen. Andelen inhemska godstransporter som går på spår är större i USA än i Sverige, vilket mest beror på de generösa svenska reglerna för lastbilers maxvikt och längd. Naturbetesmarksarealerna minskar och antalet hotade växt- och djurarter ökar. Beträffande gröna investeringars andel av de totala investeringarna ligger Sverige dåligt till, samtidigt som Sydkorea och flera andra länder passar på att motverka lågkonjunkturen genom att öka klimatrelaterade investeringar. I förhållande till de 16 nationella miljö kvalitetsmålen tvingas Miljömålsrådet varje år konstatera att utvecklingen sammantaget går åt fel håll. Sverige är således inte mycket till föredöme.

Orsaker

Att människan håller på att säga av den gren hon sitter på och trots otaliga tunga forskarrapporter inte har vidtagit de åtgärder som är nödvändiga för att avvärja klimathotet beror på ett antal orsaker var för sig och i kombination med varandra.

- ? Det petroleumindustriella komplexet har mycket stora ekonomiska intressen av att upprätthålla biltrafik, stor varutransport mellan kontinenter och andra fossilbränslekrävande verksamheter. Dessa ekonomiska intressen och deras allierade spenderar stora summor på att skapa utrymme för klimatförnekare och att sprida irrläror som att det finns någon enkel teknisk "fix" som kan lösa klimatproblemet.
- ? Det är inte så lätt för folk i allmänhet att ha tillräckligt med kunskaper för att förstå problemens allvar. Därför bildar de inte en stark opinion som tvingar politikerna att fatta de tuffa beslut som behövs.
- ? Kunskaperna om de pågående klimatförändringarna finns, men däremot råder förvirring om vilka utsläppskällor som är väsentligast att göra något åt. Även när det gäller vilka styrmedel som behövs är det väldigt få som kan redogöra för det. Denna situation utnyttjas av dem som tjänar

- pengar på att sälja ”miljöbilar”, lågenergilampor, klimatkompensation och annat som kan marknadsföras till dem som har dåligt klimatsamvete.
- ? Förståelsen för orsakssambanden finns, men beteendeförändringarna uteblir antingen för att man inte ser att den egna handlingen har någon betydelse alternativt att man inte bryr sig om mer än sig själv.
 - ? Det storskaliga i klimatkrisen och hållbarhetsproblematiken jämte insikten om vårt beroende av ekosystemen är synnerligen svårsmält. En del drabbas av existentiell vända eller ångest. Resultatet blir ofta en sorts total förnekelse av människans ekologiska dilemma. Man förtränger det faktum att människan inte kan leva utan de tjänster ekosystemen bibringar.
 - ? De människor som drabbas värst genom översvämningar och liknande extrema väderleksfenomen bor företrädesvis på det södra halvklotet som jämfört med den norra hemisfären har mindre makt i globala sammanhang. Rika människor har större möjligheter att minska sin egen sårbarhet genom att flytta, skaffa sig robusta hus etc.

Vad bör göras?

Ge hållbar-utvecklings-begreppet en distinkt definition

Begreppet hållbar utveckling myntades i samband med ”Our Common Future”, Brundtlandkommissionens rapport 1987, där det konstaterades att den nuvarande utvecklingen är ohållbar. Den miljöförstöring som den ekonomiska utvecklingen resulterar i har gått så långt att jordens livsuppehållande system är allvarligt hotade. Förbrukningen av naturresurser överstiger med bred marginal återskapandet av desamma. Produktions- och konsumtionsmönster är inte varaktigt hållbara, särskilt inte i industriländerna som svarar för merparten av det som gör utvecklingen ohållbar.

Efter diskussion om Brundtlandkommissionens rapport beslöt FN:s generalförsamling att ordna en konferens i Rio de Janeiro 1992 med huvuduppgift att göra en plan för den omställning som måste ske om utvecklingen ska bli hållbar. Resultatet blev Agenda 21, en handlingsplan för det 21:a århundradet. Målet sades då vara att skapa en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. Även om fokus i Agenda 21 är miljöomställning, så innehåller begreppet också en social dimension. I Riodokumentet definierades den som klyftan mellan rika och fattiga länder. Denna orättvisa relation måste förändras om utvecklingen ska bli långsiktigt hållbar. Detta är alltså utgångspunkten för vad en hållbar utveckling innebar då begreppet myntades i internationella politiska sammanhang. I Riodeklarationen står att de industrialiserade länderna har ett särskilt ansvar att gå före och skapa den teknik och de levnads-mönster som är långsiktigt hållbara. Detta ansvar har dessa länder eftersom de – trots att de står för en mindre andel av världens befolkning – är orsaken till merparten av det som gör utvecklingen ohållbar samt för att de jämfört med

Fel! Okänt namn på

de mindre industrialiserade länderna har större ekonomiska och tekniska resurser.

Sedan dess har det, inte minst i Sverige, hängt på diverse ytterligare dimensioner med mer eller mindre klar innebörd: social, ekonomisk och kulturell hållbarhet. Den flitiga användningen av begreppet hållbar utveckling är lättförståelig. Vem vill bli förknippad med en ohållbar utveckling? I takt med varje ny utvidgning har den faktiska betydelsen av begreppet minskat. Det finns emellertid ingen nu gällande distinkt definition i det politiska livet som vanligtvis förknippas med hållbar utveckling. Vid förfrågan menar en del representanter för statliga verk helt sonika att med hållbar utveckling menas en utveckling som varar länge.

Hur ska det tolkas när Moderaterna (samt några andra partier) säger att hållbar utveckling innebär att det måste finnas en balans mellan de ekonomiska, sociala och miljömässiga kraven? Det låter som om miljökraven ska anpassas till ekonomiska och sociala faktorer; de facto en återgång till diskussionsnivån tiden före Riokonferensen. Vad avser alliansregeringen med hållbar utveckling? Denna fråga är befogad med tanke på regeringens agerande i förhållande till de 16 nationella miljömål riksdagen i enighet har antagit. Trots att det fanns väl förberedda förslag till åtgärder för att nå målen när den nya regeringen tillträdde så användes inte förslagen. I stället begravdes hela miljömålsarbetet i en diffus utredning vars förslag blev en ambitions-sänkning i förhållande till det tidigare arbetet. När det finns konflikter mellan åtgärder för att nå de 16 miljömål riksdagen enigt har inrättat och andra saker regeringen prioriterar så föreslås en uppluckring av miljömålsarbetet i stället för att miljöarbetet vässas.

Den röda tråden i denna motion är att miljöomställningen måste vara ett överordnat fokus för att inte kommande generationers levnadsmöjligheter ska äventyras ytterligare. Det finns en hygglig samstämmighet om vad som avses med ekologisk hållbarhet. Men det är högst osannolikt att olika partier skulle kunna enas om hur social och ekonomisk hållbarhet ska definieras. När vänstern hävdar att minskade klasskillnader är en förutsättning för ekonomisk hållbarhet, så hävdar kanske högern motsatsen. Varje liberal som förespråkar frihet utan regler och marknadsekonomiska lösningar har problem med att förklara hur marknadskrafterna ska hantera konflikten mellan kommande generationers intressen i förhållande till dagens självtillgodoseende intressen med tanke på ekosystemens begränsningar. Ska social hållbarhet ses i ett nationellt eller internationellt perspektiv? Dessa diskussioner riskerar att ta tid och kraft från det som borde vara utgångspunkten: att genomdriva de konkreta förändringar som minskar miljöbelastningen. Uppdelningen i tre eller fler dimensioner kan leda till att dessa räknas som inbördes jämförbara. Vid ett möte med anställda på Vägverket konstaterades att planerna fyllde kriterierna på ekonomisk och social hållbarhet, medan den ekologiska hållbarheten inte uppfylldes. Men att klara två krav av tre är ju inte så illa, sades det då.

Det är emellertid en kvalitativ skillnad mellan den ekologiska dimensionen i förhållande till andra varianter av hållbarhet. De förändringar som klimatförändringar och annan miljöbelastning medför är ofta av irreversibel karaktär. Utrotade växt- och djurarter återuppstår inte. Åkrar som blivit saltöknar är

milt sagt svåra att återställa. Rent dricksvatten kan svårligen ersättas av något annat för att tillfredsställa primära kroppsliga behov. Förvisso kan pollinerande insekter i en viss omfattning ersättas av människor (i södra Kina lär pollinering av äppleodlingar utföras av människor i brist på de djur som tidigare skötte denna ekosystemtjänst), men det är mycket arbetskrävande och kolossalt dyrt. Varken riksdagen eller andra politiska församlingar förmår, ens med kvalificerade majoriteter, att ändra naturlagarna. Ekonomi och social välfärd faller samman om det inte finns en naturbas för att upprätthålla den. Ekonomisk hållbarhet kan inte ersätta ekologisk hållbarhet. Man kan således inte hävda att pengar är ett substitut för fotosyntesen eller att ekonomisk tillväxt i dag är en ersättning för vatten i Afrika om 100 år. Kriteriet för att en utveckling inte är hållbar är att någon generation i framtiden inte klarar sina behov, därför att biosfärens förhållanden är alltför degraderade till följd av tidigare mänskligt handlande.

Människan är ett djur sett ur biologisk synpunkt och begränsas liksom andra av naturlagarna. Hoppa vi från femte våningen slår vi i backen med en kraft som är helt oavhängig av våra värderingar och vad parlamentet har bestämt. Vi klarar oss inte bättre i fallet bara därför att vi hade bråttom till flyget och därför måste ta genvägen. Hållbar utveckling är en antropocentrisk formulering och hindren för hållbar utveckling står att finna hos människorna. Naturen kommer inte att ta något ansvar och bekymrar sig inte ens om det eftersom den inte kan göra det. Det är endast människor som har ansvar och möjligheter att göra det som behövs för att undvika ohållbarhet. Människan är beroende av och kan inte frigöra sig från naturlagarna. Termodynamikens huvudsatser kan inte upphävas. Det går inte heller att prata förstånd med havskraftorna vad gäller deras behov av syre i vattnet.

En definition av hållbar utveckling kräver en klar naturvetenskaplig utgångspunkt, som utgår ifrån att jordens resurser och ekosystemens bärkraft är begränsande. Om exempelvis ett problem formuleras som att man kan förena ekologisk hållbarhet med ständig tillväxt samt folkökning och naturvetare visar att detta inte är möjligt med hänvisning till termodynamikens andra grundsats så är problembeskrivningen inkompatibel med naturvetenskap. Likaså, om det förutsätts när problemet analyseras, att mänsklig ingenjörskonst kan modifiera naturvetenskapliga utgångspunkter så att naturens försörjningspotential kan bytas mot t.ex. pengar eller rättvisa, utan att naturförutsättningarna för att undvika en ekologisk krasch för mänskligheten riskerar svikta, så föreligger också ett kompatibilitetsproblem.

Frågor om hur mycket antropogen miljöpåverkan i form av exempelvis klimatpåverkande gaser ekosystemen och ytterst biosfären kan ta emot utan att tippa över är högst aktuella. För politiken och miljökontrollen måste sådana osäkerheter beaktas och kontrollen anpassas därefter. Lösningarna kan inte gärna finnas främst i förhärskande ekonomiska vetenskaper och deras s.k. kostnadseffektiva lösningar eftersom just lösningen som sådan innehåller ett mycket stort mått av osäkerhet. Ekonomernas betalningsviljastudier som används för urval av lösningar innefattar aldrig kommande generationers behov eftersom deras betalningsvilja inte kan mätas. Alltså kan en exploatering i dag av många traditionella ekonomer anses lönsam även om den skulle

Fel! Okänt namn på

medföra minskat livsutrymme för kommande släkten. Försiktighetstänkande, oavsett om det återspeglas i försiktighetsprinciper eller inte, är ett rimligare angreppssätt inom ramen för vilket sedan ekonomiskt effektivitetstänkande kan tillämpas. Föremålet för försiktighetstänkandet är mänskligt handlande. Ett av argumenten för sådant tänkande är kunskaper om resiliens (förmågan att motstå yttre förändringar utan att systemets grundläggande funktion förändras) och ekologiska tröskeleffekter.

Hållbar utveckling lanserades som tidigare påpekades i en FN-rapport om miljötillståndet i världen. Det beskriver behovet av att anpassa den ekonomiska politiken och utvecklingen efter ekologiska krav. Inget annat. Huvudtesen i denna motion är också att vi bör återgå till den betydelse som motiverade starten av Agenda 21-arbetet. Regeringen bör ges i uppdrag att återkomma till riksdagen med ett förslag till en distinkt definition av begreppet långsiktigt hållbar utveckling utifrån ett naturvetenskapligt perspektiv.

Att hävda ekologins överordnade karaktär innebär inte att man därmed förnekar behovet av ekonomisk och social hållbarhet. Miljöpartiet har i många lägen varit det parti som tagit strid för att inte övervältra vare sig ekologiska eller ekonomiska skulder till kommande generationer. Om hela hållbar-utvecklings-begreppet kan liknas vi ett hus är golvet, grunden – det fundament på vilket huset kan byggas. De ekonomiska och sociala perspektiven kan stå för de väggar som behövs för att det ska bli ett hus. Men utan fundament finns det inget att sätta upp väggarna på.

Ett förslag till definition av ekologiskt hållbar utveckling kan sammanfattas med t.ex. följande:

- ? Användningen av ändliga naturresurser ska minimeras.
- ? Användningen av förnybara naturresurser får inte överstiga nybildningen av desamma.
- ? Icke nedbrytbara ämnen får inte anrikas i näringskedjorna.
- ? Förutsättningarna för ekosystem och kretslopp får inte försämrats.

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av de lagar som krävs för att begreppet hållbar utveckling ska ges en naturvetenskaplig definition som tar sin utgångspunkt i målet att avvärja klimatkrisen och andra hot mot jordens livsuppehållande system.

Naturvetenskaplig analfabetisering

Innan upplysningen var religionens världsbild totalt förhärskande. De senaste årtiondena har ekonomerna haft en position som överstepräster vilka kan uttala sig om hur allting skall skötas på jorden. Vi översköljs ständigt av deras budskap via undervisning och massmedier. Himmelriket kan endast uppnås för dem som ansluter sig till ekonomisk tillväxt, avreglering, lågt skattetryck och marknadsanpassning. Uppmaningar från oroliga vetenskapsmän inom det naturvetenskapliga området har fått ytterst liten betydelse för den förda politiken när ekonomerna förklarat att vi inte har råd att följa naturvetarnas råd. De stater som år 1992 deltog i FN:s miljö- och utvecklingskonferens i Rio de

Janeiro förpliktigade sig genom att ansluta sig till Agenda 21 att verka för en övergång till en ekonomisk utveckling som är förenlig med de spelregler som finns för upprätthållandet av mänskligt liv på jorden. Riokonferensen underströk behovet av en mer rättvis fördelning av jordens resurser. Sjutton år efter konferensen lever fortfarande en stor del av våra medmänniskor i yttersta armod och enligt FN:s livsmedelsorgan FAO ökar även andelen människor som inte får tillräckligt med mat för dagen. Samtidigt ägnar sig industrivärldens politiker åt att sjunga överkonsumtionens lov. I Sverige spenderas mer pengar på reklam och andra köpbudskap än på den totala kostnaden för grund- och gymnasieskolan. Vänstersinnade ekonomer koncentrerar sig på makten över produktionen samt fördelningen av produktionens resultat, men har oftast ingenting att tillföra i diskussionen om de miljömässiga konsekvenserna av produktion och konsumtion. För att citera en skribent från Svensk-polska miljöföreningen: "I stället för en övergång till en ekonomisk utveckling som är förenlig med spelreglerna på jorden, fortsätter vi att putsa kristallkronorna på Titanic." (Magnus Andersson Miljöaktuellt 3/99). Förvisso har det senaste årets finanskrasch lett till att ekonomivetenskapen blivit något skamfilad. Först när överstepräster har detroniserats och en ekonomisk teori som respekterar naturens begränsningar utvecklats blir det möjligt att se framtiden an med tillförsikt.

Sedan februari 2006 är hållbar utveckling (till följd av ett miljöpartiinitiativ) inskrivet i högskolelagen: "Högskolorna skall i sin verksamhet främja hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö, ekonomisk och social välfärd och rättvisa." Men eftersom begreppet hållbar utveckling inte har försetts med en officiell definition har förändringen i högskolelagen sannolikt haft en begränsad effekt för de högskoleutbildningar som faktiskt bedrivs.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utforma föreskrifter för tillämpning av högskolelagens formuleringar om hållbar utveckling så att ekonom-, civilingenjör-, juristutbildningarna och andra relevanta högskoleutbildningar innehåller vad som behövs för att förstå de naturvetenskapliga kriterierna för hållbar utveckling.

Såväl ekonomiska som juridiska styrmedel är nödvändiga

Det finns inga partier som har en aktiv vilja att förstöra miljön. Men när miljökraven ställs mot andra krav blir det tydligt om politiker menar allvar med sitt snack om ledartröjor i klimatpolitiken eller ej. När det petroleumindustriella komplexet vill ha vägsatsningar kommer spårutbyggnaden i andra hand trots att Klimatberedningen påtalat järnvägarnas strategiska roll för att minska transporterens klimatpåverkan. Därför handlar konfrontationerna i miljöpolitiken ofta om skatter och anslag. För att nå de uppsatta miljömålen och göra utvecklingen ekologiskt hållbar behövs även juridiska styrmedel. Om det finns ett uppenbart samband mellan dubbdäck och ohälsa bör denna använd-

Fel! Okänt namn på

ning förbjudas. Det är inte etiskt försvarbart att man mot betalning av en avgift ska få rätt att tillfoga andra skada. Trängselavgifter är effektivt för att minska biltrafiken, men för att nå klimatmålen måste fler tätorter få helt bilfria centra.

Ambitionen i denna riksdagsmotion är att belysa vilka rättsliga förändringar som kan och bör ske för att utvecklingen ska bli ekologiskt hållbar. Främsta källa för dessa resonemang är professor emeritus i miljö rätt Staffan Westerlund och de skrifter han och hans forskarkollegor har publicerat.

Grundlagsskydd för hållbar utveckling

Den svenska grundlagen brukar framhållas som ett föredöme för andra länder. Ett civiliserat land som respekterar rättigheter hos olika folkgrupper. Ett skydd för privategendom skrevs in under den förra borgerliga regeringens tid. Markägandebegreppet så som det är beskrivet i regeringsformen stämmer dock inte överens med vad som finns i plan- och bygglagen eller i miljölagstiftningen. Svensk lag är här mycket motsägelsefull. Nu levande personer i vårt land kan använda sig av grundlagen och med hjälp av den hävda sin rätt. Naturen har dock få försvarsadvokater. Såväl ekosystemen i sig som de tjänster som vi människor är beroende av behöver ett rättsligt skydd. Att skydda naturresurser som bör vara till glädje för kommande generationer kan dock vara svårt att förena med kortsiktigt privat vinstintresse. Nedhuggningen av gammalskog och byggandet på strandnära tomter talar sitt tydliga språk. I tider där ordet etik har en särskild klang borde det vara på sin plats att tala om det arv som vår generation lämnar till den som kommer efter oss. För att förstärka miljöintressena i förhållande till andra intressen måste det finnas en grundläggande lagstiftning som tar sin utgångspunkt i samhällenas gränssnitt mot biosfären, dess naturresurser och ekosystem. Både för att hantera den skövling och degradering som sker nu och för att kommande generationer ska kunna få bra liv behöver ekosystemen ett grundlagsskydd.

Det finns ett antal rättsliga sakförhållanden i Sverige som ger upphov till ohållbarhet, dvs. ger rätt till ett ohållbart handlande. Domstolarna är förhindrade att rätta till dessa brister i lagstiftningen eftersom miljön saknar ett grundlagsskydd. Finland, Norge och några få länder till har däremot utvecklat sina rättsordningar för att reglera äganderätt i förhållande till hållbar utveckling. Gamla begrepp som skillnaden mellan att bruka och att förbruka har kommit till heders. En del av det som idag betraktas som legitimt utövande av äganderätt ger effekter på andra människors möjligheter att använda sin egendom. Äganderättsfrågor är bara en del av hela komplexet mänskliga rättigheter. Här är behovet av nya insikter stort: ordet paradigmskifte är relevant i sammanhanget. Hållbar utveckling bygger på bl.a. ”intergenerational equity” samt därmed på rättigheter för framtida generationers människor och åtföljande ansvar, för att inte säga skyldigheter, för nu levande människor. Detta kan betecknas som ett förvaltaransvar.

De direkta effekterna och bieffekterna av mänskligt fysiskt handlande på naturbasen behöver regleras rättsligt, så att ingen annan grundrättighet ger rätt

att handla på ett sätt som motverkar ekologisk hållbarhet. Detta kan ses som ett passivt förvaltaransvar. Vidarekoppling kan sedan göras genom rättslig operationalisering av ekologisk hållbarhet och av olika miljömålsrelaterade delmål inklusive miljö kvalitetsnormer.

Införlivande av den ekologiska hållbarheten i grundlagen och en revision av miljöbalken bör leda till att ett stort antal oklarheter och motsägelsefullheter i befintlig lagstiftning reds ut. Till exempel finns ersättningsrätt för förlorad byggrätt enligt gällande plan, men noll ersättningsrätt därför att man inte fått byggrätt lik den grannen fått, noll ersättningsrätt därför att man inte får bebygga sin tomt eftersom bebyggelsen skulle kunna försvåra den omgivningsstörande flygplatsens expansion, noll ersättningsrätt när man tvingas upplåta jakträten på sin mark till någon annan, närmast full ersättningsrätt om man hindras förstöra en häckningsbiotop för tretåig hackspett, skyldighet att släppa ifrån sig mark för annans enskilda nytta (vid fastighetsbildning).

Torv är jord och därmed ingående i fast egendom. När någon annan än torvmosseägaren själv vill använda torvmosseägarens torv som t.ex. jordförbättringsmedel måste han köpa torven. Om han däremot vill använda precis samma torv till bränsle så behöver han inte köpa torven utan kan få koncession för att bryta torven, och markägaren, vars torv var en komponent i den fasta egendomen – fast ändå inte – kan då inte få ersättning för det han förlorar. Huruvida torven ingår i den fasta egendomen eller ej är alltså beroende av huruvida någon annan än markägaren vill använda torven på markägarens mark. Kommunerna får bestämma vilken mark som ska bebyggas samt vilken mark som inte ska bebyggas och därmed skapa högre markvärden för somliga och lägre för andra utan att någon egentlig materiellt rättslig prövning av beslutet kommer till stånd och även om beslutet täcker betydligt mer än en fastighet.

Konstitutionen, grundlagstiftningen är de basala funktionerna i ett rättssystem och kan betraktas som ett operativsystem medan t.ex. en skogsvårdslag är ett tillämpningsprogram. Operativsystemets grundinställningar träder in om det saknas tillämpningsföreskrifter eller om sakförhållandet är motstridigt eller oreglerat av annat skäl.

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av regeringsformen så att ekologiskt hållbar utveckling får ett grundlagsskydd.

Klimatmål och övriga miljömål styrande i miljöbalken

Miljöbalken behöver förses med en distinkt definition av hållbar utveckling, men också precisioner av vad som är hållbart beteende. Det gäller även att få fram tillvägagångssätt som i den fysiska verkligheten leder till resultat som inte går över en hållbarhetsgräns. Annorlunda uttryckt behövs ett regelverk som syftar till att hålla mänsklighetens handlande inom ramen för biosfärens bärkraft så att ingen framtida generation människor ska stå där med en begränsad och degraderad biosfär så att de därför inte kan tillgodose sina behov. Det behöver byggas samhälleliga styrsystem, grundade på rättsstatlighet, som kan hantera mänsklighetens ekologiska dilemma. Det behövs en bro mellan

Fel! Okänt namn på

det materiella och det formella. En s.k. adaptiv miljöplanering som förekommer i t.ex. Nya Zeelands "Resource Management Act" kan vara en kärna för att överföra ekologisk hållbarhet och krav på goda miljökvaliteter till materiella regler. Den lagen utgår inte från verksamheter utan från miljöeffekter. Den bygger på en hierarkisk miljöplanering och inbegriper bl.a. det som i Sverige regleras i plan- och fastighetsbildningslagar. I USA har vissa miljökvalitetsnormer och miljökonsekvensbedömningar fått en rättslig operationalisering i "Clean Air Act". I juni 2009 godkände representanthuset ett lagförslag som tvingar amerikanska företag att minska sina koldioxidutsläpp. Det brittiska parlamentet har genom en lag gett den brittiska regeringen mandat att vidta de åtgärder som behövs för att nå målen i "The Climate Bill".

För att utvecklingen ska bli långsiktigt hållbar i ekologiskt hänseende krävs att vissa handlingar, handlingssätt och/eller vissa slags effekter av handlingar antingen förbjuds eller läggs under restriktioner. Gränser för hur dålig miljökvaliteten och hur små naturresurserna får vara bestäms. Innanför dessa gränser ligger i princip ett utrymme för handlingsfrihet och utveckling – ett utvecklingsutrymme. Kommuner och andra planbeslutande organ kan sedan fritt få optimera verksamheter inom detta utvecklingsutrymme.

Sedan 1947 har mera samlad bebyggelse, då hänförlig till begreppet tätbebyggelse, varit i princip förbjuden. Men detta allmänna bebyggelseförbud tillkom inte för att det ansågs att tätbebyggelse var skadlig. Syftet var i stället att underkasta tätbebyggelseutvecklingen en kommunal (och delvis statlig) planering. Det var icke planmässig tätbebyggelse som ansågs negativ och därför värd att förbjuda. Plan- och bygglagen visar tydligt planernas potential som styrmedel för bebyggelseutvecklingen. Men det var inte markägarna som satt vid rodret. Det var valda representanter som fick förtroendet att med hjälp av lagstiftningen förvalta det gemensamma via byggnadsnämnderna. På motsvarande sätt kan privat ägande av annat än mark kanske hanteras för att målen för en hållbar utveckling ska kunna nås utan att i onödan inskränka på den individuella handlingsfriheten.

Innehållet i miljöbalken bör bygga på att alla slags verksamheter samt näringar i princip ska underordnas kraven på ekologisk hållbarhet och därför ska regleras av miljöbalken vad gäller det som finns i gränssnittet mellan människa och miljö. De regler som behövs för att styra näringen eller produktionsformen som sådan innanför hållbarhetsramarna ska återfinnas i annan lag, skogsbrukslag, vattenlag, plan- och bygglag etc. Även infrastruktur och verksamhet som utnyttjar infrastruktur (exempelvis trafik) bör vara underordnade miljöbalken. Motsvarande bör också gälla bl.a. försvaret, ledningsdragning och liknande.

Självklart kommer införande av de restriktioner som behövs för att uppnå ekologisk hållbarhet att möta motstånd. Det räcker med att se på hur de flesta yrkesfiskare reagerar på förslag om att begränsa fisket så pass att fiskebestånden kan återhämta sig, för att man ska få en bild av den enorma kulturkrock som uppstår mellan å ena sidan "business as usual" och å andra sidan det effektiva bevarandet av olika resurser för näringarnas förbrukning. Hittills rådande spelregler har exempelvis lett till att de tidigare så stora torskbestånden vid New Foundlands kust har försvunnit för gott. Miljöbalken behöver

förändras så att den blir en mer övergripande miljölagstiftning där den fysiska planeringen och näringarna en gång för alla inordnas i miljöskyddet och miljömålsarbetet.

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändringar i miljöbalken för att anpassa hela samhället till klimatmålen och de andra miljömålen, samt i övrigt värna om jordens bärkraft.

Minerallagen och andra exploateringslagar ska vara styrmedel för att skydda naturresursbasen

Utvinning av olja har passerat sitt maximum. Alternativen till olja har hitintills visat sig vara dyrare och därför har jakten på nya möjligheter till energitvinning intensifierats. Trycket på odlingsbar mark ökar för att tillgodose råvara för biodrivmedelsframställning och kommande behov av livsmedel. Det prospekteras efter uran och den borgerliga regeringen säger sig vara positiv till uranbrytning i Sverige. I Skåne har Shell fått bergmästarens tillstånd att prospektera efter naturgas på en yta som motsvarar en femtedel av hela landskapets yta. Endast kyrkogårdar, nationalparker och mark för militära ändamål är undantagna i det tillstånd Shell har erhållit. Minerallagen kräver ingen egentlig prövning mot kriterierna för ekologiskt hållbar utveckling innan beslut om prospektering och utvinning fattas. Ändliga råvaror förbrukas i en takt som underminerar kommande generationers levnadsförhållanden.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en ny utredning med direktiv att föreslå de förändringar av minerallagen som erfordras för att prospektering och mineralutvinning ska hållas inom kriterierna för en ekologiskt hållbar utveckling.

Ändring av transportsystemet i särklass viktigast för Sverige

Cirka 40 % av alla mänskligt tillförda växthusgaser i Sverige har sitt ursprung i transporter av människor och varor. Energin till dessa transporter kommer till 95 % från fossila källor. Transportsektorn är den enda sektor som ständigt ökar sin klimatpåverkan. Enligt de åtgärdsplaner som trafikverken har upprättat för den närmaste tioårsperioden kommer inte denna negativa utveckling att brytas. Detta riskerar att bli en självuppfyllande profetia om regeringens fördelning av investeringsmedel mellan vägar och järnvägar står fast. Enligt regeringsbeslut från december 2008 ska minst hälften av alla nya anslag gå till vägsektorn. I planerna ingår Förbifart Stockholm, en ny motorväg i 30-miljardersklassen som regeringen gav klartecken till hösten 2009. Forskning visar entydigt att mer vägar leder till mer vägtrafik. Motsvarande gäller för spårburen trafik. Om regeringsförklaringens formulering om att klimathotet är vår generations största utmaning ska tas på allvar så borde klimatmålen givet-

Fel! Okänt namn på

vis vara styrande för de transporter som det skapas utrymme för genom nya investeringar.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i motionen om att regeringen bör ge den pågående Transportinfrastrukturkommittén ett tilläggsdirektiv där det framgår att ekologiskt hållbar utveckling ska vara överordnat vid anläggning och förändring av transportinfrastruktur.

Lagfäst fyrstegsprincipen

Från och med riksdagens beslut om infrastrukturinvesteringar har Vägverket och Banverket haft i uppdrag att planera byggande av väg och järnväg i enlighet med en fyrstegsprincip. Denna princip innebär enligt planeringsdirektiven till trafikverken att ställningstagandet till olika infrastrukturåtgärder ska föregås av en stegvis analys. I det första steget prövas åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt. I ett andra steg studeras åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt väg- och järnvägsnät och fordon. I steg 3 undersöks möjligheterna att genomföra begränsade ombyggnadsåtgärder medan behovet av nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder övervägs i steg 4.

Statens institut för kommunikationsanalys, Sika, och Riksrevisionen har granskat hur trafikverken tillämpar fyrstegsprincipen. Sika tolkar detta som att man från regeringens sida vill försäkra sig om att planeringsarbetet på trafikmyndigheterna sker förutsättningslöst och allsidigt, så att man inte har fokus på ”hårda” åtgärder som ombyggnader och nyinvesteringar och att de ”mjuka” åtgärderna i fyrstegsprincipens steg 1 och 2 delvis glöms bort. Eftersom koldioxidutsläppen är proportionella mot bränsleförbrukningen och lika skadliga oavsett var utsläppen sker borde en analys i fyrstegsprincipens anda leda fram till rekommendationer om till exempel höjd koldioxidskatt, införande av kilometerskatt för lastbilar eller trängselskatt/miljöavgift för bilar i städer. Med en felaktigt låg kostnad för att bedriva fossilbränslebaserad trafik förväntas nya vägar vara lönsamma investeringar samtidigt som behovet av att bygga ut järnvägstrafiken underskattas.

Sika konstaterar att analysen av fyrstegsprincipens tillämpning visar på att den har utgjort en fasad som syftar till att få infrastrukturplaneringen att framstå som mer sofistikerad än den i verkligheten är. Granskningen visade dock att det saknas analys av hur ekonomiska styrmedel utformade för att nå nationella koldioxidmål på kortare och längre sikt skulle påverka behovet av att bygga ny infrastruktur. I praktiken undviks således ekonomiska styrmedel i analysen av huruvida Förbifart Stockholm och andra vägar kommer att bli samhällsekonomiskt lönsamma investeringar eller ej. Fyrstegsprincipen har i praktiken fungerat som en potemkukuliss.

Riksrevisionen har också yttrat sig kritiskt när det gäller hur fyrstegsprincipen används. Deras granskning mynnade ut i förslag på att regeringen borde ta initiativ till att gemensamma och trafikslagsövergripande riktlinjer tas fram i syfte att öka samsynen om hur fyrstegsmodellen ska tillämpas. Eftersom syftet med fyrstegsmodellen är att välja det effektivaste sättet att nå klimatmål

och andra mål för transportpolitiken borde det inte vara möjligt att välja bort principen vid planering av vägar och järnvägar.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge den pågående Transportinfrastrukturkommittén ett tilläggsuppdrag för att i en ny lag om byggande av infrastruktur lagfästa den s.k. fyrstegsprincipen i syfte att andra metoder för att lösa transportproblem får en seriös prövning innan byggande av ny infrastruktur beslutas.

Naturvårdsverkets uppdrag renodlas

Miljöbalken gäller för skogsbruket, men ingen renodlad myndighet har att utöva tillsyn över skogsbrukets effekter på naturmiljön. När myndigheter har att utöva tillsyn över miljöfarlig verksamhet helt korrekt gör detta mot skogsbruk uppstår en administrativ kulturkrock där man från skogsmyndighetens sida ibland har hävdad att den är den lämpligaste (enda) tillsynsmyndigheten över skogen. Motsvarande förhållanden gäller även jordbruket, fisket, mineralhanteringen och andra näringar. Särskilt när intresset för att ersätta fossila bränslen är så stort är det högst väsentligt att ha ett tydligt rättsläge för att kunna värna om de kvaliteter skogen har utöver råvara för energi- och industriändamål.

Av instruktionen till Naturvårdsverket framgår att avvägningar betingade av hänsyn till kostnader och konsekvenser för näringslivet skall ske. Givetvis måste den typen av allmänna avvägningar göras, frågan är bara av vem. Finns det risk för att verkningfulla förslag till lösningar av miljöproblem läggs i byrålådan för att de kostar för mycket? Enda sättet att vara säker på att så inte är fallet är att befria Naturvårdsverket från uppgiften att ta ovan nämnda hänsyn i sitt arbete. Risken för att en renodlad miljöbeskrivning inte senare avvägs i förhållande till näringslivsintressen och andra ekonomiska intressen är obefintlig. Orsakssambanden rörande miljö- och hälsofrågor är ofta komplicerade. De folkvalda skall inte behöva akademisk utbildning inom miljöområdet för att kunna ta kloka miljöhänsyn. Naturvårdsverket behövs som en oförvanskad röst som utgår från naturvetenskapliga fakta. Verket har och skall ha en strategisk roll i det pågående miljömålsarbetet. Därför behöver dess uppgift renodlas. Av Naturvårdsverkets instruktion ska verkets helhetsansvar för miljöanalys, tillsyn och genomförande av miljömålen framgå.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i sin formulering av verksinstruktion för Naturvårdsverket bör precisera dess strategiska roll för klimat- och miljöomställning av samhället och därmed slopar krav på allmänna avvägningar som kan förhindra renodlade miljöbedömningar.

Fel! Okänt namn

Klimatkonsekvensbeskrivningar av budgetförslag lagfästs

Amsterdamfördraget gav ministerrådet och parlamentet en skyldighet att sträva efter en hög miljöskyddsnivå (art 95.3). Integreringen av miljöhänsyn i EU:s övriga politikområden lyfts fram som ett av de viktigaste sätten att göra utvecklingen hållbar (art 95.2 och 6). Slutsatserna från rådsmötena i Luxemburg, Cardiff, Wien och Köln slår fast att hållbar utveckling skall integreras i alla gemensamma politikområden i EU, och nio områden har pekats ut för att inleda integreringsprocessen. Vilken teknik ska då tillämpas? Ett fullständigt svar på denna fråga ryms inte inom ramen för denna motion. Ett instrument kan dock pekas ut. Ett direktiv om bedömning av vissa planers och programs inverkan på miljön är under utarbetande i EU. Förslaget innebär att miljökonsekvenserna identifieras och bedöms innan planer och program antas. Dessa strategiska miljöbedömningar avses bidra till en mer öppen planering och till målet om en hållbar utveckling. Det kan diskuteras om en statsbudget definitionsmässigt kan anses vara en plan, men i praktiken fyller budgeten onekligen denna funktion. De gröna nyckeltalen är ett försök att belysa miljöutvecklingen i anslutning till budgeten. Detta räcker emellertid inte för att miljöaspekterna skall bli integrerade i beslutsprocessen. De strategiska miljökonsekvensbeskrivningarna ska vara invävd i texten och inte ha form av ett appendix som lätt kan läggas åt sidan.

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av budgetlagen så att klimat- och miljökonsekvensbeskrivningar av de olika förslagen i statsbudgeten blir obligatoriska.

Krav på klimat- och sårbarhetsplaner i plan- och bygglagen

Trots ökad sårbarhet fortsätter många kommuner att bevilja bygglov på tomter som riskerar att översvämmas. Andelen hårdgjord yta ökar ständigt, vilket försvårar infiltrationen vid ihållande regn. VA-systemen renoveras och dimensioneras inte för att klara extrema väderlekssituationer. Kommuner är enligt lag skyldiga att upprätta planering för olika ändamål. Varken att minska klimatpåverkan eller att minska sårbarheten i förhållande till de klimatförändringar vi inte kan förhindra ingår emellertid bland de uppgifter som kommunerna är skyldiga att göra.

Genom att kombinera klimat och sårbarhet i en gemensam plan kan kommunerna ta ett helhetsgrepp. Detta för att ta fram förebyggande åtgärder för att minska riskerna vid kommande klimatförändringar och samtidigt föreslå det som behövs för att minska sin egen klimatpåverkan. Att hantera dessa två aspekter i en gemensam plan lämpar sig väl eftersom det till stor del handlar om samhällsplanering, där man till exempel i nybyggnation av bostäder både kan planera för minskad klimatpåverkan och minskad sårbarhet.

Många människor vill leva klimatvänligt. Men för att kunna göra det måste det finnas bra kollektivtrafik, säkra cykelvägar, klimatvänlig sopsortering och

rimligt avstånd till närservice. Därför bör kommunerna också planera för hur de kan anpassa trafik, energiförsörjning, markplanering och annat som har betydelse för alstring av klimatgaser. Kommunerna i Sverige har ett planmonopol och kan förhindra externa köpcenter som slår undan benen för den dagligvaruhandel som behövs för den som inte vill ha långa inköpsresor. I Vägverkets "Klimatstrategi för vägtransportsektor" utpekas samhällsplanering för att skapa förutsättningar för minskat transportbehov som en av de långsiktigt viktigaste insatserna för att minska miljöpåverkan från vägtrafiken. Kommunerna kan via lokala trafikbestämmelser gynna kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik på den klimatpåverkande trafikens bekostnad. Kommunerna kan satsa på insamling av organiskt avfall och röta det till biogas som ersätter fossila bränslen. Kommuner äger fastigheter för boende och annat bruk som behöver anpassas för en lägre energiförbrukning. Förutom dessa uppräknade exempel finns det är mycket mer som kommuner kan göra om det finns politisk vilja till det.

Samtidigt som kommunerna förbereder sig för de klimatförändringar som inte kan förhindras är det väsentligt att kraftigt minska den negativa klimatpåverkan som kommunen är ansvarig för. Det är delvis samma förvaltningar i kommunen som berörs, och därför bör det vara rationellt att planera för minskad klimatpåverkan och minskad sårbarhet samtidigt. Det är sannolikt också lättare att motivera kommuninvånare till ändrade resvanor och minskad klimatpåverkan i övrigt när de konkret ser följderna av den mänskligt orsakade växthuseffekten.

Översiktsplanens roll som styrande dokument måste stärkas, om kommunerna ska kunna ta sitt ansvar och göra lokaliseringsval med klimathänsyn. I detaljplaner bör krav på säkerhetshöjande och skadeförebyggande åtgärder kunna anges för att förhindra eller minska risken för naturolyckor. En väsentlig aspekt vid översvämningar är markens förmåga att infiltrera vatten för att få jämnare vattenflöden. Denna förmåga har successivt minskat i och med att våtmarker dikats ut och skogar kalhuggits. De kommunala klimat- och sårbarhetsplanerna bör därför innehålla en strategi för hur dammar, öppen dagvattenhantering och våtmarker, i kombination med minskad andel hårdgjord yta, ska kunna bidra till att öka markens infiltrationsförmåga i närheten av bebyggelse. Arbetet med klimat- och sårbarhetsplaner kommer att kräva resurser från kommunernas sida, samtidigt som de kommuner som är proaktiva kommer att kunna sänka sina kostnader vid eventuella översvämningar, skred eller ras.

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av plan- och bygglagen så att upprättande av bindande klimat- och sårbarhetsplaner blir obligatoriskt i alla kommuner samt regioner/landsting.

Planer för minskad biltrafik

Vägverket anger i sitt remissvar på Oljekommissionens rapport att högst en femtedel av oljereduktionen inom transportsektorn kan ske genom att man byter bränsle. Fyra femtedelar av klimatomställningen av transportsystemet

Fel! Okänt namn på

måste ske genom att minska energianvändningen. Att åka tillsammans i kollektivtrafiken i stället för i var sin bil är den effektivaste besparingsåtgärden.

För att få till stånd ett miljöanpassat transportsystem i städerna krävs ett målmedvetet och systematiskt arbete. I Frankrike finns en särskild lagstiftning (Plan de Déplacements Urbains) som innebär att tätorter över 100 000 invånare gör en plan för hur stadens transportbehov ska tillgodoses på ett miljöanpassat sätt. Lagtexten slår bland annat fast målsättningar om att begränsa biltrafiken, att utveckla kollektivtrafik och gång-, cykeltrafik och att effektivisera varudistributionen i städerna. Lagstiftningen fastslår ett tvingande krav att myndigheterna på lokal nivå ska ta fram en mer genomarbetad och integrerad planering för att aktivt motverka de negativa effekterna av den ökande biltrafiken. Målvariabeln, en viss färdmedelsfördelning, är förhållandevis enkel att beskriva, kommunicera och följa upp. Planerna och lagstiftningen ger invånarna goda möjligheter att på ett systematiskt sätt ta ställning till hur stadens trafiksystem bör utformas på strategisk nivå, vilket samtidigt är starkt normerande för hur det politiska systemet kan agera.

I Frankrike måste 70 städer upprätta sådana planer, och ytterligare 20 upprättar sådana planer trots att de inte är tillräckligt stora för att omfattas av lagen. De flesta större städer har investerat i spårvagnsnät som en del i att utveckla kollektivtrafiken och stadsmiljön, samtidigt som ytan för biltrafiken begränsas. I Lyon kommer närmare två tredjedelar av den totala investeringsramen att användas för att förbättra kollektivtrafiken.

Planerna resulterar inte bara i bättre miljö. Vinnare är även de som bor och vistas i staden – mer friytor, mindre buller och avgaser, säkrare, mer hållbar stadsmiljö, högre livskvalitet och ökade förutsättningar för stadsutveckling.

Plan- och bygglagen bör förändras så att stadsmiljöplaner för minskad biltrafik, i likhet med den franska utformningen, ska lagstadgas för större kommuner. Det kan med fördel användas i planeringen för utbyggnad av spårvagnsnät och utveckling av stadsmiljön. Planen bör vara en del av en samlad klimat- och sårbarhetsplan. Miljöpartiet har föreslagit att plan för urban mobilitet bör bli obligatorisk för alla kommuner.

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av plan- och bygglagen så att berörda kommuner måste upprätta en plan för urban mobilitet med en successiv nedtrappning av antalet bilar i tätort.

Omställning av EU från kol- och stålunion till klimatunion

EU startade som en kol- och stålunion och har sedan dess utvecklats till den blandning av bidragsorganisation för jordbruket och frihandelsområde som det är idag. Vad EU skulle behöva är en total make-over för omvandlas till en klimat- och miljöunion. Vägen dit är emellertid mycket lång. Det finns förvisso i EU positiva inslag, exempelvis bindande miljökvalitetsnormer och en jämfört med andra globala maktkonstellationer högre klimatambition samt försök att fördela minskning av växthusgaserna mellan länderna. Men det

behövs oerhört mycket mer för att genomföra den klimatomställning som är nödvändig.

Åtgärder för att minska utsläppen hjälper inte om det samtidigt sker andra åtgärder som har motsatt effekt. EU:s nuvarande kärnverksamhet är befrämjande av varors fria rörlighet inom unionen. Ökad handel medför större transportvolym. EU pratar om klimatåtgärder, men planerar också för ökad flygplatskapacitet som ska klara av en dubbling av flygtrafiken inom tio år. I ljuset av klimatkrisen diskuteras ekonomiska styrmedel för att minska vägtrafikens klimatpåverkan, men det anslås samtidigt medel till vägbyggen som bjuder in till mer trafik. Inom ramen för Transeuropean Network har bl.a. Sverige fått 56 miljoner euro i bidrag till Norra länken – ett av motorvägsbyggena i Stockholm.

EU är inriktat på att öka handeln inom unionen samt mellan unionen och övriga världen. Det är i denna handel EU ser sitt eget existensberättigande. Medlemsländerna lyder under bindande direktiv med utgångspunkt i att främja varors fria rörlighet. Däremot finns det inga bindande krav på att belägga fossilbränslen med skatt eller avgifter som motsvarar den kostnad användning av dem ger upphov till. Detta missförhållande leder till ständigt ökade transporter och motorvägsbyggen. Underprissättningen leder till mängder av tokiga transporter. 2008 exporterades 61 553 ton återvunnet papper från Sverige till Tyskland samtidigt som 46 641 ton av samma produkt transporterades den motsatta vägen. Livsmedel körs kors och tvärs över hela Europa. I praktiken ligger varulagren på motorvägarna. Idag sker 44 % av varutransporterna inom EU med lastbilar, medan den mer klimatsmarta järnvägen bara står för 10 %. Användning av kol subventioneras fortfarande i EU. Störst subventioner får brytning av kol, särskilt i Tyskland och Polen.

De positiva delarna av EU:s lagstiftning bör utvecklas och överordnas i det ekonomiska regelverket för handel m.m. En skarp miljölagstiftning bör vara styrande för EU:s budget. Miljökvalitetsnormer är exempel på hur det kan fungera men det bör omfatta flerområden och förses med tuffare sanktioner och ett effektivt uppföljningssystem.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att stärka EU:s rättsliga system bland annat genom direktiv som leder till att de naturvetenskapliga kriterierna för hållbar utveckling överordnas andra aspekter av hållbar utveckling.

Slutord

För att en utveckling ska vara hållbar krävs att den inte på ett ohållbart sätt, eller i ohållbar omfattning, degraderar resurser som är av betydelse för utveckling även långt in i framtiden. Det krävs ett paradigmskifte för de ekonomiska vetenskaperna. En konsekvent miljölagstiftning bygger på att om lösningar inriktade på fri konkurrens och avreglering inte klarar hållbarhetskraven, så ska alltid miljöaspekterna vara överordnade.

Fel! Okänt namn på

Den dag ett land på allvar går in för hållbar utveckling så blir det en politisk förändring av ett dramatiskt format. Detta är inte primärt en konfrontation mellan höger och vänster. Ekonomers tillväxttänkande är inriktat på tillväxt av omsättning och inte tillväxt av realförmögenhet relaterat till förutsättningarna för hållbarhet. Det är inte tillväxt av de resurser som är basen för levandets kvalitet som kalkyleras, utan omsättning av resurserna där ”förädling” oftast samtidigt innebär degradering av naturresurser och biotoper. En tillväxtekonomi där alla icke-ekonomer förundrade kan åse hur resurserna blir mindre och mindre samtidigt som ekonomerna fröjdar sig hävdande att något växer (och då menar de inte avfallsströmmarna). Icke-ekonomer kan också förundras över att kommun efter kommun knaprar på sina mark- och naturtillgångar (exempelvis i strandnära lägen) med motiveringar om att de (kommunerna alltså) annars skulle gå bakåt.

Att säga nej till fortsatt exploatering som inte uppfyller hållbarhetskraven i grundlag och miljöbalk och i stället kräva hushållning med utvecklingsutrymmet innebär en gigantisk omvälvning av samhället. Om inte revolutionsbegreppet vore så belastat skulle det kunna kallas en grön revolution.

Stockholm den 6 oktober 2009

Karin Svensson Smith (mp)

Tina Ehn (mp)

Per Bolund (mp)