

Motion till riksdagen 2008/09:T495

av **Veronica Palm och Mikael Damberg (s)**

Investera i storstadsmiljön

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av miljöinvesteringar i Stockholmsregionen.

Motivering

Det behövs knappast någon närmare presentation av den globala uppvärmningen och de problem denna medför. Om vi skall klara det uppsatta målet om en höjning av medeltemperaturen med enbart två grader krävs en rad kraftfulla insatser. Om vi ”tänker efter före” kan klimat- och miljöfrågan bli en sporre framåt. Särskilt i Stockholmsregionen!

Storstadsregionen har goda miljöförutsättningar. Den täta och pulserande storstaden har bra förutsättningar att vara miljövänlig. Eftersom vi bor många på en liten yta kan vi lätt hitta smarta lösningar där vi minskar miljöbelastningen och samtidigt utvecklar vår gemensamma miljö. Om vi ligger i framkant kan vi dessutom vända utmaningen till en fördel för den teknikintensiva och kunskapsintensiva Stockholmsregionen. Vi kan också vara ett föredöme med att ställa om till framtidens tekniker och livsstilar. Det gäller på områden som trafiken, bostäderna, företagandet m.fl. där smarta miljölösningar är helt avgörande för regionens långsiktiga hållbarhet, tillväxt och livsmiljö. Exempel på viktiga åtgärder: Miljökrav vid upphandlingar. Klimatcoacher och annan rådgivning till privatpersoner. Öka mängden miljö- och klimatsmarta bränslen vid transporter. Det gäller biogas för bilar och bussar, lågsvavligt bränsle för sjöfart m.m.

Det ska vara enkelt att resa kollektivt. Kollektivtrafiken måste utvecklas med fler spår, nya stationer, ökad turtäthet och låga avgifter.

Det ska vara enkelt att sopsortera. Vi måste kraftigt öka mängden ekologiska livsmedel i kommunernas egna verksamheter, exempelvis skolan.

Fel! Okänt namn på

Vi måste använda och utveckla nya lösningar för insamling av avfall och förpackningar, exempelvis med sopsugar.

Socialdemokraterna vill investera i en bättre kollektivtrafik. Att resa kollektivt är att resa hållbart. Att investera i kollektivtrafiken är därför en av de viktigaste nycklarna för att nå målet om hållbara transporter. Behoven av snabba, klimatmässigt hållbara och säkra transporter fortsätter att öka. Vi vill att de pengar som tas in via vägtullarna in till Stockholm ska gå tillbaka till infrastruktursatsningar i regionen också vad gäller kollektivtrafik.

Stockholm behöver rejält stöd från regeringen för att genomföra de mest akuta investeringarna i spårbunden kollektivtrafik. Socialdemokraterna var överens med de borgerliga partierna i Cederschiöldsförhandlingarna om vilka investeringar som bör komma i närtid. Men samma borgerliga partier i regeringsställning har nu meddelat att det inte blir ett enda öre till de projekten.

Vi vill ta initiativ till att utveckla ett bättre mått på kollektivtrafikens samhällsnytta än de samhällsekonomiska kalkylmetoder som används idag.

I takt med att buss och pendeltåg erbjuder allt kortare restider blir arbetsmarknadsregionerna större och möjligheterna att studera på annan ort ökar. Bra kollektivtrafik är med andra ord en viktig tillväxtfaktor. Vi vill att den positiva utvecklingen med förbättrade pendlingsmöjligheter skall fortsätta. Vi vill öka de statliga investeringarna i kollektivtrafikens infrastruktur, i vagnpark, spår med mera. Vi vill även att kollektivtrafiken får en större roll i samhällsplaneringen än idag. Nya bostads-, arbetsplats- och handelsområden skall byggas så att det är enkelt att komma dit med buss, spårvagn eller tåg. Vid planering av nya områden skall krav finnas på att redovisa områdenas kollektivtrafikförsörjning. Trängseln på vägarna i storstäderna kan avlastas genom att kompletteras med fler infartsparkeringar. Det är också viktigt att underlätta för fler människor att oftare välja att åka kollektivt. Ett sätt skulle kunna vara att möjliggöra för arbetsgivare att köpa kollektivtrafikkort åt anställda utan att behöva betala sociala avgifter eller att den anställde förmånsbeskattas.

Ytterligare ett sätt att minska biltrafiken i städerna är att på olika sätt stimulera bilpooler. Bilpooler gör att man kan använda bilen när man verkligen behöver, men samtidigt låta kollektivtrafiken stå för de dagliga resorna till och från arbetet. Bilpooler kan inrättas både på arbetsplatser och i bostadsområden. Kommunala arbetsgivare eller allmännyttan skulle exempelvis kunna gå före. Genom att enbart köpa in miljövänliga bilar kan bilpoolerna ytterligare bidra till att utsläppen minskar.

Att taxibolagen går över till att köra miljövänligt blir allt vanligare, 2004 fanns det till exempel bara två etanoldrivna taxibilar i Sverige, i dag finns det 714. Den svenska taxivagnparken består av ungefär 15 000 bilar, de flesta går på diesel men elva procent eller nästan 1 600 bilar drivs nu av alternativa bränslen, samma siffra för tre år sedan var bara två procent. Det vanligaste alternativa bränslet är etanol. Med biogas, som är det absolut bästa miljöalternativet, är problemet att det byggs för få biogasmackar. Och finns det inga tankställen så finns det ingen som investerar i biogasbilar och så säger oljeproducenterna att det finns ju inga biogasbilar så därför bygger vi inte ut tankställena.

Hållbar och framtidsinriktad samhällsplanering

Den täta europeiska staden med gator och kvarter skapar korta avstånd, bra förutsättningar för service och kollektivtrafik. Samtidigt ser vi hur externhandel och utglesning av bebyggelsen ökar vårt bilberoende och försvagar våra stadskärnor – en utveckling som leder till mindre attraktiva städer och större klimatpåverkan. En stor del av bebyggelsen från rekordåren behöver förändras i sin struktur. Nuvarande kommunala planmonopol ställer stora krav på hur vi bygger våra städer, och misstag som görs idag kan få konsekvenser för många år framöver. Vi behöver formulera en ny stadsbyggnadspolitik för attraktiva och hållbara städer. Samtidigt måste regelverk ses över så att inte enskilda miljökrav bidrar till en samhällsplanering som i ett helhetsperspektiv är mindre hållbar. Idag kan till exempel krav på bullernivåer invid fasader försvåra en förtätning av våra städer som är viktig för att minska behovet av transporter. I praktiken riskerar staden/bebyggelsen att få anpassa sig till bilens/trafikens krav istället för tvärt om. Vi behöver också tänka nytt när det gäller mötesplatser för människor, föreningsliv och kultur.

Marknaden är bra på dynamik och tillväxt. Men på miljöområdet räcker inte det. Marknaden klarar varken att hindra sig själv från att ställa till kriser eller att själv klara ut de problem den därmed skapat. Att marknaden inte heller klarar att hantera energiomställningen är lika uppenbart. Producenter på en etablerad marknad, exempelvis bilindustrin och flygbranschen, är sällan intresserade av en omställning som kräver stora nyinvesteringar och hotar avkastningen i de hittills så framgångsrika verksamheterna. Så det producerarna inom bil- och flygindustrin hittills gjort är mest att försvåra och försinka omställningen genom intensiv lobbying för att hålla politiska förändringskrav på så låga nivåer som möjligt. Det positiva detta ändå har fört med sig är att alltför många inser nödvändigheten av politiska styrmedel för att klara miljön och att det krävs politiskt mod, allmänna resurser och beslutskompetens för att genomföra nödvändiga förändringar.

Möjligheten att uppträda miljö- och energivänligt hänger dessutom ihop med samhällliga strukturer. Man kan inte övergå till att åka kollektivt, om det inte finns någon kollektivtrafik som medger rimliga restider till jobbet.

Alla steg, små som stora, när det gäller att värna och bevara vår miljö är viktiga. Exemplet glödlampan, i sig en sensationell uppfinning, kan tyckas liten i sammanhanget, men den är i ett större perspektiv en produkt som bidrar till ökad miljöförstöring.

Upplysning av våra hem och i utemiljön drar mycket energi. Glödlampan drar mycket energi och är därför en viktig punkt för en möjlig besparing. Det finns alternativ! Lågenergilampan drar endast en femtedel så mycket energi som den vanliga glödlampan och har mångdubbelt längre brinntid. Denna teknik utvecklas också snabbt och svenska forskare håller på att komma på nya bättre sätt att tillverka dessa lampor.

Lågenergilampan är idag dyrare än glödlampan men det är en kostnad man sparar in på lägre energiförbrukning och på att man inte behöver köpa nya lampor lika ofta som med glödlampor. Australien har gått före i denna fråga och har redan antagit en lag som skall förbjuda glödlampan om tre år.

Fel! Okänt namn på

Vi måste klara att gå i spetsen för alla kloka förslag om miljövänliga produkter och varor som förbrukar mindre energi. Ett förbud mot glödlampan skulle med stor sannolikhet innebära att ersättningsprodukter utvecklas. Vi kan ju erinra oss förbudet mot klorblekning av papper. Det kan vara rimligt att diskutera att sätta ett stoppdatum för tillverkning och försäljning av glödlampor.

En av de faktorer som står bakom den största ökningen av växthusgaser är flygtrafiken. Flyget är dock i många sammanhang nödvändigt. Att helt upphöra med långdistansflygningar eller att bryta förbindelser med vissa platser vilka kanske enbart kan nås luftvägen är inte önskvärt. På sikt anser vi att dock att inrikesflyget måste reduceras. Sverige måste satsa mer på järnväg. Vi bör också utveckla systemen kring järnvägen, förvaltningen av stationer och service runt järnvägen. Biljett- och bokningssystem, förutsättningar för anslutande resor etc. måste bli bättre.

Det här var bara några exempel på miljöinsatser. Det vi vill visa på är det akuta behovet av att genomföra nödvändiga miljöinvesteringar i Stockholmsregionen.

Stockholm den 6 oktober 2008

Veronica Palm (s)

Mikael Damberg (s)