

Klimathotet på den politiska dagordningen

Av Karin Svensson-Smith

Klimathotet kommer att rita om den politiska kartan på ett bestående sätt. Den ideologiska diskussionen mellan höger och vänster har mest handlat om vem som ska ha makt över produktionen och hur produktionsresultaten ska fördelas. De miljömässiga konsekvenserna av produktion/konsumtion har fram tills nu förts i marginalen av politiskt perifera grupperingar och sällan nått politikens maktcentrum. Fokus i samhällsdebatten framöver blir sannolikt hur vi ska kunna lämna fossilbränsleeran bakom oss och skapa ett långsiktigt hållbart samhälle.

På FN:s konferens om miljö och utveckling i Rio de Janeiro 1992, där jag deltog som officiell svensk delegat, var klimatkonventionen ett av huvudnumren. Konventionen (senare hanterad i Kyotoprotokollet) baserade sig på de fakta som den internationella forskarpanelen i FN:s regi – IPCC – hade tagit fram. IPCC övertygade oss redan då om att de klimatförändringar som beror på människans användning av fossila bränslen helt kan ändra förutsättningarna för liv.

Mycket av det som förutspåddes 1992 har blivit verklighet. Med facit i hand kan konstateras att klimatpanelen var mycket försiktig i sina förutsägelser. IPCC förutspådde bland annat att den ökade mängden varm vattenånga i atmosfären skulle leda till att styrkan i extrema väderleksfenomen skulle öka. I dag kan ingen betvivla riktigheten i detta. Orkanen Katrina, stormen Gudrun och liknande händelser talar sitt tydliga språk. Översvämningarna i Europa sommaren 2002, då floden Elbe steg med 9 meter, var de värsta sedan medeltiden. Ändrad riktning och/eller minskad styrka för Golfströmmen diskuterades i samband med Riokonferensen. National Oceanography Centre i Storbritannien har visat att mardrömsscenariot kan vara på väg att inträffa. Golfströmmen har mattats och delvis stannade den under några dagar år 2004.

En annan av de prognoser som ingick i IPCC:s rapporter 1992 var avsmältning av landisar. Att Arktis krymper kan ingen förneka. Medierna förmedlar foton på isbjörnar som

står på allt mindre isflak. När permafrosten släpper frigörs metan som kraftigt spär på växthuseffekten. Fjärilar, fåglar och flera andra arter får sina gamla utbredningsområden alltmer beskurna, samtidigt som fästingar, mördarsniglar och malariamyggor kan erövra nya landområden. Torkan leder till brist på dricksvatten. Odlingsbar mark försvinner. Detta är dödliga hot för allt fler människor i världen. FN:s generalsekreterare Ban Ki-Mon konstaterar hösten 2007 att världen står på randen av en katastrof.

Klimatförändringarna hotar ekonomi och välfärd

Ofta talas det om att begreppet hållbar utveckling utöver den ekologiska definitionen också har en ekonomisk dimension. Den förre ekonomichefen på Världsbanken, sir Nicholas Stern, har i sin studie konkretiserat innebörden av detta. Han visar att den förstörelse förändrat klimat kan ge upphov till är jämförbar med vad de båda världskrigen åstadkom tillsammans. Många hundra miljoner människor i världen riskerar att bli flyktingar när deras del av jorden blivit obeboelig. Sternrapporten beskriver klimatförändringarnas pris och ställer det i relation till kostnaderna för de åtgärder som krävs för att minska människors påverkan på klimatet. De senare är kanske bara en tjugondel så stora jämfört med de kostnader som kan förväntas uppstå om klimatförändringen fortsätter i samma takt som hittills.

Klimat- och sårbarhetsutredningen bedömer att riskerna för framtida översvämningar i Mälaren och Vänern är stora. I Stockholm kan exempelvis flera tunnelbanestationer ställas under vatten. De ökade vattenmassorna genom den södra delen av Göta Älv kommer leda till farliga jordskred. Runt Mälaren och Vänern kan mer än 3,5 miljoner kvadratmeter byggnadsyta komma att ställas under vatten. Sommaren 2007 stod följande på SMHI:s hemsida angående vissa delar av Småland: »Mycket extremt väder väntas som kan innebära stor fara för allmänheten och mycket stora störningar i viktiga

samhällsfunktioner.« Vare sig VA-system, elförsörjning eller dricksvattentäkter är dimensionerade för de klimatförändringar som prognostiseras.

Klimatet är ett globalt problem som kräver globala insatser. Sverige har en viktig roll att spela, både genom att påverka det globala samfundet och att ta ansvar för sin egen påverkan på jordens klimatsystem. Det spelar roll vad Sverige gör och mycket mer behöver göras. Under de åtta år Sverige styrdes av en rödgrön riksdagsmajoritet genomfördes ett trängselskatteförsök, investeringsanslagen till järnvägen mer än fördubblades, lag stiftades om att det ska finnas ett förnybart alternativ på bensinmackarna, 17 miljarder skatteväxlades med syfte att göra miljöförstöring dyrare och arbete billigare. Sett i ljuset av dagens kunskap om klimathotet inser de flesta att det var fyra steg i rätt riktning. Visst borde stegen ha varit större, men inget av dem hade tagits om inte miljöpartiet hade ingått i regeringssamarbetet.

Klimat en solidaritetsfråga

Klimatfrågan är vår kanske viktigaste solidaritetsfråga. Det är en fråga om solidaritet mellan generationer. Framtida generationer kommer inte att ha tillgång till billig energi så som vi har haft. Men de kommer att drabbas alltmer av effekter till följd av dagens eldning av olja, gas och kol. Klimatfrågan är också en fråga om solidaritet mellan rika och fattiga. Det är vi i den rika världen som står för den största förbrukningen av fossila bränslen. Men det är de fattiga i världen som kommer att drabbas värst av torka och översvämningar.

Transportfokus en förutsättning för att nå klimatmålen

96 procent av Sveriges transporter drivs med fossila bränslen. Alla försök till effektivisering har hittills förtagits av att volymen transporter, särskilt av godstrafik på väg, har ökat. Ökning av flyget överträffar alla prognoser. Transporterna (inklusive sjöfart och flyg) står för över 45 procent av Sveri-

ges klimatpåverkan, och det är den enda sektor där utsläppen ökar. Vägverket bedömer att ersättning med biobränslen maximalt kan svara för en femtedel av den oljereduktion som måste ske i Sverige till 2020. Den kraftigt ökade efterfrågan på biobränslen riskerar enligt FAO att fördubbla världssvälten. Kraven på ökad biobränslevolym leder till skövling av regnskogar och andra biologiskt rika skogar. För att på allvar tackla klimathotet krävs åtgärder som begränsar transporterernas klimatpåverkan och underlättar för klimatvänligare alternativ. De effektivaste åtgärderna kan delas in i två grupper. Den ena gruppen omfattar åtgärder som reglerar trafikvolymen främst genom ekonomiska styrmedel. Den andra gruppen rör de investeringar som i Stern-rapportens anda är nödvändiga för att möjliggöra alternativen till den klimatstörande trafiken.

Minska volymen klimatstörande trafik

Kilometerskatt för lastbilstrafik och höjd dieselskatt är det strategiskt väsentligaste att genomföra. Vägtransporter är alldeles för billiga och leder till att livsmedel samt många andra varor åker för långt. Både järnvägen och sjöfarten har potential för att transportera mer gods, men ofta är omlastningen dyrare än att köra lastbil hela vägen.

Sverige har ett undantag från EU:s maxvikt- och maxlängd för lastbilar. Denna särregel tillåter 60 ton och 25,25 m vilket ger en väsentligt större lastkapacitet än de 44 ton och 18 meter som är maxgräns i EU. En harmonisering till EU:s regelverk skulle kraftigt öka järnvägens möjlighet att öka sin marknadsandel samtidigt som det blev färre trafikolyckor och minskade kostnader för underhåll.

Intäkterna från trängselskatterna i Stockholm bör användas för att förbättra kollektivtrafiken. Dessutom bör trängsel-skatt införas i Göteborg och Malmö. En lagändring bör också genomföras som gör det möjligt för att alla kommuner som vill själva ska kunna införa trängselavgifter utan att behöva gå via riksdagsbeslut.

Flygbränsleskatt behövs och även andra begränsande internationella system. Utan skatt är det fritt fram att planera för en fortsatt expansion av flyget, vilket kommer att orsaka kraftigt ökade skador på klimatet.

Beskattningen av fossila drivmedel (och bränslen) bör få en helt ny och långsiktig inriktning. Klimatmålen, för exempelvis 2020 och 2050, bör vara utgångspunkten och utifrån dem kvantifierat hur många liter bensin, diesel etc som maximalt bör säljas per år/kvartal/dag. Skattesatsen bör sättas för att nå de minskningsmål som beslutas. Riksdagen reviderar två gånger per år för att utvecklingen ska gå som planerat.

Bygg om Sverige

En klimatanpassning av transportsystemet innebär med nödvändighet att järnvägens kapacitet måste öka kraftigt. Sverige utvecklades till en industrination bland annat genom att fram till första världskriget investera en procent av BNP på att bygga järnväg. En övergång från fossilsamhället till det ekologiskt hållbara samhället kräver minst motsvarande andel framtidsinvesteringar.

Banverket bör ha ett utpekat ansvar för att bygga ut spårväg i de största städerna. På många håll i världen byggs det nu spårvägar inne i städer som aldrig förr. Dessvärre är Sverige långt efter i utvecklingen. En viktig anledning till detta är att kommunerna inte har råd att bygga ut spårvägar och att Banverket inte har ett utpekat uppdrag att förse städerna med spår för lokal trafik.

I plan- och bygglagen samt annan lagstiftning bör de investeringar som är strategiska alternativ till klimatstörande verksamhet lyftas upp och få status av riksintresse gentemot andra intressen. Kapaciteten i järnvägsnätet behöver snabbt vidgas. Biogasanläggningar och vindkraftverk är exempel på andra investeringar vars tillståndsprocess behöver förkortas rejält.

Ett nationellt biogasprogram bör byggas upp. Till skillnad

från etanol är råvaran för framställning av biogas mindre problematisk ur biologisk mångfalds- och etiska perspektiv. Det finns möjligheter för nästan varenda kommun i Sverige att ha egna biogasanläggningar där man använder till exempel restprodukter från reningsverken, organiskt hushållsavfall samt andra biologiska restprodukter.

Hastighetskameror är den mest kostnadseffektiva klimatinvesteringen. Sänkt hastighet på vägarna minskar utsläpp av koldioxid samtidigt som de motverkar dödsolyckor. Om hastighetskamerorna kombineras med vassare sanktioner, t.ex. sänkt gräns för körkortssindragning och dagsböter blir det en stor klimatvinst.

Den borgerliga regeringen tomhänt

Förvisso utnämns klimathotet till vår generations ödesfråga i regeringsförklaringen, men vad gäller konkreta åtgärder saknas det mesta. Flygskatten har dragits tillbaka. Det innebär att flygbranschen och flyglobbyn har fått ny luft under vingarna och annonserar ut weekendresor till Beijing för att shoppa. Regeringen låter inte intäkterna från trängselavgifterna gå till kollektivtrafiken utan till Förbifart Stockholm – ett motorvägsprojekt för minst 25 miljarder kronor. När regeringen skriver om politikens inriktning i budgetpropositionen framgår att en större del av infrastrukturinvesteringarna ska ske inom vägsektorn – underförstått mindre inom järnvägssektorn. Över 71 järnvägssatsningar har lagts på is i brist på anslag. SJ fräntas sin ensamrätt på delar av de sträckor som behövs för att X2000-trafiken ska kunna ersätta det klimatskadliga inrikesflyget.

Det rödgröna samarbetets roll

Behovet av förnyelse i politiken är stort. Samhället står inför gigantiska utmaningar. Oppositionspolitikern hittills har riktats mot sänkning av a-kassenivåer, utförsäljning av statliga bolag, skattesänkningar för de rikaste och liknande högerpolitik. Kri-

tiken är högst berättigad, men för att säkra en valseger 2010 bör oppositionen formera ett samlat rödgrönt alternativ.

Prioriteringarna av politiska frågor ska i första hand ske utifrån var det finns störst behov av insatser. Men taktiken påverkas även av hur motståndarens styrkor och svagheter bedöms i förhållande till de egna företrädena. Högeralliansen har låg trovärdighet när det gäller miljö och jämställdhet. Socialdemokraternas paradgren har, frånsett förra valrörelsen, varit jobben. Klimat, jobb och jämställdhet har möjlighet att vara det rödgröna lagets styrka i valrörelsen 2010. Ska detta bli möjligt behöver klimatpolitiken överordnas och det får nödvändiga följder för den ekonomiska politiken. De jobb klimatomställningen tillför behöver konkretiseras och lyftas fram. Effektiva klimatåtgärder är en oundviklig förutsättning för att kunna skapa välfärd och rättvisa. Grön skatteväxling, trängselskatt, flygskatt och andra gröna inslag i ekonomin har främst tillkommit som motvilliga eftergifter från socialdemokratin gentemot miljöpartiet. Nu måste det till ett rejält nytänkande där både skattesystem och investeringsplaner utgår från behovet av att minska klimatpåverkan. Transportsektorn är den väsentligaste att ställa om.

Inom fackföreningsrörelsen upplevs ibland miljökrav som ett hot mot jobben. I själva verket är det tvärtom. Klarar inte personbilindustrin av att ställa om till bränslesnålt och förnybart kan den vara borta från Sverige om några år. Det reella hotet mot jobben är vanföreställningen om att det går att fortsätta som förut. Klimatomställningen skapar nya möjligheter och ska gynnas i stället för att man försöker klamra sig fast vid det som ändå kommer att försvinna.

Inom valda delar av arbetarrörelsen finns en avoghet gentemot miljöpartiet. Inför 2010 års val är det nödvändigt att både socialdemokratin och miljöpartiet inser att de har mer att vinna än att förlora på ett samarbete. Det mest spännande politiska projektet i vår tid är samarbetet mellan grönt och rött. Det nya och framtidsinriktade kombineras med det tra-

ditionella och trygga. Där finns de kunskaper som behövs för att tackla klimathotet och att potentialen för gröna jobb ska kunna realiseras. Solidaritetstänkandet från arbetarrörelsen förenas med hållbar utvecklingsperspektivet.

En förutsättning för att formera ett attraktivt rödgrönt alternativ inför valet 2010 är att det sker en respektfull dialog mellan de olika partierna. Det krävs också öppenhet för politisk omprövning och utveckling inom respektive partier. Socialdemokratin behöver en gång för alla lämna sin tidigare tilltro till att ökad kvantitativ tillväxt och ny teknik kan lösa alla problem. Miljöpartiet bör å sin sida överge kravet på att Sverige ska lämna EU. Klimathotet förutsätter ett kraftfullt agerande på den internationella arenan och då behövs det fler och starkare gröna aktörer i EU som verkar för exempelvis minimibesättning på koldioxid. Med tanke på de ansevärdiga investeringsanslag som är nödvändiga för att vända utvecklingen till ekologisk hållbarhet är det inte möjligt att dessutom ha råd med både minskad arbetstid och bibehållen social välfärd. För partier med solidaritet som riktmärke i partiprogrammet måste klimat och social välfärd gå före arbetstidsförkortning.

Det är överordnat att faktiskt få till stånd den kursändring som behövs för att produktionen, transporter, energianvändning – ja, hela samhället – ska ställas om för att kunna tackla klimathotet. Det krävs ändringar i lagar, skatter, investeringar och annat. Allt fler inser att det inte räcker med livsstilsändringar om inte det politiska systemet också levererar. Klimatfrågan kan bli en murbräcka med vars hjälp valet 2010 kan resultera i en rödgrön regering.

Karin Svensson-Smith är riksdagsledamot.

