

Vänsterpartiets miljöpolitik

*En sammanställning
från A till Ö*

2010

Produktionsfakta

Utgivare: Vänsterpartiet 2010 ©

Kontakt: Peter Ekelund

Mejladress: peter.ekelund@vansterpartiet.se

Grafisk form: Losita Design, www.lositadesign.se

Hör gärna av dig till Peter Ekelund om du har synpunkter på materialet.

Inledning

Vänsterpartiet har sedan lång tid prioriterat miljöfrågorna och arbetat integrerat med dessa inom flera politikområden. Sedan 2008 har partiet även antagit ett grundläggande ekologiskt förhållningssätt i partiprogrammet som tydliggör människans relation till naturen och därmed vår politiska utgångspunkt vid nyttjande av resurser.

På många sätt är Vänsterpartiets miljöpolitik unik. Förutom att den på många områden är den mest utvecklade i form av konkreta förslag så förenar vi som enda parti miljöpolitiken med ett klass- och genusperspektiv och global rättvis fördelning. Varken individen själv eller marknaden kommer att kunna lösa de stora utmaningar vi står inför. Gemensamma lösningar i form av investeringar samt styrmedel som bygger på principen att förorenaren betalar är nödvändiga förutsättningar för en solidarisk fördelning av våra begränsade resurser.

Denna sammanfattning är gjord för att man på ett enkelt sätt ska kunna hitta information om våra viktigaste förslag inom miljöområdet. Då miljöfrågor idag, mer eller mindre, omfattar alla politikområden och våra förslag uppgår till många hundra har sammanställningen inte ambitionen att vara heltäckande.

I följande rapporter från Vänsterpartiets riksdagsgrupp kan du få mer fördjupad information om vår miljöpolitik:

Havet (2009)

Klimaträttvisa (2009)

Miljön och transporterna (2010)

Stockholm juni 2010

Innehåll

5	Avfall
	Biltrafik <i>se Vägtrafik</i>
6	Biologisk mångfald
	Bredband, <i>se Trafiksnål samhällsplanering</i>
	Båttrafik <i>se Sjöfart</i>
8	Cykeltrafik
9	Djur och EU
11	Djuromsorg
13	Energi
15	Energieffektivisering
17	Fiske
19	Flygtrafik
20	Förbifart Stockholm
21	GMO
	Internet, <i>se Trafiksnål samhällsplanering</i>
22	Jordbruk
24	Järnvägstrafik
26	Klimat
28	Kollektivtrafik
30	Kärnkraft
32	Miljö och hälsa
34	Miljörättvisa
36	Rovdjur
38	Sjöfart
39	Skog
40	Strandskydd
41	Trafiksnål samhällsplanering
43	Trängselavgifter
44	Vägtrafik
48	Östersjön



Avfall

Det finns ett tydligt samband mellan konsumtion och avfall. Ökad konsumtion leder till ökade avfallsmängder.

Stora framsteg har gjorts när det gäller återvinning men fortfarande ökar de totala avfallsmängderna. Det mesta skulle kunna återvinnas, men många bolag satsar istället på förbränning. Då kan bolagen ta betalt för att ta emot soporna och sedan sälja billig värme från förbränningen. Verksamheten är en resursslösande hantering som inte hör hemma i ett hållbart samhälle där resurserna ska in i kretslopp.

Satsningar på återvinning har många fördelar. Enligt Återvinningsindustrierna kan totalt 20 000 nya jobb skapas genom satsningar på detta område. Det är viktigt att avfallshanteringen inte motverkar de svenska miljömålen om en giftfri miljö, ren luft, levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet och hav i balans.

Från soptippar läcker gifter ut i vatten och vid förbränning bildas och sprids giftiga ämnen som dioxin och tungmetaller. Dessa återfinns bland annat i Arktis isbjörnar och i Östersjöns sälar och fisk.

Minska mängden avfall

Avfallsmängderna ska minimeras, och avfall som ändå uppstår ska återanvändas, materialåtervinnas eller energiutvinnas genom biologisk behandling. Bara den resterande delen ska energiutvinnas genom förbränning. I sista hand gäller deponering.

Minska avfallsförbränningen

Förbränningen ska minska. Vi anser därför att en skatt på all förbränning är bra då detta stimulerar källsortering och återvinning. Vi vill dock inte återinföra avfallsförbränningsskatten i den form som fanns innan regeringen avskaffade den 2009. En utredning om hur skatten bäst utformas måste därför till.

Producenterna ska ta ansvaret

Utöka producentansvaret för minskade avfallsmängder och ökad återanvändning.

Öka möjligheterna för sortering och återvinning

Öka möjligheten att sortera avfall. Inför ett enklare system så att produkter som inte är förpackningar ska kunna källsorteras och materialåtervinnas. Inför pantsystem för vissa typer av avfall och fler så kallade återanvändningsbörser där man kan reparera och sälja begagnade varor. EU måste införa ett gemensamt pantsystem för returglas.

Öka produktionen av biogas från avfallet

Stimulera ökad kompostering och biologisk energiutvinning. Öka satsningarna på biogasproduktion från hushållens avfall. Återinför Klimatinvesteringsprogrammet (KLIMP) som stimulerar utbyggnad av anläggningar som utvinnet biogas ur avfall.

Stimulera en rättvis och hållbar konsumtion

Satsa på hållbara konsumtionsmönster enligt FN:s målsättningar. Det är inte acceptabelt att människor under knappa ekonomiska förhållanden, främst kvinnor i Asien, utnyttjas i industrier som skapar internationella sopberg.

Idag produceras plastleksaker i bristande kvalitet, kläder som bara håller en tvätt och möbler som är slut efter tre år. ■



Biologisk mångfald

Vi är alla beroende av tjänster från naturen. Dessa så kallade ekosystemtjänster skapas och möjliggörs av den biologiska mångfalden. Utan artrikedom försvinner grunden för vår välfärd.

Det är variationen av arter inom ekosystemen som möjliggör dessa tjänster. Ekosystem kan vara mycket små (som en stubbe i skogen) eller mycket stora (som de stora haven). Växter och djur i ekosystemen har utvecklats genom anpassning under årtusendena för att tillsammans bilda en fungerande helhet. En helhet som är nödvändig för att producera de tjänster som krävs för att vi som lever på jorden idag ska överleva. Exempel på dessa ekosystemtjänster är syre, ren luft, rent vatten, temperaturreglering, jord, råvaror och olika typer av material, mat och energi.

I dag konsumerar vi människor resurser i en takt som många gånger överskrider ekosystemens möjlighet att återhämta sig. Vi konsumerar dem även på ett sätt som omöjliggör vissa arters överlevnad. Då många arter har en nödvändig funktion för ekosystemen som helhet är detta ett stort hot mot systemen i stort. Hela 60 procent av jordens ekosystem har försämrats avsevärt de senaste åren. I många fall är detta oåterkalleliga processer vilket innebär att vi inte kan återskapa vad som gått förlorat.

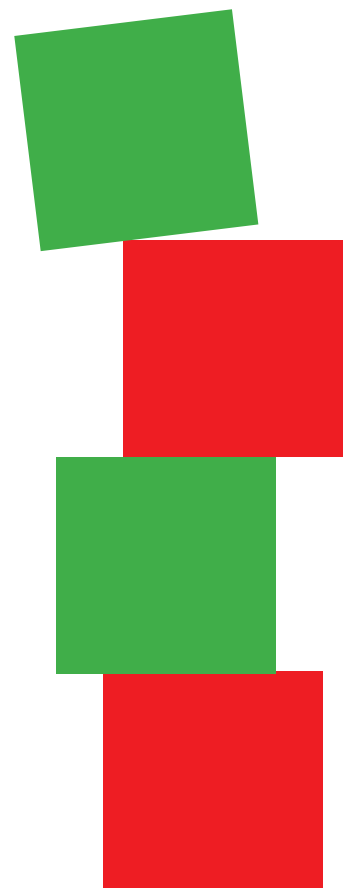
En rättvisefråga

Det är en obalans mellan de länder som drar nytta av tjänsterna och de länder som tillhandahåller dem. De som drar nytta av ekosystemtjänsterna återfinns oftast i rika delar av världen där konsumtionen och efterfrågan är hög, men de länder som har högst artrikedom och producerar ekosystemtjänster är många gånger de fattigaste länderna. Effekten blir att ekosystemen utarmas och de fattiga, som är beroende av fungerande sådana, får ta konsekvenserna.

Naturen har ett värde – men inte på börsen!

Vårt välstånd och vår välfärd är helt beroende av tillflödet av ekosystemtjänster. Men dessa tjänster är utan vare sig marknader eller priser och inkluderas inte i det ekonomiska systemet.

I en rapport av Pavan Sukhdevs m. fl. har man räknat ut ur mycket jordens ekosystemtjänster är värda – det vill säga hur mycket det skulle kosta om vi var utan dem. Resultatet av beräkningen är det häpnadsväckande förhållandet 100:1 (för varje satsad krona på bevarande kommer 100 kronor återfås i form av de tjänster som de bevarade ekosystemen kommer att tillföra både idag och i framtiden). Det är därmed en fantastisk investeringsmöjlighet! Det kan låta märkligt och otroligt, men begrunda att korallreven tillhandahåller mat för över 500 miljoner människor och att den svenska skogen producerar värden upp till 25 miljarder kronor per år. Ytterligare ett exempel är binas pollinering. Bina ökar lantbrukarnas skördar i Sverige med 190 till 325 miljoner kronor per år.



Vänsterpartiet arbetar för att:

Naturen måste få ett värde

I dagsläget är det i många fall ekonomiskt lönsamt att på kort sikt utarma de naturliga tillgångarna. Vänsterpartiet anser att detta måste förändras. Vi vill införa en tydligare koppling mellan negativ miljöpåverkan och kostnader. Det ska löna sig att agera miljösmart och det ska vara dyrt att göra motsatsen. Förorenaren ska betala.

Vi måste beräkna tillväxten utifrån ett hållbarhetsperspektiv, det vill säga ekosystemtjänsterna måste värdesättas och den ekonomiska tillväxten underställas en utveckling som är ekologiskt hållbar och där jordens resurser fördelas rättvist.

Öka skogsskyddet och alternativa brukningsmetoder

Ungefär två tredjedelar av Sverige består av skog. På cirka 95 procent av dessa marker bedrivs ett skogsbruk som i många fall hotar skogens arter.

Vi anser att en större hänsyn måste tas till den biologiska mångfalden i skogen och vi vill därför öka andelen skyddad skog samt införa alternativa brukningsmetoder som tar hänsyn till den biologiska mångfalden. Skogsvårdslagstiftningen bör ändras för att stärka naturvårdshänsynen.

Öka andelen ekologiskt jordbruk och miljöanpassat stöd

Så mycket som två tredjedelar av Sveriges rödlistade arter återfinns i jordbrukslandskapet. Användning av bekämpningsmedel och handelsgödsel samt en övergång från varierad växtföljd till specialisering på enstaka grödor hotar den biologiska mångfalden. Vänsterpartiet vill stimulera en omställning till

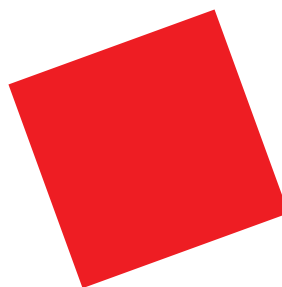
ekologiskt jordbruk där artrikedomen är avsevärt mycket högre samt anslå extra pengar för att miljöanpassa det konventionella jordbruket. EU:s miljöskadliga subventioner till jordbruket bör avskaffas. Subventioner bör endast ges till ekologiskt hållbart jordbruk.

Minska övergödningen och inför hållbart fiske

Haven är jordens största ekosystem. Detta ekosystem hotas av överfiske, övergödning och utsläpp av giftiga ämnen. Läget är alltså akut och åtgärder måste till.

Vänsterpartiet driver därför många olika åtgärder så som att stoppa bottenrålning och införa fiskestopp på hotade arter, satsa på renande musselodlingar och anläggande av våtmarker vilket både ökar den biologiska mångfalden och minskar övergödningen av haven. Skatt bör även återinföras på handelsgödsel för att minska övergödningen i våra hav. ■

Se även kapitel om Fiske, Jordbruk, Rovdjur, Skog, Strandskydd och Östersjön.





Cykeltrafik

Cykling minskar miljö- och klimatpåverkan, förbättrar hälsa och ökar trafiksäkerhet. Eftersom det är ett relativt billigt transportfordon, är det tillgängligt även för människor med låga inkomster till exempel barn och ungdomar.

Det största hindret mot ökad cykling är att Sverige utformat städer med utgångspunkt i biltrafikens krav. Bilisten erbjuds ett sammanhängande nät med god och jämn standard, bra vägvisning, komfortabel och säker utformning, bra siktförhållanden och belysning samt god tillgång på parkering och snöröjning inom rimlig tid. Mycket lite av detta erbjuds gång- och cykeltrafiken.

Välplanerade cykel- och gångnät måste därför vara en naturlig del i kommunernas översiktsplanering. I dag börjar och upphör cykelvägar ofta plötsligt. Det betyder att en stor del av cykeltrafiken blandas med biltrafiken. Cykelvägar går ofta omvägar jämfört med biltrafiken. Framkomligheten hindras av bilvägskorsningar med mera där bilister i praktiken har företräde framför cykeltrafik. Vägvisningen i cykelnäten är ofta dålig och tillgången till cykelparkering bristande.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Mål behövs för ökad cykling

Om människor i allmänhet skulle cykla lika mycket som i Örebro, Umeå och Lund skulle antalet cykelresor i landet öka med minst 50 procent. Det skulle vara möjligt att föra över hälften av alla bilresor under tre km till cykel.

Fördubbla cyklandet

Samhället bör höja ambitionerna för cyklandet. Vänsterpartiet vill fördubbla cykelns andel av antalet resor från dagens 10 procent till 20 procent år 2021.

Inrätta cykelsamordnare

Det bör inrättas nationella och regionala cykelsamordnare, som samordnar forskning och utveckling inom området cykeltrafik, som är aktiva och deltar i infrastrukturplaneringen och ansvarar för utbildningar. Uppföljning av cykeltrafiken bör ske genom cykelbokslut, som kan innehålla cykeltrafikens omfattning, olycksdata, investeringar i infrastruktur, genomförda kampanjer, cyklisternas värderingar med mera.

Mer pengar ska gå till cykelinfrastruktur

I dag får cykeltrafiken en procent av stat och kommuners anslag inom vägtrafiken, men det är cirka tio procent av samtliga transporter som sker med cykel. Vi vill därför att cykeltrafikens idag låga statliga bidragsnivå höjs kraftigt.

Låta cykeln bli en del av tågresan

Det måste bli enklare och smidigare att ta med sig cykeln på tåget eller att ta cykeln till en hållplats för kollektivtrafik. Vi vill att tågoperatörer ska bli skyldiga att använda tågvagnar som kan ta med cyklar. Cirka 40 procent av landets befolkning bor inom en radie av två kilometer fågelvägen från en järnvägsstation. För att människor ska vilja ta cykeln till tåget måste det finnas gott om cykelparkeringar eller cykelgarage som är säkra och har regnskydd.

Vi vill att det byggs fler cykelparkeringar vid tågstationerna och vill avsätta statliga anslag för detta.

Klimattrampa till jobbet

Nästan hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än fem kilometer. För att uppmuntra människor att ställa bilen hemma och istället cykla vill vi slopa arbetsgivaravgiften och förmånsbeskattningen för cykel när en arbetsgivare uppmuntar sin personal att ta cykel till arbetsplatsen.

Se över trafikregler som missgynnar cykel

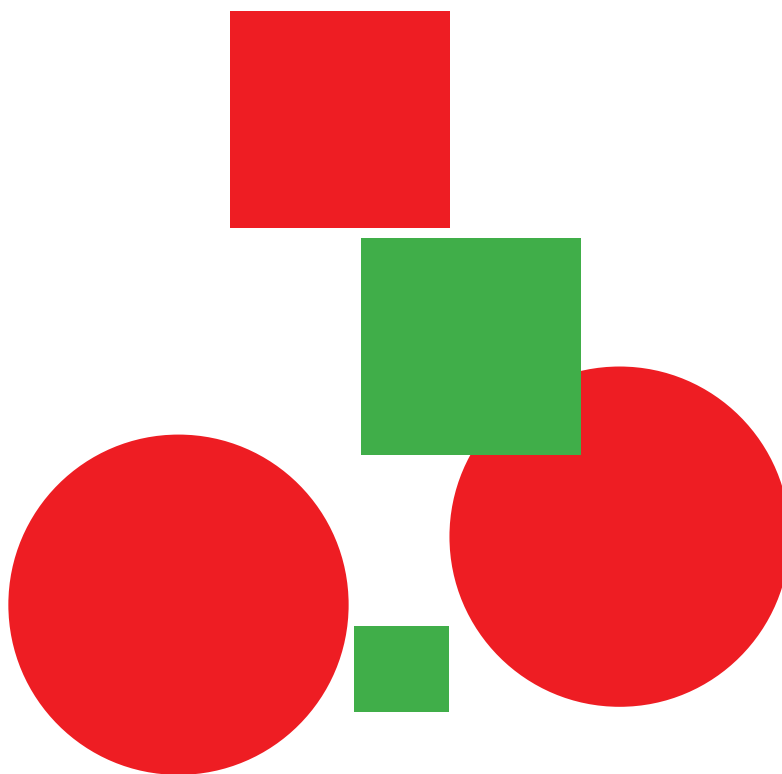
Det finns idag en rad trafikregler som inte är anpassade till cykeltrafiken, utan utifrån biltrafikens normer. Till exempel bör cyklister ges företräde framför bilar vid cykelöverfarter, som i sig måste bli säkrare genom färgmarkering i gatan och genom en särskild vägs skylt. Det är även viktigt att separera bilar och cyklar från varandra. Om det inte är möjligt är det lämpligt att cykelfält anläggs som en del av själva körbanan och då bör hastighetsbegränsningen gatan inte överstiga 30 km/h.

Förbättra vägvisningen för cyklister
Cyklister ska ha samma standard på vägvisningar som biltrafikanter har. Cyklister har lika stor nytta av god och korrekt vägvisning. I de fall cykelbanor binds ihop med hjälp av vanliga vägar ska det självklart finns cykelvägvisning även längs bilvägarna.

Cykel även med 2 + 1-väg
Ibland när det byggs en 2+1-väg förbjuds cyklar att färdas på sträckan eller så blir det så farligt för cyklister att det är omöjligt att cykla. I dessa fall behövs det nya cykelbanor längs med vägen. När 2+1-vägar byggs ska cykeltrafikanternas perspektiv vara lika viktigt att beakta som trafiksäkerheten för bilister. ■



I dag får cykeltrafiken en procent av stat och kommuners anslag inom vägtrafiken, men det är cirka tio procent av samtliga transporter som sker med cykel.





Djur och EU

Alla djur ska ha rätt till ett gott liv och möjlighet att bete sig naturligt. I dagens storskaliga djurindustri betraktar man djuren som råvaror. Djuren utsätts för plåga från födsel till slakt vilket inte är förenligt med hållbar utveckling och god djuromsorg.

Vänsterpartiet anser att grundläggande förändringar i EU:s lagstiftning måste till för friska och välmående djur. Medlemsländer måste tillåtas införa strängare krav på nationell nivå. I grunden anser vi att jordbruks- och djurskyddspolitiken ska skötas av medlemsländerna själva.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Förändra EU:s jordbrukspolitik

EU:s jordbrukspolitik måste förändras eftersom den genom bidrag gynnar en utveckling mot storskaliga industriella jordbruk och djurindustrier med långa djurtransporter. Det är en utveckling varken konsumenter eller jordbrukare själva vill ha. Av EU:s budget står jordbruket för den klart största delen och av den går cirka 45 procent till EU:s storbönder i form av bidrag som därmed konkurrerar ut det småskaliga jordbruket.

Vänsterpartiet anser att jordbrukspolitiken bör åternationaliseras men då EU äger frågan agerar vi aktivt både i EU parlamentet och i riksdagen för att kvalitet, miljöhänsyn och djuromsorg ska få större genomslag. Vi arbetar för att bidragssystemet ska gynna småskaliga ekologiska lantbruk där djur inte är varor.

Minimera djurtransporterna

Djurtransporterna i EU upprör. Inom EU måste färre djur födas upp och transport ska ske efter slakt i närmiljön. En orsak till att djurtransporterna inte kan förhindras ligger i EU:s regler om varors fria rörlighet som klassar levande djur – som grisar och kalvar – på samma sätt som vilka varor som helst. EU:s exportbidrag till djurtransporter gynnar ökad export till länder utanför EU. Vänsterpartiet anser att djur ska behandlas som levande varelser som kan känna smärta och rädsla. Levande djur ska därmed undantas från EU:s princip om varors fria rörlighet.

EU:s exportbidrag som gynnar långa djurtransporter bör avskaffas och endast kortare transporter på maximalt åtta timmar tillåtas. Djuren ska slaktas lokalt. Motivet är omsorg om djuren, men också att förhindra smittspridning.

Djurförsöken ska ersättas

Alltför många djur lider under djurförsök. Det måste förändras. Djurförsök måste ersättas av laboratoriebaserad teknik. Idag finns alternativ till djurförsök, men fortfarande utförs försök utan att de alternativa metoder som finns har provats eller ens övervägts.

Förbjud kosmetikatester på djur och försäljning av djurtestad kosmetika inom EU. Vi vill även genomföra märkning av djurtestade produkter för att göra konsumenter mer medvetna om vad de köper.

EU:s fiskepolitik ska vara hållbar

EU:s fiskepolitik måste förändras i grunden och de mängder fisk som tillåts fiskas upp av länderna måste, till skillnad från idag, baseras på vetenskapliga uppskattningar.

Fiskestopp måste kunna införas för att värna hotade arter. Fiskepolitik är en global rättvisefråga. EU:s fiskeriavtal med utvecklingsländer måste stoppas eftersom de bidrar till rovdrift på fiskebestånden. EU ska inte subventionera fjärrfisket. Att utnyttja fattiga länders fiskbestånd – och i fallet Västsahara som är under ockupation – när de egna vattnen är utfiskade är inte förenligt med vare sig internationell solidaritet, folkrättsliga principer eller hållbar utveckling.

Stärk den nationella kontrollen

Värna nationella strängare regler som förbjuder antibiotika och hormoner i djurfoder. En strikt etisk hållning till avel ska hållas. Häst- och kalvexporten från Sverige bör begränsas genom skärpt tillståndsgivning.

Sverige bör även fortsatt ha en stor importkontroll av salmonella då smittorisken är fortsatt hög. ■

Se även *Djuromsorg*, sidan 11.



Djuromsorg

Många djur lever hela livet i en miljö där de inte har en möjlighet att bete sig naturligt, vilket gör att de blir sjuka och stressade. Vi har inte rätt att behandla andra människor illa. Det ska även gälla djuren.

Vi vill att Sverige ska ha världens bästa djuromsorg.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Förbjuda pälsdjursuppfödningen

Vänsterpartiet anser att pälsdjursuppfödning ska förbjudas eftersom den varken är etiskt försvarbar eller fyller något nödvändigt behov hos människor. Cirka 1,3 miljoner djur, varav över en miljon är minkar, dödas varje år inom pälsindustrin i Sverige. De som tvingas lägga ner sina minkfarmar ska kompenseras ekonomiskt. Vi vill att även chinchilla- och kaninuppfödning för pälsindustri ska läggas ner.

Minska djurförsöken

– inför en handlingsplan

Vänsterpartiets vill att djurförsök ersätts av laboratoriebaserad teknik. Men användning av försöksdjur är en komplicerad fråga som kräver noggranna etiska ställningstaganden. Djurs lidande ställs mot möjligheten att få tillgång till ökad medicinsk eller biologisk kunskap. Idag finns alternativ till djurförsök, men fortfarande utförs djurförsök utan att de alternativa metoder som finns har provats eller ens övervägts. Vi vill avsätta mer pengar för alternativ till djurförsök och införa en handlingsplan för att minska antalet. Vi vill även att märkning av djurtestade produkter genomförs för att göra konsumenter mer medvetna om vad de köper.

Inrätta ett Djurskyddsombud

Vi vill inrätta en Djuretisk ombudsman, DjurO, som har till syfte att verka för en god etisk grund för hur djur ska behandlas och som utvärderar djurskyddskontrollen. Vi vill även öka anslaget för djurskyddskontroller för att säkerställa att dessa fungerar på ett tillfredsställande sätt och minimerar förekomsten av vanvård.

Förbjuda tidelag

I dag är sex med djur inte olagligt i Sverige så länge det inte går att bevisa att djuret tagit fysisk eller psykisk skada av övergreppet. Eftersom människor inte har möjlighet att kommunicera med djur är det mycket svårt att avgöra vilken skada djuret tagit. Sex med djur har enligt Sveriges Veterinärförbund ökat de senaste åren varför vi anser att Sverige måste ta tydligt avstånd till sådant beteende. Tidelag bör därför förbjudas.

Förbättra djurhållningen i lantbruket

All djurhållning ska ske med hänsyn till djuren. Enligt djurskyddslagen ska djur hållas på ett sådant sätt att det främjar deras hälsa och ger dem möjlighet till naturligt beteende, men det finns mycket kvar att göra innan lantbruket uppfyller dessa krav. För att förbättra djurskyddet inom lantbruket vill Vänsterpartiet bland annat:

Slaktkyckling: Produktionen av slaktkyckling är inte förenlig med djurskyddslagen i den utformning den har idag. Vi vill därför göra en översyn av alla led i slaktkycklingproduktionen.

Burhöns: År 1988 beslöt riksdagen att värphöns i bur skulle förbjudas, med en tioårig övergångstid. Idag finns istället så kallade ”trivselburar”, som vi motsatte oss. Vänsterpartiet fortsätter arbetet för att få bort alla slags burar.

Gris: Vi vill införa förbud mot kastrering utan bedövning av smågrisar i Sverige. Norge har redan infört ett sådant förbud. ▶

Djurtransporter: Vi vill ha kortare transporter av levande djur, så att de varar som mest 8 timmar.

Ekologisk djurhållning: Vänsterpartiet arbetar för en ökad ekologisk djurhållning, vilket innebär högre krav vad gäller djuromsorg.

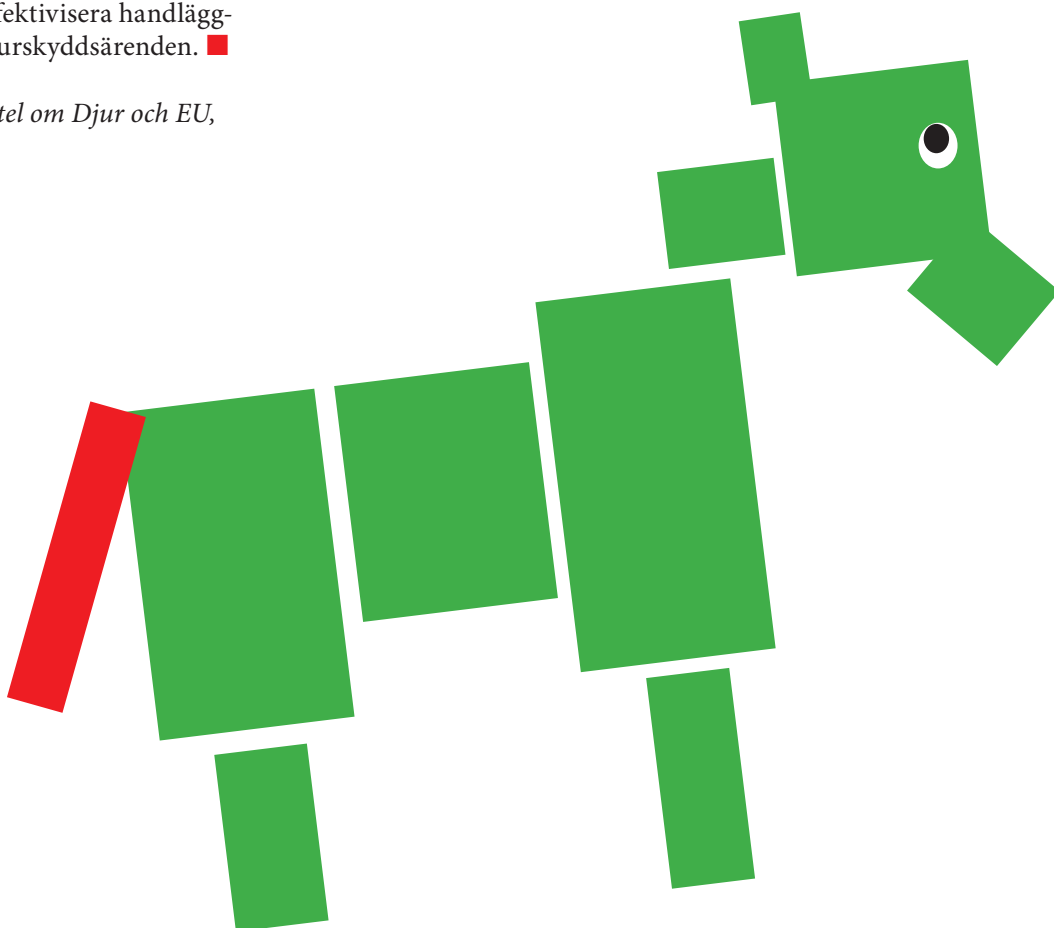
Bättre kontroll: Kontrollen av hur slakterierna uppfyller kraven på djurskydd behöver förbättras. För att detta ska vara möjligt behöver det avsättas mer resurser för inspektioner.

Effektivare brottshantering: När brott mot djurskyddslagen anmäls saknas ofta riktlinjer för polis och kommun. Vänsterpartiet vill förenkla och effektivisera handläggningen av djurskyddsärenden. ■

Se även kapitel om Djur och EU, sidan 10.



Vänsterpartiet arbetar för en ökad ekologisk djurhållning, vilket innebär högre krav vad gäller djuromsorg.





Energi

Vänsterpartiet vill klimatlyfta Sverige och göra kraftiga satsningar på förnybar energi och effektivare energianvändning. Det skulle dessutom ge många nya gröna jobb.

Målet med den nödvändiga energiomställningen i Sverige måste vara en hållbar energiförsörjning, vilket innebär:

1. Effektivisering och bättre hushållning med energiresurserna.
2. En massiv satsning på förnybara energikällor och fortsatt avveckling av kärnkraften och fossila bränslen som är ändliga resurser.
3. Hög leveranssäkerhet till alla delar av samhället och till rimliga priser.
4. Forskning och utveckling för att underlätta och öka tempot i omställningen, men också för att minska utsläpp och miljöpåverkan i den del av energiförsörjningen som baseras på ändliga resurser.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Ett genusperspektiv i energipolitiken införs

Vid utformningen av information, utbildningsverksamhet och utveckling av ny teknik är det viktigt att ha ett genusperspektiv. Kunskap om kvinnors respektive mäns konsumtionsmönster och vad de föredrar då energi konsumeras ska tas fram.

Mansdominansen inom energisektorn behöver brytas och fler kvinnor bör ingå i de kommunala energibolagens styrelser.

Öka målsättningen för förnybar energi

År 2008 var Sveriges andel förnybar energi cirka 43 procent. Vi föreslår att den förnybara elproduktionen bör byggas ut med minst 30 terawattimmar (TWh) ny el. Andelen förnybar energi 2020 bör vara minst 53 procent av den totala energianvändningen.

Vi vill vidareutveckla certifikatsystemet för förnybar elproduktion som är ett kraftfullt styrmedel för biokraftvärme och vindkraft.

Ge stöd till havsbaserad vindkraft och solenergi

För ny teknik, som än så länge är dyr, som havsbaserad vindkraft, sol- och vågenergi, behövs även kompletterande eller särskilda styrmedel och stöd. Vi vill ta fram ett nytt stöd för havsbaserad vindkraft. Den svenska solenergi-branschen bör stödjas. De statliga stöden till solenergi ska förstärkas och göras mer långsiktiga.

Vi vill även underlätta för den småskaliga elproduktionen, så kallade mikro-anläggningar och egenel.

Skapa möjlighet för en svensk vindkraftsindustri och bevara vindkraftskooperativen

Vi vill skapa gynnsamma förutsättningar för att en vindkraftsindustri ska kunna växa fram i Sverige och starta ett branschprogram för vindkraftsindustrin. Den andelsägda, kooperativa vindkraftens utveckling har hejdat genom uttagsskatt på mellanskillnaden mellan elpriset på börsen och det pris andelsägarna betalar på elleveranser från kooperativen.

Vi kräver att det omedelbart ska tillsättas en utredning med uppgift att lösa frågan.

Producera mer biogas och bygg ut fjärrvärme

Det finns stora möjligheter inom jord- och skogsbruket att producera mer bioenergi. Det krävs att en strategi tas fram för att möjliggöra detta utan förluster för den biologiska mångfalden. Biodrivmedel ska vara ekologiskt och socialt hållbara.

Vi vill göra en satsning på ett stöd för biogas inom ramen för ett återinfört Klimatinvesteringsprogram (KLIMP). Klimatinvesteringsprogrammet gynnar även utbyggnad av fjärrvärme och fjärrkyla som har en stor potential och redan i dagsläget baseras på förnyelsebara bränslen. Fjärrvärmesystem är ett bra underlag för elproduktion i kombinerade elkraft- och värmeanläggningar.

Fortsättning på sid 14. ►

Satsa mer riskkapital på miljöteknik och öka energiforskningen

Ny teknik kan minska energianvändningen och utveckla ny förnybar energi. Vi vill skapa en ny innovations- och riskkapitalfond med medel på 5 miljarder kronor. Medlen används under fem års tid och finansieras genom en utdelning från Vattenfall.

Mer forskning om förnybar energi och energieffektivisering behövs. Kommersialisering av resultaten behöver göras så att forskningsresultaten kommer fortare ut på marknaden.

Sverige ska bli förnybart

Vi vill avveckla vårt beroende av fossil energi. På sikt ska all energi vara förnybar. Vänsterpartiet vill avveckla kärnkraften och vi menar att det är möjligt genom satsningar på förnybar energi och energieffektivisering. Vänsterpartiet säger nej till regeringens förslag att bygga ny kärnkraft. Vi anser att uranbrytning inte ska tillåtas i Sverige.

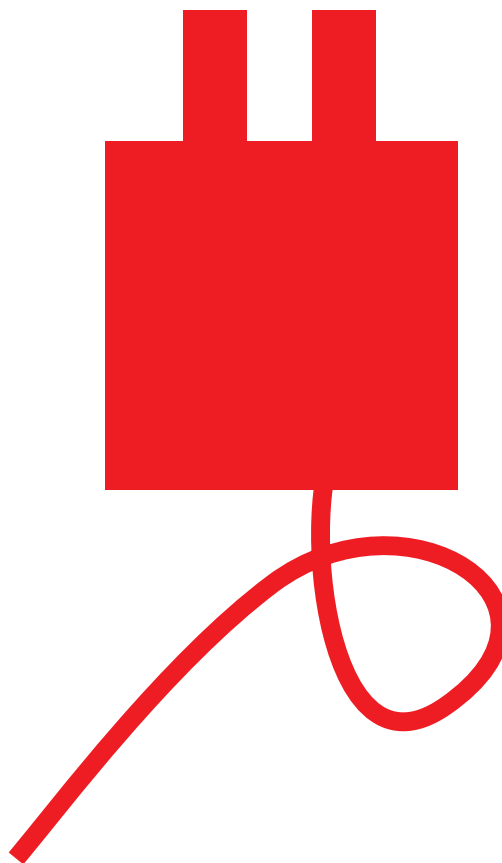
Nätet för fossilgas ska inte byggas ut. Det också är ett fossilt energislag. Vi är kritiska till bygget av fossilgasledningen i Östersjön.

I dag belastas inte torven med koldioxidskatt, trots att torv inte definieras som förnybar energikälla i till exempel EU:s förnybarhetsdirektiv. Vi vill därför ta bort koldioxidskattebefrielsen för torv.

Vattenfall ska vara miljöledande

Vattenfall ska kvarstå i helstatlig ägo och vara ett modernt, affärs- mässigt drivet och framåtsyftande bolag. Företaget ska vara ledande i energiomställningen i Sverige och Europa. Vattenfall ska öka sina investeringar i förnybar energi- produktion och inte bygga nya kärn- eller kolkraftverk. ■

Se även kapitel om Energieffektivisering, Klimat och Kärnkraft.





Energi- effektivisering

Energieffektivisering är grundläggande för framtidens energipolitik. Enligt International Energy Agency (IEA) är energieffektivisering det mest effektiva sättet att minska klimatutsläppen. Tekniken finns redan och nu gäller det att införa lämpliga styrmedel för att påskynda utvecklingen. Vänsterpartiet föreslår ett skärpt mål för energieffektivisering, stöd för att miljonprogramsområdena ska renoveras, att alla nya hus ska vara klimatsmarta och att klimatskatter för transporter ska skärpas.

Sedan 1990 har energianvändningen i Sverige effektiviserats med cirka 1,5 procent årligen i förhållande till BNP. Energimyndigheten förväntar sig att utan några nya styrmedel kommer det ske att en energieffektivisering på nära två procent årligen fram till 2020.

Regeringens mål är 20 procent effektivare energianvändning 2008 – 2020 vilket motsvarar 1,8 procent per år. Regeringen har alltså ingen som helst ambition att främja en ytterligare energieffektivisering och satsar i huvudsak endast på rådgivning och information.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Höja målet för energieffektivisering
Vänsterpartiet bedömer att det ska vara fullt möjligt att effektivisera energianvändningen i Sverige med 25 procent 2008 – 2020. Det motsvarar cirka 2,4 procent per år.

Vi menar att det behöver genomföras en så kallad "elväxling" så att el utnyttjas främst där den gör störst nytta, från icke energiintensiv industri och hushåll till högproduktiv produktion i process- och tillverkningsindustrin, järnväg och effektiva el- och hybridbilar.

Klimatlyfta bostäderna

Många bostäder, inte minst i miljonprogramsområdena, står inför enorma renoveringsbehov och potentialen för energieffektivisering är stor. Vi vill avsätta medel för att rusta upp befintligt bostadsbestånd i miljonprogramsområdena.

Idag kan man få ett skatteavdrag, ROT-avdrag, för renovering, ombyggnad och tillbyggnad. Vi vill vidga det nuvarande ROT-avdraget med en stor satsning på att totalrenovera flerfamiljshus, både bostadsrätter och hyresrätter. ROT-avdraget bör också kompletteras med klimatbonus för energieffektiviseringar.

Alla nya hus som byggs från och med 2011 ska vara klimatsmarta. Kraven vid nybyggnation ska vara 70 kWh/kvm (södra Sverige) respektive 90 kWh/kvm (norra Sverige).

Uppvärmning med direktverkande el ska fasas ut i befintliga fastigheter. Nybyggda hus ska inte få uppvärmas med el. Undantag ska kunna göras för mindre fritidsfastigheter.

Vi vill även införa obligatorisk, individuell och timvis mätning för

förbrukningen av el för alla hushåll från 2014.

Energieffektivisera industrin

Programmet för energieffektivisering i energiintensiv industri som infördes 2005 har varit framgångsrikt och bör utvidgas till fler företag. Redan 2006 planerade företagen energieffektiviseringsåtgärder motsvarande en besparing om totalt en terawattimme (TWh) el per år. Genom att delta i programmet får företag en fullständig nedsättning av den energiskatt på el som de annars måste betala.

Ett program för konvertering från olja till andra mer klimatanvänliga energislag (PFO) bör även införas för att snabbt minska industrins oljeberoende genom att den olja som idag används för värme och ånga i industrin ersätts med biobränslen eller anslutning till fjärrvärme.

Energieffektivisera transportsektorn

Statens ekonomiska styrmedel måste inriktas mot att främja en ökad energieffektivitet av fordon. Utvecklingen av nya "miljöbilar" får inte bara kopplas till själva drivmedlet, utan i högre grad relateras till energieffektivitet.

Vi vill införa kilometerskatt för tunga fordon. Det är lastbilstransporterna som stått för den största delen av trafikökningen på vägarna. För att motverka ytterligare ökning av den tunga trafiken och stimulera till bränsleeffektivare fordon kan en kilometerskatt effektivisera utnyttjandet av infrastrukturen och styra mot minskade vägtransportvolymerna, eftersom skatten tas ut efter de rörliga kostnaderna. ▶



Eftersom så många nya personbilar köps av företag är det viktigt att förmånssystemet har koppling till miljöpåverkan. Därför vill vi miljöinriktad förmånsbeskattning. Vi anser att förmånssystemet ska ändras så att det baseras på bilar-
nas miljöpåverkan, det vill säga ett koldioxidbaserat förmånssystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet.

Vänsterpartiet vill även införa en försäljningsskatt på bilar som är koldioxidrelaterad. Sverige är ett av få EU-länder som inte har en försäljnings- eller registreringsavgift. Det är viktigt att ge tydliga signaler om vilken väg samhället vill att fordonstillverkare ska gå. En försäljningsskatt tydliggör livscykelkostnaden samtidigt som den uppmuntrar till köp av mindre bilar.

För att minska miljöpåverkan från äldre bilar bör en koldioxidbaserad fordonsskatt införas. Äldre bilar har ofta sämre teknik, både avseende hälsofarliga bilavgaser och bränsleeffektivitet.

Med fler kollektiva resor får vi en effektivare transportsektor. Vänsterpartiet menar att det krävs ett radikalt nytänkande i trafikpolitiken. Om vi verkligen menar allvar med att försöka minska privatbilismen och få fler att resa kollektivt så måste vi vidta kraftfulla åtgärder för att uppnå detta. Vi vill att kollektivtrafiken ska fördubblas och har många förslag för detta, bland annat vill vi testa ett fullskaligt försök med avgiftsfri kollektivtrafik.

Införa system med vita certifikat

Pröva ett system med vita certifikat, ett styrmedel där staten sätter

ett obligatoriskt mål för energibesparingar. Staten identifierar de parter som kommer att vara ålagda att uppnå målet, vilka åtgärder för energieffektivisering som kommer att ingå, hur de genomförda åtgärderna och/eller samt deras besparingar ska mätas och verifieras. Dessutom beslutar staten om hur handel av certifikat ska ske. Storbritannien och Italien har redan infört sådana system och fler länder planerar att införa dem.

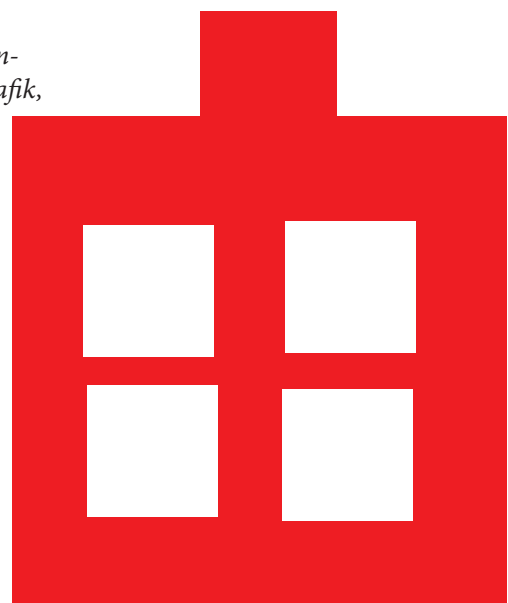
Klimatinvestera och öka energirådgivningen

Vänsterpartiet vill återinföra Klimatinvesteringsprogrammet (KLIMP), som minskade energi-användningen med 1,2 TWh per år. Programmet infördes 2003 och har även lett till minskade klimatutsläpp på över 1 miljon ton per år. Regeringen har trots detta avvecklat programmet.

Vi anser även att energi- och klimatrådgivningen för såväl hushåll som företag behöver utökas.

Se även kapitel om Energi, Järnvägstrafik, Klimat, Kollektivtrafik, och Vägtrafik.

Alla nya hus som byggs från och med 2011 ska vara klimatsmarta.





Fiske

Med Sveriges långa kust och alla tusentals sjöar har fisket stora sociala, kulturella och rekreativa värden förutom de ekonomiska. Att bevara livskraftiga fiskebestånd med sådan storlek och åldersammansättning att reproduktionen kan upprätthållas med god marginal är ett överordnat mål som kräver både långsiktiga och kortsiktiga åtgärder.

Trots en rad åtgärder är idag många av våra viktigaste fiskarter såsom torsk, abborre och ål allvarligt hotade genom överfiske. Det grundläggande felet är EU:s kvotssystem som inte är anpassat till bestånden, därtill kommer också bristande kontroll av illegalt fiske och att stora fiskeflottor använder redskap som rensar havens mångfald. Därutöver förgiftas fisken och blir sjuk av föroreningar, kemikalier, övergödning och algbloomning.

För att stoppa utvecklingen måste internationella Havsforskningsrådets, ICES, vetenskapliga rådgivning om fiskebestånd och fiskeuttag följas. Rådet är en mellanstatlig, opolitisk organisation för marin forskning som med årliga rapporter ger bra underlag för ett hållbart fiske som håller sig inom de biologiska ramarna.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Hållbart nyttja fiskebestånden

Fiskeverksamhet ska bedrivas i ett ekosystemperspektiv och försiktighetsprincipen ska tillämpas. Fisket ska bidra till att riksdagens miljömål om ett hav i balans och en levande kust och skärgård samt ett rikt växt och djurliv uppnås. OIE, den veterinära motsvarigheten till WHO, ställer bortom tvivel att fiskar kan känna smärta.

Det finns anledning att granska hur fiskhanteringen ska anpassas till djurskyddslagens princip om att djur inte ska utsättas för onödig smärta.

Förändra EU:s fiskepolitik

EU:s gemensamma fiskepolitik förändras vart tionde år och nästa reform ska börja gälla 2013. Vänsterpartiet anser att kvoterna till skillnad från idag måste baseras på vetenskapliga uppskattningar. Fiskestopp måste kunna införas för att värna hotade arter.

Fiskepolitik är en global rättvisefråga. EU:s fiskeriatvital med utvecklingsländer bidrar till rovdrift på fiskebestånden och måste stoppas. EU ska inte subventionera fjärrfisket. Att utnyttja fattiga länders fiskbestånd när de egna vattnen är utfiskade är inte förenligt med internationell solidaritet, folkrättsliga principer eller hållbar utveckling. I fallet Västsahara är landet dessutom ockuperat.

Subventioner av fossila bränslen till fiskefartyg måste tas bort.

Stoppa fusket och svartfisket

Effektivisera och samordna kontrollen av hela produktionskedjan fiske-beredningsindustri-transport. Vi står bakom att Fiskeriverket nu har ansvar för all

fiskekontroll och att en nationell handlingsplan för kontrollen tas fram. Kännbara sanktioner mot överträdelser av bestämmelser på fiskeområdet måste införas. EU:s nya kontrollmyndighet för fiskepolitiken måste ges större sanktionsmöjligheter.

Miljömärka fisk

För att komma tillrätta med svartfisket är ursprungsmärkning nödvändig. Konsumenter ska kunna välja fisk som fångats legalt med ekologiskt anpassade metoder.

Vi vill också ha märkning för hur många mil fångad fisk transporterats innan den säljs. Det skulle ge både konsumenter och fiskare chans att tillsammans minska de långväga transportererna på tusentals mil som nu utförs när man packar Nordsjöfisk i Kina och återtransporterar och säljer den i Sverige.

Förbättra fångstmetoderna och förbjud bottentrålning

Fiskemetoderna måste bli mer selektiva för att skona livet i haven. Idag fångas små unga fiskar som ännu inte lekt - och helt fel arter. Trålning i känsliga områden ska förbjudas, maskstorleken i nät ska öka, drivgarn förbjudas och allmänt nätfiske på grunda botten ska inte förekomma.

Bottentrålning är ett stort ingrepp på ofta känsliga havsbottenar med mycket lång tillväxt för de arter som lever där. Mängder av oönskad fisk dumpas dessutom genom detta fiske. Vi vill därför införa ett förbud mot bottentrålning.

Fortsättning sid 18. ▶

Utveckla kustnära fisket och fritidsfisket

Yrkesfisket måste struktureras om för att säkra fiskresursen och skapa rimliga förutsättningar för dem som är aktiva i näringen. Idag kan stora fiskefartyg dammsuga haven vilket är oacceptabelt. Fiskeflottan måste förändras från storskaligt havsfiske till kustnära fiske och fiske i våra älvar med miljöanpassade fiskemetoder och redskap.

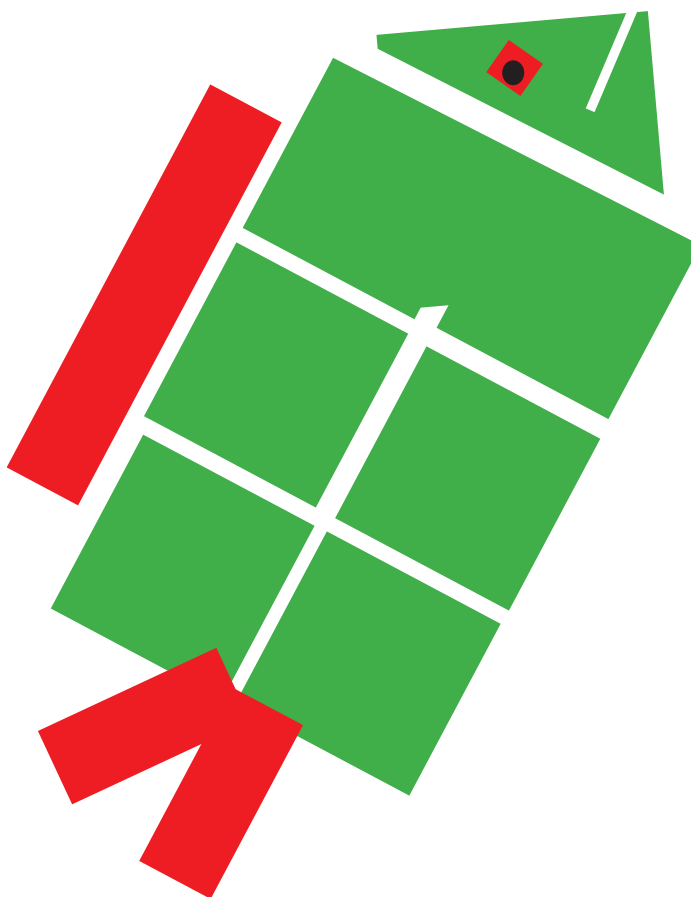
Vi vill slå vakt om det småskaliga fisket och att en del av fiskekvoten ska avsättas till detta fiske. Detta ger fler arbetstillfällen per fångat ton fisk och ökat värde på fisken. Med minskade kvoter till havs kan fiskodling (vattenbruk) utvecklas till ett hållbart inslag i landsbygdsutvecklingen.

Vi står bakom ökade satsningar på fritidsfisket som också har en viktig roll för att bevara den biologiska mångfalden. I Sverige fritidsfiskar cirka 3,1 miljoner invånare varav omkring 2,3 miljoner är sportfiskare. ■

Se även kapitel om Östersjön.



Vi vill slå vakt om det småskaliga fisket och att en del av fiskekvoten ska avsättas till detta fiske. Detta ger fler arbetstillfällen per fångat ton fisk och ökat värde på fisken.





Flygtrafik

Räknat per passagerare och sträcka 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.

Flygets höga klimatpåverkan uppkommer inte bara som en följd av höga koldioxidutsläpp. Utsläppen av vattenånga, kväveoxider och partiklar på höga höjder ger en kraftig växthuseffekt som inte uppstår vid motsvarande utsläpp på marknivå. Vissa hävdar att påverkan blir så mycket som sex gånger större.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Flyget ska ingå i internationella klimatåtaganden

Den internationella flygtrafiken omfattas tyvärr inte av Kyotoprotokollet som reglerar utsläpp av växthusgaser. En internationell överenskommelse är av stor betydelse då den internationella flygtrafiken är svår att miljöbeskatta om det inte sker i flera länder samtidigt.

Vi anser att Sverige måste agera både i EU och FN för internationella klimatåtaganden för flyget.

Sverige måste vara mer aktivt internationellt

I dag är flygfotogen (som används av stora flygplan) och flygbensin (små privatplan) befriade från koldioxid- och energiskatt. En internationell konvention från 1944 har lett till att skattebefrielsen har skrivits in i olika bilaterala avtal.

Vi anser att detta system är förlegat och att det omgående bör förändras för att gynna en miljöanpassad utveckling. Sverige bör kraftfullt agera för att den internationella flygorganisationen ICAO minskar flygets miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjligt.

Införa en klimatskatt på utrikesflyget

Det finns ett antal länder i Europa som redan har någon form av flygskatt. Skälet till detta är lätt att förstå. Det är inte rimligt att olika trafikslag behandlas skattemässigt olika. Inrikesflyg som använder flygfotogen konkurrerar med andra inrikes transportslag som bil, järnväg och buss.

Men om Sverige ensamt inför skatt på flygfotogen för inrikes flyg finns det risk att flygbolag ägnar sig

åt ekonomitankning i ett närliggande land. Den internationella flygorganisationen ICAO måste därför ta initiativ för att förändra den rådande situationen. Men detta kan ta lång tid och klimatförändringarna måste bromsas nu.

Vi anser därför att Sverige snarast ska uppta förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle.

Inför en klimatskatt för inrikesflyget

För att komma tillrätta med skattebefrielsen för inrikesflyget vill vi införa en klimatskatt på densamma. Klimatskatten ska genom en start/landningsavgift stimulera bolagen att fylla planen med resenärer och därmed minska påverkan på miljön. Då utnyttjas de flygplan som lyfter så effektivt som möjligt. En klimatskatt på inrikesflyget är inte lika effektivt som en bränsleskatt, men i väntan på ändrade internationella regelverk är det ändå ett tydligt ekonomiskt styrmedel mot minskad miljöpåverkan.

Vi anser att Sverige bör införa en klimatskatt på inrikesflyg motsvarande en kostnad på 11 000 kr per start/landning.

Utveckla nya hållbara flygbränslen

Det riktigt snabba sättet att minska flygets miljöpåverkan är att flyga mindre. Men det finns ett behov av mer forskning om bättre drivmedel. Det finns alternativ som ännu inte är godkända och kommersiellt gångbara.

Vi anser att staten bör undersöka hur nya miljövänligare bränslen kan utvecklas och påskynda processen med att godkänna dessa. ■



Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm är en planerad motorvägsförbindelse mellan Kungens kurva sydväst om Stockholm till E4 Häggvik norr om Stockholm.

Argumentet för det gigantiska motorvägsbygget är att det skulle skapa bättre framkomlighet och avlasta de centrala delarna av Stockholm från genomfartstrafik. Vänsterpartiet anser att Förbifart Stockholm är en gigantisk miljömiss. När vi som bäst behöver trafiklösningar som ökar det kollektiva resandet och minskar miljöutsläpp och klimatpåverkan så säger regeringen ja till att 30 miljarder läggs på en motorväg.

Om de rödgröna vinner valet kommer vi att låta invånarna i Stockholms län att avgöra om kollektivtrafiken ska byggas ut med nya spår, tunnelbana och stationer eller om Förbifart Stockholm ska byggas.

Därför säger Vänsterpartiet nej till Förbifart Stockholm

Förbifarten ökar miljöproblemen – kollektivtrafik ökar tillgängligheten
Att bygga Förbifart Stockholm är varken modernt, rationellt eller hållbart. Naturvårdsverket menar att det strider mot miljöbalken och Vägverkets beräkningar visar att den leder till ökad trafik och ökade koldioxidutsläpp med fem procent i regionen. Om Förbifarten blir verklighet så är det med andra ord en miljömiss av stora mått, både lokalt och nationellt.

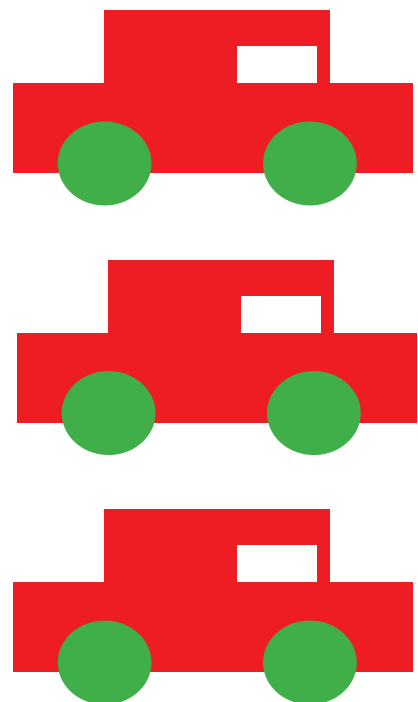
Stockholmsområdet har mycket goda förutsättningar att öka kollektivtrafikens andel av alla resor. Några exempel på kollektivtrafik som behövs i Stockholm är Tvärspår Syd, tunnelbana till Nacka, tunnelbana till Karolinska sjukhuset och nya snabba bussförbindelser enligt det som kallas BRT, Buss Rapid Transit.

Tillgängligheten mellan norra och södra Stockholm kan öka genom fler kollektiva resor. Det är möjligt genom att bygga fler spår, införa fler busslinjer och göra smärre justeringar på befintliga vägsträckor. Det skulle minska klimatpåverkan och utsläpp av luftföroreningar med bättre hälsa som följd. Det skulle vara en lösning som är både socialt och ekologiskt hållbar.

Förbifart Stockholm löser inte trafikproblemen

Själva namnet på motorvägen leder människor till att tro att den är tänkt för trafik som ska passera förbi Stockholm. Men undersökningar visar att det är högst tre procent av all trafik genom Stockholm som inte har destination Stockholm. Den riktiga förbifarten är väg 55, som bland annat går mellan Strängnäs och Enköping.

Förbifarten behövs vare sig för godstrafik eller persontransporter. ■





GMO

(Genetiskt modifierade organismer)

GMO är organismer, oftast växter, som fått sina arvsanlag förändrade på konstgjord väg. I stora delar av världen, framförallt i Nord- och Sydamerika odlas soja, majs och bomull som är genmodifierade. GMO-grödor kan till exempel ha tålighet mot vissa bekämpningsmedel eller skadeinsekter. Det finns dock en stor osäkerhet när det gäller de långsiktiga effekterna på miljön. GMO-grödor är patenterade och licens måste betalas till de företag som säljer dem.

GMO är skapade för att odlas i så kallade monokulturer – ett konstruerat ekosystem som oftast består av en enda gröda. Om genmodifierade grödor sprider sig och tar över andra växter kan det leda till minskad artrikedom.

Ofta framförs världssvältns lösning som skäl för GMO, men världssvälten har inte tillkommit på grund av brist på mat utan sker på grund av ojämn fördelning av resurser och makt.

De stora GMO-företagen, som Monsanto, försöker att få många lantbruk i tredje världen att gå över till GMO-grödor. Vinsterna gör företagen i form av licenser på utsädet på bekostnad av småbrukares ekonomi och den biologiska mångfalden.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Försiktighetsprincipen ska gälla för GMO

Osäkerheten kring vilka miljöeffekterna blir vid odling av GMO-grödor är stor. Jordbrukspolitiken måste utformas så att den ger minst störningar på ekosystemen och därför bör försiktighetsprincipen tillämpas.

Märkning införs för GMO-produkter i mat

Konsumenterna ska kunna veta vilka varor som innehåller GMO. Vi vill ha märkning och innehållsdeklaration för alla varor (även mjölk och kött) för att kunna spåra källan. Då ges möjlighet för konsumenterna att välja bort livsmedel som innehåller genmanipulerande råvaror och för att kunna utkräva ansvar av producenter.

Införa förbud mot GMO-odling i Sverige

EU är på väg att öppna för storskaliga odlingar av genförändrade grödor i Europa. Vissa EU-länder som till exempel Italien och Österrike har dock redan idag infört förbud. Vi vill ha totalstopp för odling av GMO tills dess vi har större kunskaper om vilka konsekvenser det ger i våra ekosystem.

Patent inte ska tillåtas på levande organismer

Organismer, oavsett om de är genmodifierade eller inte, ska inte kunna patenteras. Fattiga länder betalar idag stora belopp till de rika länderna för att använda gener och frön som för det mesta har sitt ursprung i just fattiga länder. Det innebär samtidigt att den biologiska mångfalden hotas av en privatisering genom ”immateriella egendomsrättigheter”. ■



Jordbruk

Målet med vårt jordbruk ska vara en produktion av säkra livsmedel av god kvalitet med stor hänsyn till hälsa, miljö och djurens välbefinnande.

För att få en global matproduktion som nyttjar naturresurserna hållbart måste produktionen ställas om och bli långsiktigt uthållig. Vi måste skapa ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt uthålligt jordbruk i hela vårt land för att bidra till en sådan utveckling. Mat är en mänsklig rättighet.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Öka ekologiska odlingen

Det ekologiska jordbruket utvecklas snabbt i Sverige. Men jordbruket behöver tydliga politiska signaler om att ställa om till en mer ekologiskt anpassad produktion. Idag används 10,9 procent av Sveriges jordbruksmark till certifierad, ekologisk odling.

Vänsterpartiet vill gå längre och driver därför att 30 procent av den totala jordbruksmarken senast 2020 ska läggas om till ekologisk odling. Det är ett bra mål eftersom det ekologiska jordbruket, förutom att det är en föregångare på miljöområdet, även bidrar till god djuromsorg och livsmedel fria från bekämpningsmedel.

Det krävs däremot mer kunskap om hur det ekologiska jordbruket kan bli ännu bättre varför vi vill satsa mer på forskning och utveckling inom området.

Införa skatt på handelsgödsel – stöd miljöförbättrande åtgärder

Jordbrukets miljöskatter måste utformas så att deras miljönytta maximeras utan att det svenska jordbrukets konkurrenskraft och kostnadsläge tyngs i onödan.

Regeringens slopande av handelsgödselskatten var ett steg i fel riktning då den ökar belastningen av näringsämnen till våra hav och har negativ klimatpåverkan.

Vi vill därför återställa skatten och höja den med 20 procent. Intäkterna ska återföras till jordbruket för miljöförbättrande åtgärder.

Minska bekämpningsmedel i jordbruket

Jordbrukets användning av bekämpningsmedel ökar. Samtidigt finner vi rester av bekämpnings-

medel i grundvattnet i mer än var fjärde kommun i Sverige.

Vänsterpartiet anser att målet ska vara att vi kan bedriva ett jordbruk utan kemiska bekämpningsmedel. Det är ett måste om vi inte ska riskera effekter på vår hälsa eller att den biologiska mångfalden utarmas.

Erfarenheter från den ekologiska odlingen visar att biologiska och mekaniska åtgärder mot ogräs och skadeinsekter kan ersätta kemiska bekämpningsmedel. Det krävs fortfarande mer kunskap om alternativ.

Anpassa stöd och regler för hållbar odling

Vi måste sträva efter en produktion som så mycket som möjligt bygger på lokala, förnybara resurser, på balans mellan djurhållning och växtodling och där så många näringsämnen som möjligt cirkulerar. Då skulle överanvändningen av handelsgödsel i dagens konventionella jordbruk bli onödigt och övergödningen kunna minska. Med större inslag av vall- och baljväxter ökar jordens bördighet och läckaget av kväve minskar.

Djurhållningen och växtodlingen måste integreras och balanseras. Jordbruksstöd och regler måste anpassas så att de bidrar till denna stora förändring som är nödvändig både i Sverige och i EU.

Miljöanpassa EU:s jordbrukspolitik

Jordbrukspolitiken inom EU har inneburit höga kostnader och pengarna har finansierat överproduktion och lett till negativa miljöeffekter, samtidigt som den inte uppmuntrat god djurhållning. Nu genomgår politiken föränd-

ringar som är steg i rätt riktning eftersom stödet blir mindre kopplat till produktionen och större fokus läggs på miljöhänsyn, djuromsorg och gynlandet av den biologiska mångfalden. De enskilda länderna lämnas lite större utrymme att utforma egna stöd.

Vänsterpartiet arbetar för att alla subventioner till jordbruket ska vara miljöanpassade och att miljön ska vara överordnad fri rörlighet av varor och tjänster.

Bevara jordbruksmarken i hela landet

Vi måste behålla förutsättningarna för att bedriva jordbruk i hela landet. Det behövs för jobbets skull och det är även viktigt för att bevara den biologiska mångfalden och det öppna landskapet. Om livsmedel kan produceras lokalt och regionalt så undviker vi långväga transporter. Jordbruk i hela landet är också viktigt för att bevara den resurs som den odlade jorden är. På sikt kommer vi att behöva all jordbruksmark för att föda jordens växande befolkning.

Skapa global rättvisa

Trots att världens livsmedelsproduktion fördubblats sedan 1960 svälter i dag en miljard människor. Problemet är i första hand hur livsmedlen fördelas. För att underlätta u-ländernas utveckling bör vi sträva efter att de i första hand exporterar förädlade produkter till i-länderna, inte råvaror.

I-länderna måste också importera en hel del livsmedel från u-länderna, så att de kan använda sina inkomster från detta till sin utveckling.

EU och USA måste förändra

sina stödsystem och internationella handelsavtal måste ge u-länder möjlighet att skydda sin inhemska produktion. Vänsterpartiet kommer att arbeta för att exportsubventioner till jordbruksprodukter från i-länderna slopas. ■

Se även kapitel om Djuromsorg,





Järnvägstrafik

Järnvägstrafiken i Sverige styrs idag utifrån företags-ekonomiska villkor och inte utifrån vad som är bäst för samhället.

Resultatet av privatisering och konkurrensutsättningar är minskat antal anställda, för dyra biljettpriser och lågt underhåll. Förseningar och inställda tåg tillhör vardagen. Då kvinnor använder sig av tåg i högre utsträckning än män har deras transportbehov försämrats i högre grad.

Tåget är en viktig faktor när det gäller att ställa om vårt resande till ekologiskt hållbara transporter. Om människans påverkan på klimatet ska minska är det viktigt att vi kan färdas mer med tåg. Dagens järnvägspolitik måste ändras. Miljön och resenärens måste sättas i centrum.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Minska tåg förseningarna

För att minska tåg förseningarna med 50 procent och öka gods kapaciteten med 50 procent, så vill vi kraftigt öka anslaget för banunderhåll. Människor måste få komma fram i tid samtidigt som mer gods bör fraktas på spår.

Bygga mer järnvägar

Om vi ska lyckas minska miljö- och klimatpåverkan måste mer pengar gå till nya järnvägar. Då finns det förutsättningar att styra över transporter av gods och människor från väg till spår. I Vänsterpartiets infrastrukturförslag har vi massiva satsningar på nya järnvägar. Inget annat parti når vår ambitionsnivå under perioden 2010-2021.

Bygga höghastighetsbanor

Vi vill bygga höghastighetsbanor mellan Stockholm – Göteborg och i ett senare skede ända ned till Malmö. Den första etappen ska vara Stockholm-Linköping (Ostlänken) och den andra etappen Göteborg-Borås (Landvetteretappen).

Bevara befintlig järnväg

Vi måste ta hand om den infrastruktur som redan är byggd. Därför ska de lågtrafikerade banorna rustas upp och staten ta det övergripande ansvaret för att kapillärspår bevaras och kopplas ihop med stambanorna.

Införa en investeringsbudget

Kraftfulla investeringar kräver en investeringsbudget det vill säga att staten lånefinansierar investeringar istället för att direktavskriva dem. Företag, kommuner och organisationer, ja, i stort sett alla andra än staten delar upp budgeten i en

del för drift och en del för investeringar. Så gör även en familj i praktiken. De tar ett lån och gör en avbetalningsplan på huset eller bilen. Knappast någon betalar av ett hus eller lägenhet samma dag som köpet äger rum.

Med dagens modell för investeringar tappar vi tempo när det gäller att förbättra och förstärka infrastrukturen och därmed minskar möjligheten att nå miljö- och klimatmål. Det är dags för omprövning av det stelbenta budgetsystemet så att kollektivtrafikens andel av antalet resor kan öka.

Ta bort SJ:s avkastningskrav och sänka biljettpriserna

Idag är SJ:s främsta mål att göra vinst. Utöver det har SJ även ett avkastningskrav till ägaren, det vill säga staten. Avkastningskravet bör avskaffas och lönsamhetsmålet minskas till 5 procent. SJ skulle då dels kunna sänka biljettpriserna dels öka investeringarna i nya tåg och vagnar.

Inte höja banavgifterna

Vi vill inte som vissa att Banverket ska höja banavgifterna för tågtrafiken. Att ytterligare öka kostnader för järnvägen är helt fel. Så länge flygtrafik och vägtrafik inte betalar för sina fullständiga samhälls-ekonomiska kostnader är det inte rimligt att järnvägstrafiken ska få ökade kostnader. Det leder bara till dyrare resor och ökade kostnader för godstrafiken.

Ompröva avreglering och bolagisering

Avreglering och bolagisering har inte medfört att järnvägarna används på ett samhällsekonomiskt

riktigt sätt. Kortsiktiga ekonomiska krav hindrar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet. Vänsterpartiet vill pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg.

SJ:s trafikeringsrätt ska upphöra 2010 för att konkurrensen på stambanorna ska öka. Denna förändring kommer tyvärr att leda till en sämre sammanhållen nationell järnvägstrafik och minskad kvalitet när det gäller tider och utbud.

Det blir även allt vanligare att låta regionala tågbolag konkurrera med SJ vars trafik då blir olönsam, vilket leder till minskad turtäthet och inställd trafik. SJ riskerar att på vissa sträckor konkurreras ut av regional tågtrafik, som delvis är skattefinansierad och därmed har helt andra spelregler än SJ. Den långväga persontrafiken på järnväg är alltså hotad.

I stället behövs ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. Som ett första steg måste vi börja reglera avregleringen.

Vi anser att SJ ska ha ensamrätt att bedriva länsgränsöverskridande järnvägstransporter.

Samtidigt måste trafikeringsrätten ändras så att SJ även har en plikt att upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

Idag är inte det stora problemet att vi har för få operatörer, utan att vi har kapacitetsbrist i form av för lite spår och för lågt underhåll.

Tågstationer ska skötas av Trafikverket

Ansvar för stationerna ska flyttas från Jernhusen till Trafikverket. Stationerna har en nyckelfunktion inom kollektivtrafiken som helhet och Banverket ansvarar redan för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar. Detta skulle även ge större möjlighet att bygga bort otrygga miljöer, så som mörka tunnlar eller passager, för att öka trygghetsupplevelsen för både kvinnor och män.

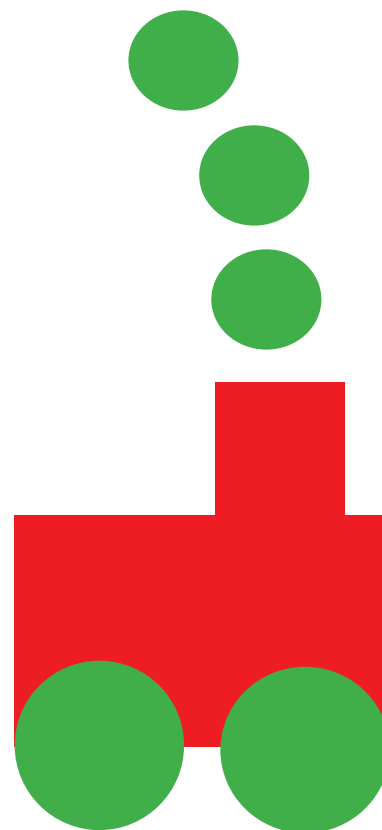
Överföra Arlandabanan till Trafikverket

Vi anser att staten bör överta drift och ansvar för Arlandabanan. Det ökar den demokratiska insynen och gör det lättare att nå trafikpolitiska mål som låg miljöpåverkan. Arlandabanan är en del av nationens järnvägssystem och därmed ska beslut och inriktning baseras på samhällspolitiska mål och inte företagsekonomisk vinst.

Regionförstoring ska främja jämställdhet och miljö

Regionförstoring kan vara bra. Men den kan påverka jämställdheten och miljön negativt.

Om regionförstoringen fortsätter är det viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik, på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet och som sker utifrån ett helhetsperspektiv på miljö- och energipåverkan. ■





Klimat

Hotet om klimatförändringarna är en ödesfråga för planeten och kraftfulla åtgärder måste vidtas för att begränsa dem.

Klimat är en klassfråga...

Det är världens rika som utarmar jordens resurser och orsakar klimatförändringarna. I Australien är utsläppen av växthusgaser ca 20 ton koldioxidkvivalenter per person och år. I Sverige är utsläppen ca 6 ton och Bangladesh mindre än 1 ton. De industrialiserade länderna har stått för 80 procent av växthusgasutsläppen medan utvecklingsländerna kommer att få bära 75-80 procent av klimatförändringarnas skador och kostnader.

... och en genusfråga

Män har större klimatpåverkan än kvinnor både i rika och fattiga länder. I Sverige förbrukar män mer energi än kvinnor i alla inkomstgrupper.

Av världens fattigaste människor är 70 procent kvinnor. De är därför mer sårbara än män för miljöförändringars negativa effekter. Fler män än kvinnor väljer bilen framför kollektivtrafiken. Män konsumerar även en större andel kött, vilket har stor klimatpåverkan, i sin kost än kvinnor.

Klimaträttvisa

Vänsterpartiet strävar efter ökad klimaträttvisa. Med det menar vi att vi tittar specifikt på klimatförändringarna utifrån ett rättviseperspektiv och på vem som påverkar respektive drabbas av klimatförändringarna. Utifrån ett klimaträttviseperspektiv är det de rika länderna som har det historiska ansvaret för klimatförändringarna och som nu även har det största ansvaret för att minska sina utsläpp. Därtill måste rika länder hjälpa fattiga länder att såväl begränsa sina utsläpp som att anpassa sig till klimatförändringarnas effekter.

Globalt samarbete

FN:s klimattoppmöte i Köpenhamn var ett fiasko. Nu behöver alla verka för att ett globalt avtal ska kunna slutas senast i Mexiko december 2010.

Klimatförändringarna är ett symptom på ett för stort utnyttjande av naturens resurser där ett klimatavtal bara är en del av lösningen. Vi anser att ett globalt avtal för hållbar utveckling krävs för att komma tillrätta med andra och mycket stora miljöhot.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Skapa klimaträttvisa mellan fattiga och rika

De globala utsläppen måste minska med minst 80 procent till 2050, varav i-länderna ska stå för den största delen.

Sveriges utsläpp av växthusgaser ska reduceras med 45 procent till 2020 och 90 procent till 2050 i förhållande till 1990. Klimatmålet ska uppnås genom utsläppsminskningar inom Sverige (i motsats till den borgerliga regeringen som vill minska utsläppen med 27 procent inom Sverige och 13 procent utomlands). Därutöver bör Sverige minska utsläppen i andra länder.

Rika länder måste stödja fattiga länder med ett nytt klimatbistånd, ett slags klimatskadestånd, utöver det nuvarande biståndet. En avgift på utsläppshandeln eller skatter på internationellt flyg och sjöfart bör införas för att samla ihop medel för utvecklingsländernas anpassning till klimatförändringarna.

Patent- och immaterialslagstiftningen bör ses över för att göra det lättare att sprida grön teknologi till utvecklingsländer.

Strategier för fredsbyggande och utveckling bör innefatta anpassning till klimatförändringarna. Enligt Sida riskerar 46 länder med 2,7 miljarder människor våldsamma konflikter på grund av klimatförändringarnas effekter.

Många människor kommer att bli klimatflyktingar. Migration bör betraktas som en del av anpassningsstrategierna och därmed hanteras och underlättas snarare än förhindras.

Avskaffa skadliga subventioner
Sverige bör agera för att subventioner till olja och andra fossila energislag ska fasas ut. Regeringar, EU och Världsbanken ger subventioner åt olje- och gasbranschen som omfattar hundratals miljarder dollar årligen.

Vi vill minska köttkonsumtionen, som står för 18 procent av de globala utsläppen av växthusgaser. Vi vill införa ett mål om att minska köttkonsumtionen med 25 procent till 2020, skapa en handlingsplan och utreda ekonomiska styrmedel i detta syfte. Vi tycker att alla skolor borde ha en vegetarisk dag i veckan.

Öka klimaträttvisan mellan kvinnor och män

Inför jämställdhetsmål- och perspektiv i miljöpolitiken.

Se att kvinnor är en del av lösningen. Sverige bör vara drivande för att jämställdhetsperspektivet och kvinnors delaktighet särskilt lyfts i alla miljöpolitiska sammanhang internationellt.

Gör könsuppdelad statistik och analyser om miljöpåverkan och uppmärksamma hur män får en oproportionerligt stor andel av samhälleliga resurser. Kunskapen på området och hur ojämlikheter och bristande hållbarhet kan åtgärdas måste också fördjupas.

Utred ett nytt välfärdsmått

En parlamentarisk beredning bör tillsättas i Sverige med uppdrag att lämna förslag på välfärdsmått för att beskriva en hållbar utveckling. Gällande syn på välfärd gynnar en resurskrävande och ofta ohållbar varukonsumtion på bekostnad av mer tjänsteintensiv och arbets-

skapande välfärd som skulle kunna innebära fler arbetstillfällen exempelvis för kvinnor och åtgärda kvinnors stress och ohälsa.

Miljörättvisa ska genomsyra politiken

MiljörättvissekONSEKVENSERNA måste ses över för alla nya stora miljöpolitiska projekt och större byggprojekt som vidtas. Såväl klass som kön måste belysas.

Utred hur principer om mänskliga rättigheter kan användas för att skärpa klimatpolitiska beslut. Mänskliga rättigheter kränks allvarligt av klimatförändringarnas effekter. Rätten till vatten och utveckling kränks när glaciärer smälter och fattiga människor inte längre får tillräckligt med vatten.

Klimatlyfta Sverige!

Sverige har ett mycket gott utgångsläge för att bli ett klimatföredöme. Vi vill göra kraftiga satsningar på förnybar energi, effektivare energianvändning och en avveckling av den fossila energiförbrukningen. En klimatomställning skulle ge många nya gröna jobb i Sverige.

Vi vill klimatlyfta Sverige genom att:

- Skapa förutsättningar för att en svensk vindkraftsindustri skapas i Sverige. Vi vill att vindkraften ska växa från 2,5 till 30 tera wattimmar.
- Införa stöd för renovering av miljonprogramshusen och skärpta klimatkrav vid nybyggnation.

- Stoppa tågkrånglet och öka kapaciteten på järnvägen med 50 procent genom att tillföra järnvägen mycket mer pengar.

- Starta en miljöteknikfond som stimulerar investeringar i framtida och växande miljöteknik företag.

- Återinföra det framgångsrika Klimatinvesteringsprogrammet (KLIMP) som gett stora utsläppsminskningar i många kommuner.

- Satsa på fler och bättre kollektiva resor. Vi vill pröva avgiftsfri kollektivtrafik.

- Satsa på en grönare svensk fordonsindustri, exempelvis genom en skrotningspremie för äldre bilar och utbyggnad av biogas- och eltankställen. Från och med 2013 bör det vara förbjudet att sälja bilar som bara använder sig av fossil drift.

- Satsa på utbyggnad av höghastighetsbanor.

- Ta fram ett planeringsmål för solenergi samt förstärk stöden så att även denna energiform kan växa i Sverige.

- Sätt rätt pris på miljöpåverkan – skatterna behöver justeras så att det blir lönsamt att vara miljövän. ■

Se även kapitel om Cykeltrafik, Energi, Energieffektivisering, Flygtrafik, Järnvägstrafik, Kollektivtrafik och Vägtrafik.



Kollektivtrafik

Klimathotet blir allt allvarligare. Utsläpp från motorfordon är en faktor som starkt ökar växthuseffekten. Resor i kollektivtrafik är mer miljövänliga, trafiksäkra och jämlika än enskilda resor och därför bör privatbilismen helst minska.

Vänsterpartiet anser att kollektivtrafiken är en del av den grundläggande samhälls-servicen, precis som vård, omsorg och skola. Kvinnor, ungdomar, äldre, funktionshindrade och låginkomsttagare är de som använder kollektivtrafiken mest. Om den fungerar bättre gynnar det alltså mycket stora samhällsgrupper.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Kollektivtrafiken ska drivas av samhället

En hel del kollektivtrafik har avreglerats, bolagiserats och konkurrensutsatts. Vi tycker det har lett till försämringar. Stat, landsting och kommuner måste få bättre kontroll över kollektivtrafiken.

Mer pengar ska gå till kollektivtrafiken

Vi anser att staten har ett ansvar för den lokala kollektivtrafiken, så att den blir bättre och billigare. Vi vill därför ha ett riktat statsbidrag till lokal kollektivtrafik.

Införa BRT-bussar

BRT, Bus Rapid Transit, kan översättas med att köra buss i spårssystem. Det är långa, bekväma bussar som har företräde framför annan trafik och ibland körs på egna vägbanor. De påminner om spårvagnar men är billigare att anlägga.

I Brasilien och Nederländerna finns goda exempel. Vänsterpartiet anser att Sverige ska göra försök med riktiga system för BRT-bussar.

Satsa på bättre busstrafik

Bland de olika slagen av kollektivtrafik – tåg, buss, tunnelbana, spårvagn – är bussen vanligast. Hälften av de lokala kollektivtrafikresorna görs med buss. Om man på kort sikt vill minska klimatpåverkan ska man därför satsa på bättre busstrafik, både landsvägsbuss och smidiga system för stadsbuss.

Öka spårtrafiken

Det är i städerna med deras intensiva biltrafik som miljön påverkas mest negativt. Här måste det till stora satsningar på förbättrad kollektivtrafik.

Vänsterpartiet anser att intäkter från trängselavgifter främst ska gå till kollektivtrafiken.

I större städer finns det bättre underlag för en utbyggd spårtrafik. Spårtrafik är dyrare att anlägga men oftast mer miljövänlig än vägbunden trafik.

Spårvagnar finns i några städer, men det finns behov av mer spårtrafik. Förutom riktade satsningar i storstäderna vill vi avsätta statliga medel till utveckling av lokal spårtrafik.

Kollektivtrafik ska finnas även i glesbygd

Alla, oavsett var man bor, ska kunna förflytta sig.

Hela landet ska ha en bra kollektivtrafik. Staten ska stödja lokal och regional kollektivtrafik.

Trots att det inte är realistiskt att tro att alla bilresor kan ersättas exempelvis i Norrland med dess långa avstånd kan kollektivtrafiken i glesbygden ändå förbättras på många sätt. Vänsterpartiet vill därför satsa riktade pengar till glesbygdens kollektivtrafik.

I glesbygd kan man vinna mycket på att samordna samhälls-betalda transporter som landsvägsbuss, skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Man kan också bygga ut anropsstyrd trafik. Det innebär att resenären meddelar att hon/han vill åka med en viss tur.

Införa miljöanpassade styrmedel inom kollektivtrafiken

Vänsterpartiet vill höja skatten på energi och koldioxidutsläpp. Bensin- och dieselskatt är mycket effektiva ekonomiska styrmedel. Men ett högt dieselspris gör buss-trafiken dyrare.

Vi vill därför att busstrafiken ska slippa höjd dieselskatt.

Trafikförsäkringen har ändrats så att en del ska gå till att betala skador som uppstått i trafik. Trots att bussar är mycket mer trafik-säkra än bilar ska även bussar betala skatt på trafikförsäkringen. Det betyder en merkostnad på ca 8 000 kr om året per buss. Vänsterpartiet vill att bussar ska slippa den kostnaden.

Fordonsskatten för bussar höjdes från 1 500 kr till 20 000 kr år 2000. Samtidigt är både tåg och flyg skattebefriade. Vi vill sänka fordonsskatten på buss till den nivå som gällde år 2000.

Kollektivresandet kan upp-muntras genom skatteregler. Vänsterpartiet vill ha en utredning som ska ha till uppgift att ta fram ett avstånds-baserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafik, men samtidigt inte missgynnar de som bor i glesbygd.

Ett annat alternativ är att en arbetstagare kan få ett kollektivtrafikkort av sin arbetsgivare som skattefri löneförmån.

Prova avgiftsfri kollektivtrafik

En stor del av kollektivtrafiken finansieras av skattemedel. Resten betalas via biljettpriset. Vänsterpartiet anser att det behövs ett nytänkande.

Om vi verkligen menar allvar med att minska privatbilismen och öka kollektivresandet så varför inte slopa biljetterna och betala allt via skatten? Vi anser att det vore bättre samhällsekonomiskt genom positiva miljöeffekter, minskat vägslitage och färre olyckor.

Vänsterpartiet vill ha ett fullskaligt försök med avgiftsfri

kollektivtrafik. Det ska genomföras i ett storstadsområde och ett glesbygdsmråde, till exempel Skåne och Örebro län. Effekterna ska utvärderas vetenskapligt.

Anpassa trafiken för funktionshindrade

I Sverige beräknas cirka en miljon människor ha någons sorts funktionshinder i trafiken. De flesta gör sina resor, även sjukresor, i specialtransporter eller egna handikappanpassade bilar.

Studier visar att äldre och funktionshindrade har goda möjligheter att använda kollektivtrafik om den anpassas för dem. Det bör göras en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för funktionshindrade.

Även färdtjänsten behöver för-bättras. ■

Se även kapitel om Trängselavgifter och Trafiksnål samhällsplanering.



Vänsterpartiet vill ha ett avstånds-baserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafik.





Kärnkraft

Vänsterpartiet vill avveckla kärnkraften. Vi säger nej till att bygga ny kärnkraft. Uranbrytning ska inte tillåtas i Sverige. Vad Sverige istället behöver är en kraftfull satsning på ny klimateffektiv elproduktion, för att säkra tillgången på energi, minska utsläppen av växthusgaser och göra oss av med beroendet av den farliga kärnkraften.

Därför vill Vänsterpartiet avveckla kärnkraften

Kärnkraft och uranbrytning – inte miljömässigt hållbart

Kärnkraften skapar problem med uran som inte är förnybart, miljöproblem vid uranbrytning, risker för allvarliga olyckor och fortlöpande driftsutsläpp av radioaktivitet, risker för kärnvapenspridning. Kärnkraften genererar ett avfall som är livsfarligt i hundratusentals år, utan att någon vet hur det ska slutförvaras.

Ny kärnkraft är inte heller lösningen på klimatförändringarna. Den tar för lång tid att bygga, åtminstone 15 – 20 år. Under den tiden kan vi istället kunna bygga ut den förnybara elproduktionen kraftigt. Men satsar man stora ekonomiska resurser på ny kärnkraft kommer satsningarna på förnybar energi att utebli.

Kärnkraften är inte heller så kallad koldioxidneutral när hänsyn tas till hela livscykeln, inklusive uranbrytning, anrikning, transporter och avfallshantering.

Uranbrytning är sannolikt den mest miljöskadliga hanteringen man kan tänka sig. Dessutom är urantillgångarna begränsade. Den globala tillgången på uran kommer enligt World Energy Organization att vara förbrukad 2040. Trots det har statsminister Fredrik Reinfeldt uttalat att han kan tänka sig starta denna miljöfarliga verksamhet även i vårt land. Vänsterpartiet säger nej till uranbrytning i Sverige.

Kärnkraft – ingen ekonomiskt hållbar energikälla

Kärnkraften är inte heller ekonomiskt lönsam. Ett av världens största kreditinstitut, Citigroup, har sagt att de aldrig skulle rekommendera någon privat finansiering att

investera i kärnkraftverk. Ur ekonomisk synpunkt går det bara att bygga kärnkraft om staten står som byggherre eller finansiell garant, menar Citigroup. Marknadsekonomiska bedömningar anger 3–5 gånger så höga summor i dollar per installerad kilowattimme kärnkraft än de som kärnkraftförespråkarna för fram.

Vissa hävdar att vindkraft är dyrare än kärnkraft. Då bortser de från kärnkraftens välkända miljörisker, att vindkraften inte behöver uran och inte producerar avfall som är farligt.

De bortser även från att vindkraftens rörliga produktionskostnader är betydligt lägre än kärnkraftens, vilket kan bidra till välbehövlig prispress på elmarknaden. Hanteringen av kärnbränslet är också dyrt. Svensk kärnbränslehantering AB (SKB) har bedömt att det blir 23 miljarder dyrare än förväntat att ta hand om det framtida svenska kärnavfallet.

Kärnkraft – ingen trygg och billig energikälla

Ett argument som många förespråkare för ny kärnkraft för fram är att kärnkraften ger trygg och billig energi. Men återkommande säkerhetsproblem med de svenska kärnkraftverken har inneburit att flera reaktorer varit avstängda under längre perioder de senaste åren. Detta har påverkat elpriserna negativt.

Exempelvis under den kalla vintern 2009-2010 har den reducerade kärnkraften inneburit skyhöga elpriser. I februari 2010 var tre av reaktorerna avstängda för underhållsarbete och den totala kapaciteten uppgick till endast 60

procent, vilket ledde till att elpriset steg kraftigt.

Avveckla kärnkraften i jämn takt

Efter den allvarliga kärnkraftsolyckan i Harrisburg, USA i mars 1979 beslutade riksdagen att det skulle hållas en folkomröstning om kärnkraften i Sverige. I folkomröstningen som ägde rum 1980 segrade linje 2 som innebar att kärnkraften ska byggas ut till tolv reaktorer. Ingen ytterligare kärnkraftsutbyggnad skulle få förekomma. Riksdagen beslutade samma år att den sista reaktorn skulle vara avvecklad senast 2010. Reaktorerna Barsebäck 1 och 2 stängdes 1999 och 2005.

Målet att kärnkraften skulle avvecklas 2010 slopades eftersom det inte var möjligt att nå då alternativen till kärnkraften inte hade byggts ut tillräckligt.

Sveriges tio kärnkraftsreaktorer har en teknisk livslängd på 40 år. Utan aktiva politiska åtgärder kommer de att vara förbrukade från år 2012 till och med år 2025. Vänsterpartiet har i sin energistrategi från 2005 fastslagit att avvecklingen av kärnkraften i Sverige bör ske i jämn takt och att den sista reaktorn ska tas ur bruk senast 2025.

En ny rödgrön energiöverenskommelse

I februari 2009 gjorde Vänsterpartiet en ny energiöverenskommelse med Socialdemokraterna och Miljöpartiet. I den anger vi att kärnkraften successivt ska fasas ut med hänsyn till sysselsättning och välfärd och i den takt kärnkraftselen kan ersättas med el från förnybara källor samt energieffektivisering. Genom att driva på utbyggnaden av

den förnybara energin kan vi under tiden påbörja energiomställningen till säker och miljövänlig energi.

Förnybar energi och energieffektivisering

Sveriges totala elproduktion uppgick 2009 till 134 terawattimmar (TWh) och året innan låg den på 142 TWh. Kärnkraften tillförde 50 TWh el år 2009 och cirka 61 terawattimmar el år 2008. Det är en minskning med drygt 18 procent på ett år och dessutom den lägsta produktionen från kärnkraften sedan 1984. Vindkraften fortsatte dock att öka sin produktion under året med nästan 25 procent till 2,5 TWh.

I den rödgröna energiöverenskommelsen anger vi att vi vill bygga ut den förnybara energin med minst 30 TWh till år 2020 och minst 55 TWh till 2030. Vårt gemensamma mål är 25 procent effektivare energianvändning under perioden 2008-2020.

Troligen är potentialen för energieffektiviseringar ännu högre. Ny energiteknik kan också tillkomma som gör att potentialen för energiomställningen ökar ytterligare. Uppnår vi de uppsatta målen i överenskommelsen menar vi i Vänsterpartiet att det är möjligt att avveckla kärnkraften till omkring 2025. Det exakta året är dock inte det viktigaste utan det viktiga nu är att driva på utvecklingen av förnybar energi och energieffektiviseringar så att vi skapar förutsättningar för långsiktigt hållbar energiproduktion i Sverige. ■

Se även kapitel om Energieffektivisering, Energi och Klimat.



Kärnkraften genererar ett avfall som är livsfarligt i hundratusentals år, utan att någon vet hur det ska slutförvaras.





Miljö och hälsa

Nya upptäckter är ofta fantastiska men de kan också innebära risker. Nya ämnen och fenomen har ibland visat sig vara allvarliga hot mot människors hälsa. Därför ska försiktighetsprincipen råda, det innebär att ett ämne måste bevisas vara ofarligt innan det godkänns.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Nya ämnen ska bevisas vara ofarliga

Erfarenheten visar att det ofta är för sent när samhället förstår hur vi påverkas av ett nytt ämne. Vänsterpartiet anser därför att nya ämnen och ny teknik ska undersökas noggrant innan de får användas. Försiktighetsprincipen betyder inte att ett ämne är ofarligt bara för att några konsekvenser ännu inte upptäckts, vilket är det synsätt som gäller idag. Försiktighet betyder istället att ett ämne måste bevisas ofarligt för att godkännas.

Satsa mer på forskning om luftföroreningar från vägtrafiken

Luften utomhus har blivit bättre under de senaste decennierna. Halten av partiklar och marknära ozon som vi kan andas in har däremot inte minskat. Luftföroreningar som kommer från vägtrafik orsakar cirka 100 – 200 fall av lungcancer varje år. Samtidigt drabbas barn och unga allt oftare av astma och liknande besvär.

Vi vill öka forskningen om föroreningar och de sjukdomar den orsakar. Den största källan till partiklarna är fossila drivmedel. Arbetet för att minska denna förorening måste därför intensifieras.

Minska mängden tungmetaller

Tungmetaller ger både akuta och långsiktiga hälsoeffekter. I extrema fall har små doser dödlig effekt. Det är speciellt användningen av kvicksilver, kadmium och bly som förtjänar uppmärksamhet. Tre ämnen som bland annat påverkar nervsystemet och hjärnans funktion. Samhället måste bli bättre på att samla in gamla produkter som innehåller de tre tungmetaller.

lerna. Vänsterpartiet vill återföra och höja den handelsgödselskatt som alliansregeringen slopade 2009. Skatten inkluderade en skatt på tungmetallen kadmium vilket innebär att risken för kadmiumhaltig mat ökar.

Elöverkänslighet måste uppmärksammas

Vi utsätts dagligen för olika typer av strålning, från mobiltelefoner, mobilmaster, bildskärmar och elektriska apparater. Allt fler har rapporterat besvär i samband med att de utsatts för strålning. Vänsterpartiet anser inte att man kan bortse från att det kan finnas risker med exponering för elektromagnetisk strålning. Det finns anledning att vara försiktig, framför allt när det gäller barn och unga.

Elöverkänslighet bör kunna betraktas som grund för bedömning av arbetsskada, vilket inte är möjligt idag.

Minska miljöeffekter av läkemedel

Vi vet att det finns rester av läkemedel i våra vatten och att läkemedlens aktiva substanser ofta är verksamma även efter att de kommer ut i naturen. De läkemedel som påverkar mest är könshormoner, antibiotika, cellgifter och betablockerare. Ekosystem kan rubbas och nya sjukdomar utvecklas. Apoteksbolagets kampanj för insamling av läkemedel är bra. Dessutom ska miljömärkning av läkemedel eftersträvas.

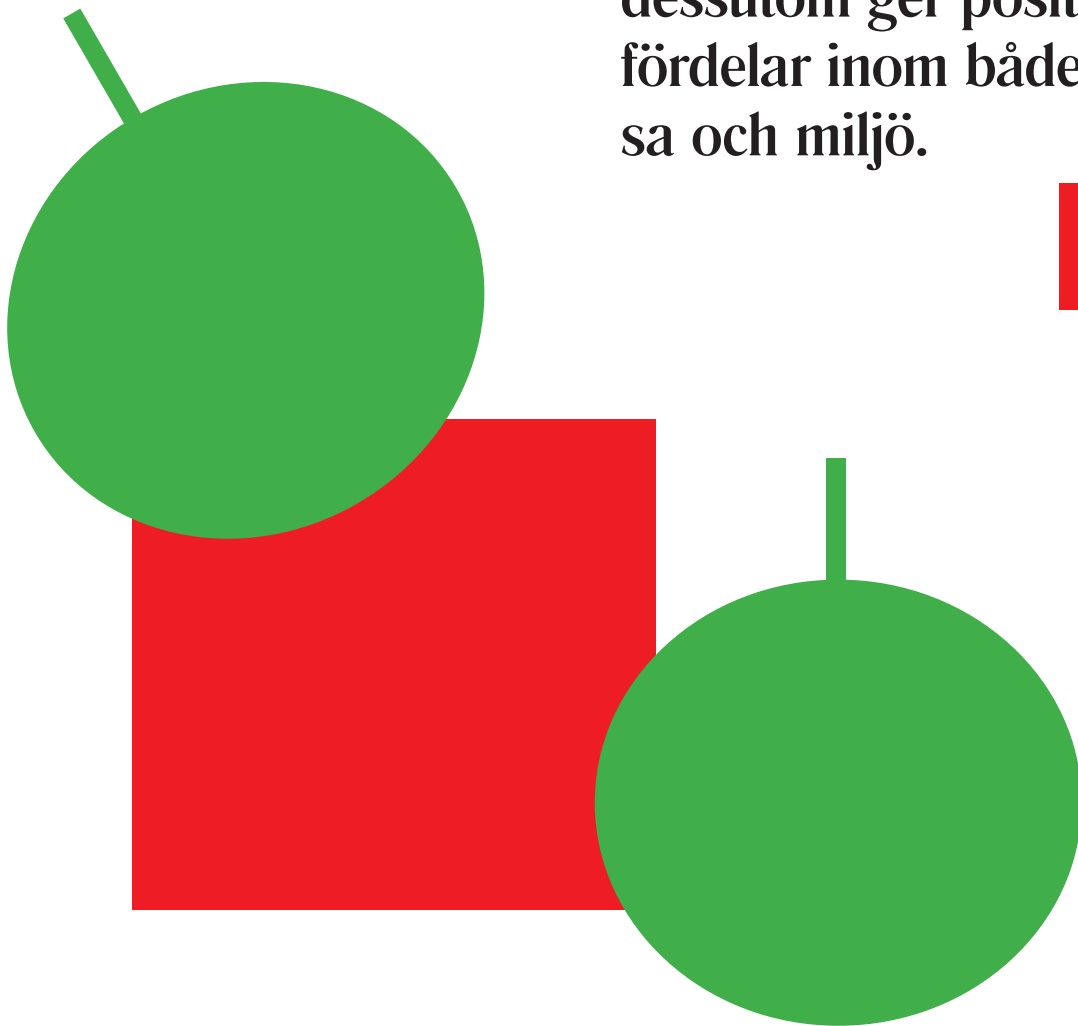
Öka konsumtionen av ekologisk mat

På senare år har våra matvanor förändrats radikalt. Samhällets kostnader för sjukdomar som har

samband med kost och livsstil ökar kraftigt. Vänsterpartiet vill främja konsumtionen och produktionen av ekologisk mat då denna inte innehåller bekämpningsmedelsrester och dessutom ger positiva fördelar inom både hälsa och miljö.



Vänsterpartiet vill främja konsumtionen och produktionen av ekologisk mat då denna inte innehåller bekämpningsmedelsrester och dessutom ger positiva fördelar inom både hälsa och miljö.





Miljörättvisa

Jorden vi bor på förser oss människor med många naturresurser. Men naturresurserna är inte oändliga. Jorden har en ekologisk bärkraft som vi inte kan överskrida. Det gör att miljöfrågan i grunden är en fråga om fördelning av knappa resurser. Miljöpolitik handlar därför också om rättvisa och om solidaritet.

Vänsterpartiet om miljörättvisa

Rättvist miljöutrymme

Vänsterpartiet har slagit fast kopplingen mellan miljö och rättvisa i vårt partiprogram där vi anger att länder, regioner och individer måste hålla sig inom ett rättvist miljöutrymme, det vill säga den mängd resurser som vi kan använda utan att tvinga andra människor att använda sig av en mindre mängd resurser, nu eller i framtiden.

Tanken om ett rättvist miljöutrymme har två beståndsdelar. Den första delen är den grundläggande utgångspunkten att det finns ett givet "miljöutrymme" som vi människor har att röra oss inom. Vi har bara en jord, med vissa givna ekologiska ramar. De ramarna kan inte tänjas hur som helst, utan vi måste se till att leva inom dem.

Lever vi över ett givet miljöutrymme, över ett ekosystems bärkraft, drabbar det oss själva och andra, antingen andra länders människor eller kommande generationer. På samma sätt drabbar tidigare generationers överskridande av ramarna oss i dag. Vi kan inte alltid helt objektivt slå fast hur stort miljöutrymme är, men vi kan göra kvalificerade bedömningar exempelvis gällande nivåer av klimatpåverkande växthusgaser.

Den andra delen av det rättvisa miljöutrymme är frågan om "rättvisa". Miljöfrågan är i grund och botten en fråga om fördelning av knappa resurser. Om man tror på alla människors lika värde borde tillgången till pengar inte vara grunden för en fördelning av världens resurser.

Jorden är vårt gemensamma arv och borde väl då också förvaltas på det sättet. Men i dag är det individer, företag och länder med

mycket pengar som lägger beslag på en långt mycket större andel av det totala miljöutrymme än vad fattiga länder eller individer gör. Det är inte rättvist.

Det behövs politiska beslut för att rika länder ska minska sin miljöpåverkan och för att fattiga länder ska få möjligheten att utvecklas.

Klimaträttvisa

Vänsterpartiet strävar efter ökad klimaträttvisa. Med det menar vi att vi tittar specifikt på klimatförändringarna utifrån ett rättviseperspektiv och på vem som påverkar respektive drabbas av klimatförändringarna. Situationen i världen i dag kan betecknas som djupt orättvis utifrån ett klimaträttviseperspektiv.

Världens rika människor har orsakat klimatförändringarna och har fortfarande störst påverkan på klimatet. De som drabbas är däremot världens fattiga människor. Utifrån ett klimaträttviseperspektiv är det de rika länderna som har det historiska ansvaret för klimatförändringarna och som nu även har det största ansvaret för att minska sina utsläpp. Dessutom måste de rika länderna ge stöd till de fattiga som drabbas av klimatförändringarna.

Miljö, klass och kön

Det finns stora skillnader mellan fattiga och rika även inom länder. Vi anser det behöver synliggöras vilka som överskrider sitt miljöutrymme och med hur mycket, såväl nationellt som globalt. Att synliggöra ojämlikheterna är att visa hur det globala klassamhället ser ut i praktiken.

Den intensiva debatten som förs om miljö och klimat fäster knappt någon uppmärksamhet alls vid kön, trots att det är kvinnor som drabbas hårdast av miljöförändringarna samtidigt som det är män som belastar miljön mest, i såväl rika som fattiga länder. Det handlar om makt och resurser och världens kvinnor har alltjämt mycket ojämsställda levnadsvillkor i förhållande till män.

Vi anser att det är nödvändigt att lyfta miljöfrågorna ur ett genusperspektiv. ■



Om man tror på alla människors lika värde borde tillgången till pengar inte vara grunden för en fördelning av världens resurser.





Rovdjur

Vänsterpartiet anser att alla arter ska finnas i livskraftiga stammar. Rovdjuren har en mycket viktig roll för ett tåligt och hållbart ekosystem varför de stora rovdjuren ska värnas och stammarna ska kunna öka till livskraftiga nivåer.

De stora rovdjuren

Varg jagades hårt från mitten av 1850-talet och framåt. Under 1970-talet fanns en enda ensam individ, ”den sista vargen”, kvar i Norrbotten. Vargen fridlystes år 1966. Sedan 1990-talet har vargstammen gradvis ökat igen, men är fortfarande starkt hotad. Regeringen beslöt 2009 att införa licensjakt på varg för att hålla stammen på 210 individer. Detta beslut togs utan vetenskapligt underlag. Vi anser att licensjakt måste dröja tills vargen uppnått livskraftiga nivåer. En långsiktig förvaltningsplan måste även göras innan en sådan jakt införs. Det är även viktigt att arbeta mot den stora illegala jakten vilken utgör ett betydande hot.

Björn fanns en gång över hela landet men följdes så att den höll på att utrotas. Stammen har vuxit genom fridlysning och kontrollerad jakt. Beräkningar visar på en fortsatt växande björnstam på mellan 2 500 och 3 000 djur. Stammen bedöms i sin helhet som stabil.

Järv har jagats hårt och det utbetalades statliga skottpengar för järv fram till fridlysningen 1969. I dagsläget beräknas att det totalt i Sverige finns omkring 600 djur. Regeringen införde licensjakt även på järven trots att den fortfarande klassas som en starkt hotad art.

Lodjur jagades så kraftigt att det år 1920 ansågs finnas endast en spillra kvar. Därefter har lodjursstammen vuxit. I dag finns det mellan 1 500 och 2 000 djur. Olyckligtvis ändrade Regeringen den av riksdagen tidigare fastställda miniminivån på 300 föryngringar/år till 250 föryngringar/år.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Ta bort licensjakten på varg

Vi anser att licensjakt inte ska införas på arter som inte uppnått livskraftiga nivåer. Då vargstammen i Sverige för tillfället inte är långsiktigt livskraftig kan vi inte acceptera licensjakt.

Öka informationen om våra rovdjur

Satsa på information och undervisning för ökad förståelse för rovdjurspolitiken och för minskad rädsla. Det är viktigt att motverka onödig rädsla. Varg dödade en människa för 185 år sedan och björn har dödat en person på 100 år.

Motverka inavel

Aktiva insatser behövs för att motverka inavel och stärka rovdjursstammarna, i synnerhet vargstammen. Invandrande djur från öster måste tillåtas vandra ner genom norra Sverige. Ökad bevakning och skydd av dessa djur är nödvändigt.

Förebygga rovdjursangrepp

Vi vill öka satsningar på förebyggande åtgärder mot rovdjursangrepp på tamdjur. Antalet tamdjur som skadades eller dödades av rovdjur minskade med cirka 40 procent under 2004 jämfört med året innan trots att rovdjuren växte i antal, tack vare förebyggande åtgärder. Djurägare ska fortsätta ges full ekonomisk ersättning för skador på tamdjur.

Skydd av tamdjur ska ske innanför hägn

Vi vill återinföra 28 § jaktförordningen. Regeringen har infört en ändring av lagen som möjliggör att rovdjur som kan tänkas anfalla tamdjur får dödas av tamdjurs-

ägare. Vi vill återinföra den gamla lydelsen som innebar att skyddet enbart gällde tamdjur innanför hägn.

Hindra den illegala jakten

Illegal jakt utgör ett allvarligt hot mot rovdjurens fortlevnad. Flera av de mest oetiska fallen av illegal jakt har skett genom användning av snöskoter. I Norge finns begränsningar av skoteranvändningen i fjällvärlden. Sådana begränsningar borde även kunna göras i Sverige.

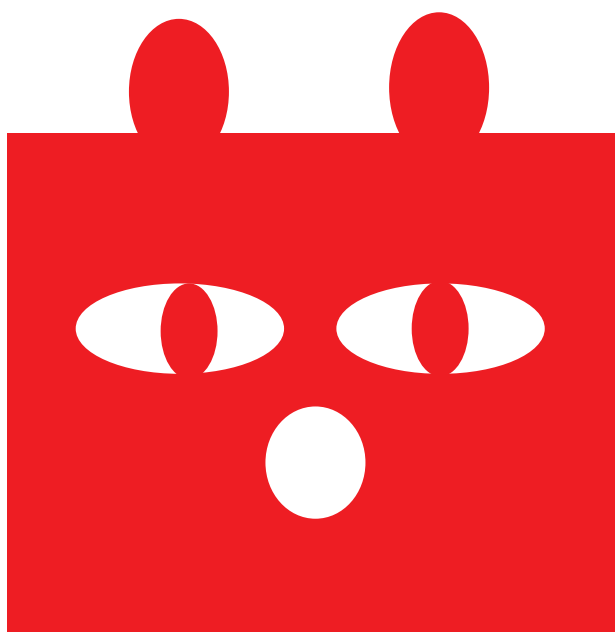
Förbjuda jakt med lodjursfällor

Jakt med fällor orsakar stor smärta och stress hos lodjur. Översynen av denna jaktform är i stort sett obefintlig. Vi anser att denna jaktform är förkastlig ur djurskyddssynpunkt varför den bör förbjudas. ■

Se även kapitel om Biologisk mångfald.



Jakt med fällor orsakar stor smärta och stress hos lodjur. Vi anser att denna jaktform är förkastlig ur djurskyddssynpunkt. Den bör förbjudas.





Sjöfart

Sjöfarten transporterar 90 procent av allt gods som importeras och exporteras till Sverige. Det är det mest energieffektiva transportslaget och förutom muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria. Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att lasta om gods från väg till sjöfart är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Minska utsläppen av olja och andra farliga ämnen

Hittills har svaga miljökrav på sjöfarten gjort att den är betydligt mindre miljöanpassad än vad den borde vara. Vänsterpartiet välkomnar dock beslutet att fartyg med enkelskrov inte får trafikerade inom EU efter 2011. Men det återstår fortfarande att införa ett förstärkt regelverk på en rad områden. Vi anser att Sverige måste vara aktivt internationellt för att minska riskerna för utsläpp av olja och andra farliga ämnen. Sanktionerna för oljeutsläpp måste höjas kraftigt.

Hindra fartyg utan kväverening att trafikera Östersjön

I dag finns få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. I framtiden kommer kväveutsläppen från sjöfarten att överstiga de från land om inget görs. Beprövad teknik för kväverening finns redan som kan minska kväveutsläppen med 90 procent. Vi anser att Sverige måste agera för bindande regler för att förhindra sjöfart utan kväverening i särskilt känsliga havsområden (s.k. PSSA-områden) som Östersjön.

Pröva möjligheterna för kilometerskatt i Östersjön

Vi anser att förslaget om en kilometerskatt för sjötrafik i Östersjön bör provas. Förslaget innebär att alla fartyg betalar en avgift som baserar sig på hur mycket svavel och kväve man släpper ut. Ambitionen bör vara att samtliga länder runt Östersjön omfattas av förslaget. Teknik för att registrera fartygens transportsträckor finns redan idag.

Minska miljöbelastningen från fritidsbåtar

Ett ökat antal fritidsbåtar leder till ökad belastning på havsmiljön. De flesta utombordsmotorer är av 2-taktstyp och ökar den giftiga belastningen i hav och sjöar. Ofta körs utombordarna dessutom i lugna, grunda vikar där mycket av vattenorganismernas föryngring sker. Utsläppen av kolväten från båtar på svenskt vatten är betydligt större från fritidsbåtar än från handelssjöfarten.

Det finns miljövänliga bränslealternativ till tvåtaktsmotorer. Alkylatbensin minskar utsläppen av svärnedbrytbara ämnen (t.ex. PAH) med upp till 90 procent. Det används dock i mycket liten omfattning då det finns få tankställen och liten efterfrågan.

Vänsterpartiet vill därför sänka skatten på alkylatbensin och utforma ett skrotningsbidrag för tvåtaktsmotorer. Vi vill delvis finansiera detta genom att beskatta fritidsbåtar.

För att ytterligare minska miljöbelastningen vill vi införa förbud mot utsläpp av toalettavfall från mindre fartyg och fritidsbåtar. ■



Skog

Skogen är mer än träd; den är växter och djur, en plats för avkoppling eller äventyr och en av våra största naturresurser. Stora krav behöver därför ställas på brukandet av skogen för att alla dessa intressen ska kunna tillgodoses.

Ungefär två tredjedelar av Sverige består av skog. På cirka 90 – 95 procent av dessa marker bedrivs skogsbruk. Skogen har under många hundra år försett Sverige med råvaror och bidragit till vår välfärd.

Skogsmarken är av avgörande betydelse för hela ekosystemets funktion. Skogen är också av stor betydelse för vattnets kretslopp. Skogsbruk måste ske på ett sådant sätt att skogslevande arter inte utrotas. I dag är över 2000 av dessa arter hotade eller missgynnade. Olika slags markutnyttjande och skogsbruk under århundraden har skapat ett skogslandskap där ytterst få arealer påminner om ett naturligt skogstillstånd. Stora skogsområden med höga naturvärden är dock fortfarande oskyddade och totalt sett minskar arealen skog med höga naturvärden.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Skydda mer skog

Det moderna skogsbruket med kalhyggen ger stora negativa effekter för den biologiska mångfalden. Vi anser att större hänsyn måste tas till den biologiska mångfalden och vi vill därför kraftigt öka andelen skyddad skog. Inga skogar med höga naturvärden ska avverkas.

Kraftigt ökade anslag krävs för att skydda skog genom naturreservat, naturvårdsavtal och biotopskyddsområden.

Införa hyggesfritt skogsbruk som alternativ

Trakthyggesbruket är den nästan helt dominerande skogsbruksmetoden i Sverige. Vi vill stimulera alternativ till hyggesbruket för att stärka hänsynen för naturvård och rekreation. För detta krävs en förändring av nuvarande skogs-vårdslagstiftning.

En nationell strategi behövs för bioenergi

Skogen är en energiråvara. Det bio-bränsle som skogen producerar är en viktig del i omställningen till ett fossilfritt energisystem. Biobränsleuttaget måste dock ske i med hänsyn till både naturvård och rekreationsmöjligheter. Vi anser att det behövs en nationell strategi för bioenergi. Den stora utmaningen är att vi samtidigt ska klara av att öka produktionen av bioenergi och minska hoten mot den biologiska mångfalden.

Stärka rekreationsmöjligheter i våra skogar

I skogsbruket måste också skogens värde som just skog bedömas. Skog har, särskilt intill tätorter, ett högt natur- och rekreationsvärde, ett

värde som kan överstiga värdet vid en avverkning. Skogsbruket i tätortsnära skogar ska bibehålla eller aktivt förstärka skogar som är attraktiva för det rörliga friluftslivet. Alternativ till hyggesbruket bör tillämpas i dessa områden.

Samla statens skogar

Vänsterpartiet vill se till att staten bedriver ett aktivt förvaltningsarbete över sina skogsområden. Det statliga ägandet av skogsområden bör samlas i ett bolag. Det nya skogsbolaget bör inte ha avkastning som främsta mål, utan en hållbar användning av skogens resurser. Parallellt med det bör bolaget åläggas att avsätta större arealer till skyddade naturområden.

Eftersom den skyddsvärda skogen huvudsakligen är privatägd underlättas reservatsbildningar ofta om det finns lämplig bytesmark att tillgå.

Öka det globala ansvaret

På ett globalt plan måste användningen av träråvara minska, framförallt hos de rika länderna. Ömtåliga biotoper och ekosystem måste ges ett ökat skydd.

Ursprungsfolk som lever i, och i symbios med, skogsområden världen över bör ges ökad makt över sina ursprungliga områden. ■



Strandskydd

Strandskyddet är en viktig del i den svenska allemansrätten som i sin tur är central för vår välfärd. Stränderna ska vara till för alla.

Strandskyddet infördes som ett principiellt förbud mot att bygga närmare strandlinjen än 100 meter, med möjlighet till dispens om stranden ändå inte var tillgänglig för allmänheten. Många kommuner har dock genom åren utnyttjat möjligheterna till dispens alltför generöst vilket lett till förluster för både allemansrätten och naturen.

Strandzonerna är av mycket stor betydelse för den biologiska mångfalden. Många av våra fiskarter är helt beroende av den skyddade och näringsrika miljön vid stranden. Stränderna är även hållplatser för flyttfåglar där de kan fylla sina nödvändiga energireserver. Nästan en tredjedel av Sveriges hotade eller missgynnade arter är knutna till strand- eller vattenmiljöer. En restriktiv inställning till att bygga vid vatten har även fått ökad betydelse för att minska negativa effekter av klimatförändringarna i form av översvämningar, ras och erosion.

Vänsterpartiet anser att den nuvarande strandskyddslagstiftningen (antagen 2009) öppnar för fortsatt exploatering av strandmiljöer i tätbefolkade områden.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Stränderna ska vara till för alla

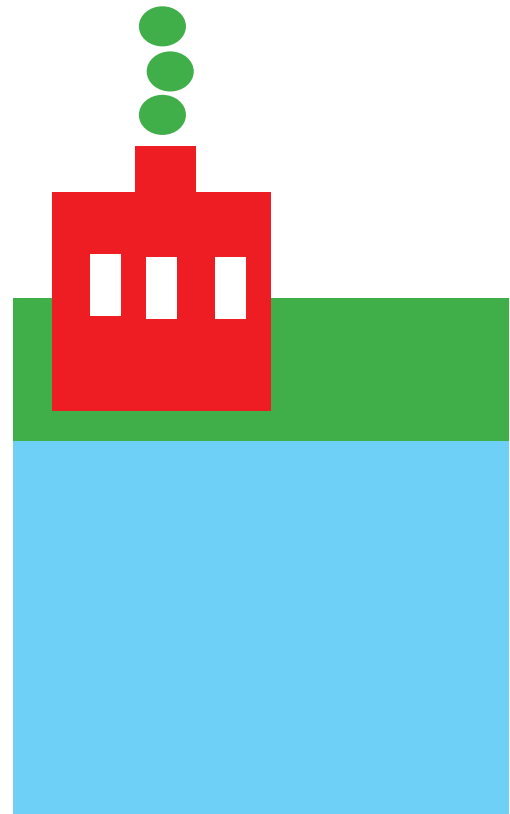
Lagen ger idag för stora möjligheter till kommunerna att försämrat strandskyddet. Samtidigt brister lagstiftningen i krav på skärpningar i strandskyddet där det behövs. Risken är därför stor att stränderna blir tillgängliga för ett fåtal istället för alla. Vi vill därför genomföra skärpningar i lagstiftningen för att motverka detta.

Strandskyddet ska vara balanserat och tydligt

Vi anser att glesbefolkade områden med god tillgång till obebbyggda stränder ska kunna få fler dispenser, utan att strandskyddets syften äventyras. Det finns på många platser runtom i Sverige ett väl-motiverat behov av att ge utrymme

för ett strandnära byggande i syfte att underlätta utvecklingen av landsbygden. Dock behövs det klargöras vad begreppet landsbygdsutveckling står för. Vi menar att det måste innebära åtgärder som ger möjlighet till fler bestående arbetstillfällen.

Det behövs även högre krav på beslutsunderlag när områden för landsbygdsutveckling ska inrättas. En kartläggning av kommunens områden måste redovisa naturvärden och friluftsaspekter och innehålla kartmaterial som gör det möjligt att bedöma tillgången på olika strandmiljöer. Även populära utflyktsmål och viktiga strandområden för tätorternas långsiktiga tillgång till natur ska kartläggas. ■





Trafiksnål samhälls- planering

Trafikpolitiken måste ta sin början i att skapa ett samhälle som uppmuntrar tillgänglighet, men motverkar onödiga transporter. Om man kan minska själva trafikarbetet är det bra för både miljön, energiförbrukningen och för de som inte har god tillgång till bil.

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

IT-sektorn kan på många sätt användas för att minska miljöpåverkan, samtidigt som tillgängligheten ökar. 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.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Förbättra regional samordning

En bebyggelseutveckling som medvetet styr mot ett minskat transportarbete är viktigt för att styra samhället mot låg miljöpåverkan. Vi vill därför ha en ökad regional samordning och att den regionala nivån får större makt.

Kommunala transportplaner upprättas

Idag behöver någon som bygger nya bostads- och företagsområden inte ta ansvar för hur man kan minska transporternas miljöpåverkan.

Vi tycker att kommuner ska få ställa krav på att exploatörer, i samband med detaljplanering, upprättar transportplaner med syfte att minska transportbehov och öka andelen miljövänliga resor.

Staten ska gå före – miljöanpassade resor ska vara norm

Staten har en viktig roll som förebild. Om de statliga verksamheterna har effektiva och miljöanpassade transporter uppfattas det som ”norm”. Därför anser vi att de statliga myndigheterna ska göra den miljöanpassade resan till norm.

Minska etablering av externhandel för dagligvaror

Etableringen av externa köpcentrum är en miljöfråga, en jämlikhetsfråga och en jämställdhetsfråga. Det är de billösa i samhället som drabbas medan bilförarna, som till 70 procent är män, ökar sin tillgänglighet. Kvinnor, pensionärer, personer med funktionsnedsättning och låginkomsttagare är grupper där tillgången till bil är lägre.

Externhandeln leder till ett ökat bilberoende med miljöpåverkan som ökat buller, mer resurs- och energiförbrukning och utsläpp av hälso- och klimatstörande ämnen.

Vi måste hindra en utveckling mot flera externa köpcentra.

Klimatmål för IT-sektorn tas

Staten bör sätta upp mål för hur en E-strategi inom IT-sektorn kan minska koldioxidutsläppen samt konkret vilka medel som ska användas för att nå de uppsatta målen.

Bredband blir tillgängligt för alla

För att inte förstärka klyftan mellan tätbebyggda områden och glesare bygder måste staten ta ansvar för att alla kan få tillgång till bra bredband, vilket betyder en överföringskapacitet som i alla fall inte är lägre än 2 Mbit och att detta sker till kostnader som är likvärdiga över hela landet.

Staten bör också mer aktivt använda sig av statliga företag som Teracom för att bygga upp en rikstäckande infrastruktur. Genom ett statligt ansvar kan utvecklingen bli positiv och leda till att vardagen förenklas för de flesta, samtidigt som miljöpåverkan minskar.

Minska den digitala klyftan

Om IT ska kunna minska miljöpåverkan måste den göras tillgänglig för alla. Idag är det ca 20 procent av befolkningen som saknar tillgång till Internet i hemmet.

Exempel på åtgärder för att minska den digitala klyftan är att göra insatser inom skolan. Barn växer upp i hem med olika grad av IT-kunskaper och tillgång till IT. Därför ska IT vara en naturlig

del i skolans arbete. Det finns även behov av att utarbeta ett jämställdhetsprogram för IT-politiken. Det behövs också utvecklingsprojekt med inriktning på IT-användning för personer med funktionsnedsättning. Vidare är det viktigt att erbjuda tjänster på olika språk och som riktar sig till personer med utländsk bakgrund.

Vi behöver till sist informations- och utbildningsprojekt som kan aktivera de människor som inte har tillgång till eller av olika anledningar inte använder sig av Internet.

Samhället måste utnyttja tekniken inom lokala mediecenter på bibliotek och skolor. Det offentliga samhällets information och fakta ska ha hög tillgänglighet till IT. Modern teknik på arkiv, museer och bibliotek har därför en stor betydelse.

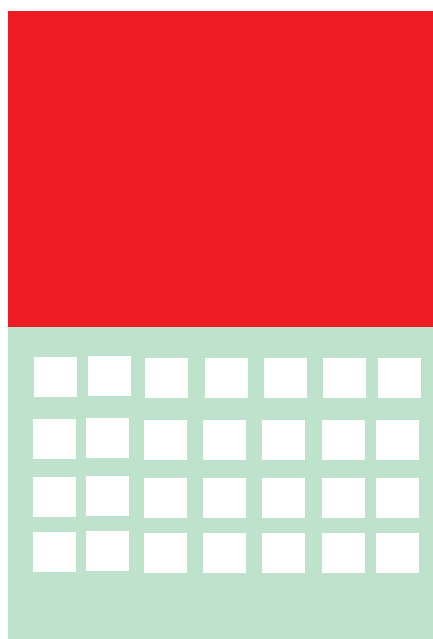
Öppna källkoder och öppna standarder

IT måste vara ett utvecklingsområde där alla ges tillgång att fritt utveckla sin kreativitet, där man har en chans att använda program efter eget huvud, där varje människa har rätt att anpassa program efter det behov man har, där individen har rätt att dela med sig av program och information samt att det finns en möjlighet för varje människa att förbättra och utveckla ett program. Utifrån ett miljöperspektiv är det väsentligt att IT-utvecklingen inte hindras eller hämmas.

Vi vill att de statliga myndigheterna ska övergå till ett system med öppen mjukvara och öppna standarder. ■



Staten ska ta ansvar för att alla kan få tillgång till bra bredband, vilket betyder en överföringskapacitet som i alla fall inte är lägre än 2 Mbit och att detta sker till kostnader som är likvärdiga över hela landet.





Trängselavgifter

I storstäder i hela världen är trafikproblemen enorma med trängsel och köer. Dessa trafikproblem ger även globala och lokala miljöeffekter.

Bilarnas avgaser innehåller koldioxid, en växthusgas som påverkar jordens klimat mycket negativt. Avgaser innehåller också kväveoxid som försurar miljön, och dessutom partiklar som skadar människors hälsa. Bland annat ger de lungsjukdomar.

På många håll har man försökt lösa trängseln genom att bygga nya bilvägar, oftast stora motorleder. Men det har visat sig att detta inte är någon lösning. Den internationella erfarenheten säger att nya vägar bara leder till mer biltrafik och man står kvar med samma problem. Däremot hjälper trängselavgifter kombinerade med bättre kollektivtrafik. Trängselavgift i trafik bygger på principen att den som kör bil in i ett visst område får betala en avgift anpassad till plats och tidpunkt.

London införde trängselavgift för trafik till city 2002. I Stockholm infördes trängselavgift först som ett försök 2006, när S-V-MP styrde. Ett permanent system infördes av den borgerliga regeringen i augusti 2007. De positiva effekterna blev genast tydliga. När man mätte vid det första försöket såg man att antalet bilar som körde in och ut från Stockholms innerstad minskade med 20 procent.

Samtidigt satsade man på kollektivtrafiken så att antalet resor ökade med 50 000 om dagen. Kötiderna i den trafik som var kvar halverades och nyttotrafik som leveranser, ambulanser och taxi kom lättare fram.

Både miljön och människors hälsa vann alltså på trängselavgifterna.

Därför är Vänsterpartiet för trängselavgifter

Vilka trafiksystem man väljer att satsa på – motorleder eller kollektivtrafik – är också en social fråga. De grupper som använder kollektivtrafiken mest är kvinnor, låginkomsttagare, studerande, barn, ungdomar och äldre.

Undersökningar visar att trängselavgifter har en positiv fördelningseffekt; kvinnor, låginkomsttagare, äldre och barn gynnas. Att satsa på trängselavgifter i kombination med ökad kollektivtrafik underlättar alltså för stora grupper och är en jämställdhetsfråga.

Hela landet vinner

Införande av trängselavgift påverkar inte bara storstäderna. Minskat bilåkande minskar den totala klimatpåverkan. I mer glesbebyggda delar av landet finns inte möjligheter till lika omfattande kollektivtrafik. Sverige måste minska sina utsläpp av växthusgaser. Om man minskar biltrafiken i storstäderna behöver man inte minska bilåkandet i andra delar av landet så mycket.

Idag diskuterar man att införa trängselavgifter i Göteborg och Malmö. Vänsterpartiet stöder det och vill gärna att de införs på andra håll också. Ett problem är dock att en kommun inte själv kan välja att införa trängselavgifter. Vänsterpartiet anser att kommuner i framtiden ska ha frihet att införa trängselavgifter. Tills en sådan lagstiftning finns på

plats vill vi att en kommun ska kunna få tillstånd av regeringen att göra det.

Intäkterna ska stärka kollektivtrafiken

Vänsterpartiet anser att pengarna från trängselavgifterna främst ska satsas på kollektivtrafiken.

Den borgerliga regeringen har bestämt att inkomsterna från de nuvarande trängselavgifterna i Stockholm ska gå till att bygga nya motorleder, som Förbifart Stockholm. Vägprojekten beräknas kosta cirka 25 miljarder.

Regeringen har inrättat en särskild vägfond för att pengarna inte ska kunna gå till kollektivtrafiken. Detta är desto märkligare eftersom det hölls en folkomröstning innan de permanenta trängselavgifterna infördes. På valsedeln stod det att intäkterna skulle användas till både kollektivtrafik och vägar. Att satsa inkomsterna enbart på nya vägar motverkar själva syftet med trängselavgifterna.

Vänsterpartiet anser att inkomsterna från trängselavgifterna ska gå till regionen där trängselavgifter tas ut, så att lokala och regionala representanter kan avgöra användningen. Även om vi tycker att pengarna i huvudsak ska gå till kollektivtrafiken accepterar vi därmed att en del av pengarna kan komma att användas till vägar. ■

Se även Kollektivtrafik och Klimat



Vägtrafik

Transporter som sker på vägar måste på sikt utföras av fordon som är ekologiskt hållbara och bensin- och dieslbilar måste successivt fasas ut. För detta krävs en rad åtgärder. Miljöbilar får inte bara kopplas till drivmedlet utan måste i högre grad vara energieffektiva. Styrmedlen ska därför vara inriktade på att gynna ökad energieffektivitet av fordon.

Jämfört med andra EU-länder har Sverige en låg beskattning av vägtrafiken. Enligt EU-kommissionen har Sverige det lägsta skattetrycket med ca 2 procent av BNP. Övriga länder ligger i intervallet 2-4 procent av BNP.

I dag har Sverige Europas mest energislukande vägfordon för persontransporter och därmed högst koldioxidutsläpp per körd sträcka för fordonen. För att ändra på detta måste fler transporter ske med transportmedel som är mer ekologiskt hållbara (t.ex. tåg och buss) och genom omställning av själva vägtrafiken.

Vänsterpartiet arbetar för att:

Minska hastigheterna på vägarna
Största orsakerna till dödsfall inom trafiken är hastighetsöverträdelser och alkoholförbrukning. Vi anser att hastigheten på vägarna måste sättas restriktivt och vill inte höja hastigheten. Hastighetsnivåerna är även viktiga från ett miljöperspektiv, då högre hastigheter leder till negativ klimatpåverkan genom större utsläpp av koldioxid. Lägre hastigheter minskar bränsleförbrukningen och ger därmed mindre utsläpp kväve, kolväten och koldioxid.

Hastighetsövervakningskameror är därför en kostnadseffektiv miljöåtgärd.

Fossila bilar ska fasa ut

Prognoser pekar på att det mellan 2012 och 2015 endast kommer att säljas miljöanpassade bilar. I ett kortare perspektiv är det antagligen viktigast att få fler godstransporter att färdas på spår och att fler persontransporter sker med kollektiva färdmedel. I ett kortare perspektiv är även utbyggnad av biogas och etanol viktiga. Men både produktion av biogas och etanol måste ske på ett ekologiskt och socialt hållbart sätt, vilket inte alltid är fallet idag. Men andra energibärare väntar tyvärr på sin introduktion. Det kan vara vätgas eller laddhybrider.

Trots att vi inte vet vilka bränslen eller drivmedel som kan vara aktuella framöver är det dock viktigt att sända en politisk signal till fordonstillverkare om att de ska styra produktionen till fordon som drivs med förnybara bränslen eller drivmedelsystem. Vi anser att det från 2013 inte ska säljas bilar som bara använder sig av fossil drift, utan bilen måste även kunna

köras på biodrivmedel eller annat hållbart drivsystem, t.ex. el.

Biodrivmedel

På frågan om biodrivmedel är bra eller dåliga är det omöjligt att ensidigt svara ja eller nej. Avgörande är ofta hur drivmedlet produceras. Att utvinna etanol ur spannmålsprodukter är ofta ingen bra metod då energieffektiviteten är så låg. Dessutom konkurrerar produktionen med nödvändig livsmedelsproduktion i syd. I Sverige går dock 80 procent av spannmålsproduktionen till att föda upp djur.

Att utvinna etanol ur cellulosa kan dock ha en större potential. Genom en så kallad kombi-anläggning i Örnsköldsvik finns möjlighet att samtidigt producera etanol, biogas, el och fjärrvärme. Det är ett mycket bra sätt att använda resurser på. Energieffektiviteten i anläggningen är 70-75 procent och koldioxiden reduceras med över 90 procent. Etanol från cellulosa är således en intressant utvecklingsinriktning även om det förmodligen är ett mellansteg på väg mot framtida drivmedel.

Etanol från svensk skog får dock inte påverka den biologiska mångfalden negativt och en balans mellan uttag av bränsle till etanol och till övrigt material från skogen är nödvändig.

Sett ur ett livscykelperspektiv är dock oftast biobränslen att föredra. I en livscykelanalys tar man hänsyn till produktion, distribution och det som kommer ut från avgasröret. Och där är biodrivmedel i allmänhet (även om det finns undantag) mycket bättre än diesel och bensin.

Alla bränslen ska certifieras

En stor del av den etanol som konsumeras i Sverige kommer från Brasilien. Det som gör etanolen billig i Brasilien är dels att råvaran till etanol i huvudsak är en biprodukt vid sockerodling och att sockerrör har en hög avkastning per hektar. För Sverige är den importerade etanolen en miljövinst, trots den långa transportsträckan, då den ger mindre koldioxidutsläpp än nuvarande inhemsk etanolproduktion.

En stort problem med den brasilianska etanolen är de sociala villkor som råder på sockerplantagerna. Fruktansvärda arbetsvillkor, långa arbetsdagar och ibland slavliknande förhållanden har rapporterats. Liknande villkor finns för den importerade palmoljan, vars utvinning dessutom ger förödande konsekvenser för regnskogen.

Detta är självfallet oacceptabelt. Import av drivmedel måste ske utifrån sociala och ekologiska hållbarhetsvillkor. Det kan dock inte vara rimligt att det ska ställas högre krav på biobränslen än på fossila bränslen. All fordonsbränsle bör därför certifieras utifrån kriterier på både social och ekologisk hållbarhet.

Vi anser att en utgångspunkt i samband med produktion av biodrivmedel bör vara att dessa ska leda till minst 50 procents reduktion av koldioxidutsläppen, att den biologiska mångfalden inte hotas, att framställningen inte sker på bekostnad av livsmedelsproduktion i regioner med matbrist, att lönerna är skäliga, att arbetsförhållandena är säkra och rimliga samt att produktionen inte tränger ut lokalbefolkningen.

Sverige bör verka för att alla

former av fordonsbränslen certifieras utifrån kriterier om en hållbar produktion.

Ett livscykelerspektiv på drivmedel tas fram

För att få en mer rättvisande bild över vilken social och ekologisk påverkan olika bränslen har krävs en samlad redovisning ur ett livscykelerspektiv. Det betyder att man ser till bränslets totala påverkan från produktion via distribution och slutligen konsumtion. Vi anser att det snarast bör tillsättas en utredning som på vetenskaplig grund går igenom olika bränslesorter ur ett livscykelerspektiv.

Definitionen av miljöbil blir tydlig

Vad som är en miljöbil bedöms inte lika i lagstiftningarna. Vad som är en miljöbil kan skilja sig åt beroende på om det handlar om förmånsbeskattning, trängselskatt eller statliga myndigheters inköp av miljöbilar. Vi anser att ett nytt lagförslag behövs för att skapa en enhetlig definition av vad som är en miljöbil.

Staten bara ska köpa miljöbilar

Vi vill ändra lagstiftningen så att alla bilar som statliga myndigheter köper in ska vara miljöbilar. Dessutom bör kraven för vad som är en miljöbil skärpas när det gäller utsläppsnivåer, bränsleförbrukning och energieffektivitet.

Subventionera efterkonvertering av äldre bilar

Genomsnittsåldern på svenska personbilar är mer än tio år. Potentialen för efterkonvertering är med andra ord stor. Vi vill införa en konverteringspremie för de som

byter från bensen till grönt drivmedel. Premien ska vara på 5 000 kr för byte till etanol och 10 000 för byte till biogas eller el. Fordonsbeskattningen för konverterade fordon ska även sänkas.

Höja skatten på drivmedel och bensen

Priset på transporter ska inkludera kostnader för miljöskador, hälsoeffekter, trafikolyckor och andra samhällsekonomiska kostnader. Bensinskatten är ett mycket effektivt ekonomiskt styrmedel för att styra till transporter som är bättre för miljön. Den innebär dessutom en omfördelning från män till kvinnor eftersom det är män som i högre utsträckning är användare och ägare av bilar.

De rödgröna vill av miljöskäl höja bensinskatten med totalt 49 öre för konsumenterna fram till och med 2012. För att kompensera för de som inte har något alternativ till bilen så vill vi inom de rödgröna samtidigt höja reseavdraget. Dessutom genomförs kraftiga satsningar på kollektivtrafik i hela landet. Även stöd till efterkonvertering av bilar till miljöbilar ingår i vårt gemensamma förslag.

Vänsterpartiet skulle vilja gå längre när det gäller att kompensera låginkomsttagare och glesbygdsbor. Vi hade gärna sett ett riktat statligt stöd till ökat resande med kollektivtrafik i glesbygd och sänkt fordonsskatt i vissa glesbygdskommuner.

Hållbara drivmedel ska vara befriade från skatt och moms

Efterfrågan på biodrivmedel är väldigt beroende av priset på fossila bränslen som bensen och diesel.

Vi anser inte att det är rimligt att det ska finnas särskilda tullar på brasiliansk etanol när det inte finns några tullar på råolja, som omvandlas till bensin eller diesel.

Därför anser vi att tullavgiften på importerad etanol ska avskaffas. Etanol och biogas är idag befriade från energi- och koldioxidskatt. Vi anser att denna skattebefrielse ska kvarstå. Vi skulle dessutom vilja ta bort eller sänka momsen på förnyelsebara drivmedel. EU:s mervärdesdirektiv tillåter dock inte detta.

Vänsterpartiet vill därför att Sverige agerar i EU för en ändring så att det blir möjligt att sänka momsen i syfte att minska miljöbelastningen.

Göra fordonsskatten mer koldioxidbaserad

Vi vill göra fordonsskatten än mer miljöinriktad. Koldioxidkomponenten i fordonsskatten bör höjas för nya bilar och vi vill dessutom utreda möjligheten att införa koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar.

Införa kilometerskatt för tung trafik

Lastbilstransporterna står för den största delen av trafikökningen på våra vägar. För att motverka ytterligare ökning och stimulera bränsleeffektivare transporter vill vi därför införa kilometerskatt för tunga fordon. Förutom miljöperspektivet kan en kilometerskatt även skapa jämbördiga konkurrensförhållanden mellan svenska och utländska åkare. Alla tunga fordon som förflyttar sig på svenska vägar kommer att betala kilometerskatten.

Vi vill även att skatten differentieras så att lägre skatt kan tillämpas där alternativ till vägtransporter saknas.

Miljöinriktad förmånsbeskattningen och försäljningsskatten

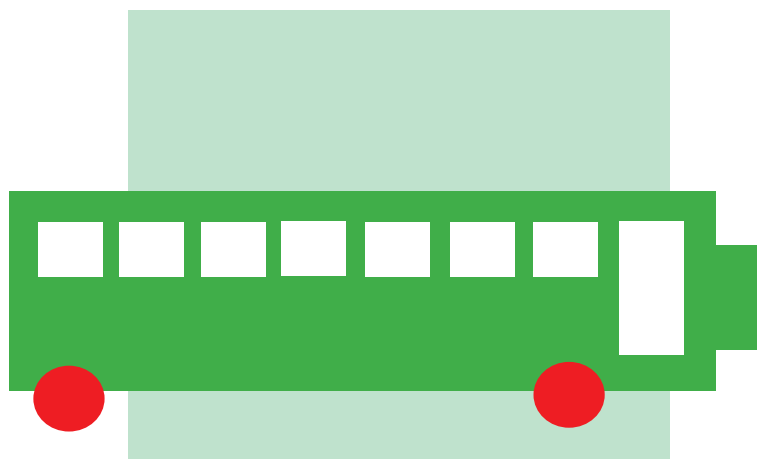
Uppskattningsvis 25 procent av nybilsförsäljningen är förmånsbilar. Vi anser att förmånssystemet ska ändras så att det baseras på bilarnas miljöpåverkan, det vill säga ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet.

Vänsterpartiet vill dessutom införa en försäljningsskatt som är koldioxidrelaterad. Det skulle ge tydliga signaler till fordonstillverkare och stimulera köp av mindre bilar.

Skapa ett reseavdrag som gynnar kollektivt resande

Vänsterpartiet eftersträvar ett reseavdragssystem som inte missgynnar kollektivtrafikresenärer (i huvudsak kvinnor), så som dagens system gör. Vi vill istället utforma ett system som gynnar den enskilda att färdas med kollektivtrafik och samtidigt inte missgynnar de som bor i glesbygd. ■

Se även Energieffektivisering och Klimat.





Östersjön

Östersjön är ett av de största bräckvattenhaven på jorden. Östersjön kan i många avseenden även betraktas som en stor insjö. Det är ett känsligt hav med låg vattenomsättning med ett medeldjup på endast 56 meter, vilket kan jämföras med Medelhavets 2 000 meter. I dag är havet ett av det mest förorenade i världen och tillhör en av jordens mest hotade miljöer.

Människans påverkan – eller förstörelse – av Östersjön har gått så långt att det är osäkert om det går att hindra fortsatt försämring. Att växthuseffektens uppvärmning av haven påverkar det marina livet är säkert men ännu ser forskarna inte vidderna av dessa. Vänsterpartiet arbetar aktivt för att de svenska miljömålen uppnås och för internationellt bindande åtgärder för havet.

Svenska miljö kvalitetsmålen

I Sverige ligger det övergripande målet *Hav i balans samt levande kust och skärgård* som grund för lagstiftning och åtgärder som berör våra hav. Målet slår fast att:

”Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård ska bedrivas så

att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar”.

Inriktningen är att detta ska nås inom en generation.

Övergödning och utsläpp

I dag bor över 85 miljoner människor i Östersjöns avrinningsområde. Det innebär stor belastning på havet med utsläpp av kväve- och fosforföroreningar från storskaliga jordbruk, sopförbränning, och avlopp vilket har skapat övergödning och syrebrist. En effekt av detta är de stora algbloomingarna som i vissa fall innehåller giftalger. De största kväveutsläppen kommer från Tyskland, Polen och Danmark samt från sjöfarten vars utsläpp av kväve till havet ökat. Trafikens betydelse för övergödningen har tidigare underskattats.

Miljögifter och oljeutsläpp

Ett av de mer allvarliga miljöproblemen är de skadliga tungmetaller som hamnat i havets ekosystem. Halterna av gifter i fet Östersjöfisk som lax och strömming är så höga att det inte är hälsosamt att äta för mycket av detta annars så nyttiga livsmedel. PCB och dioxiner är några av ämnena som spridits till havet. Halterna av radioaktiva föroreningar som strontium-90 and cesium-137 är högre i Östersjön jämfört med andra hav. Ett annat stort problem är oljeutsläpp.

Hotat marint liv

Det marina livet i havet har en allt sämre produktionsförmåga då arter av växter och djur minskar i antal. Många arter är hotade och torsken håller på att försvinna från Östersjön av både syrebrist, föroreningar och överfiske.

Fiskeflottan inom EU är för stor och fiskekvoterna för höga i förhållande till fiskbestånden. ICES som är en mellanstatlig, opolitisk organisation för marin forskning ger årliga rapporter om fiskebeståndens tillstånd. Vi menar att ICES rekommendationer ska följas.

I april 2004 blev havet officiellt klassat som ”särskilt känsligt havsområde” (PSSA) av FN:s sjöfartsorganisation IMO vilket vi aktivt har verkat för.

I juli 2006 trädde PSSA-klassningen i kraft med begränsningar för oljetankertrafiken och öppningar för framtida regelverk som kan förebygga utsläpp av olja eller andra föroreningar. Idag rör sig ständigt 2 000 stora fartyg med olja, farliga kemikalier och passagerarfärjor på havet. Mängden transporterad olja ökade från 22 miljoner ton under 1995 till cirka 90 miljoner ton under 2005.

Det krävs nationella och internationella åtgärder för att rädda Östersjön. ▶

Vänsterpartiet arbetar för att:

Införa ett tydligt och skärpt ansvar för havsmiljön

Ytterligare medel för Östersjöns renovering måste avsättas och EU:s övriga verksamheter och medel måste direkt bidra till att förbättra Östersjöns miljö. Det gäller bland annat miljöanpassade bidrag till jordbruk, värnade av den biologiska mångfalden och investeringar i transportsektorn.

Miljöanpassa jordbruket runt Östersjön

Prioritera stöd och regler som hindrar näringsläckage: kantzoner som effektivt fångar näringen, ökad anläggning av våtmarker, musselodlingar och ekologisk djurhållning. Återinför skatten på fosfor och kväve i handelsgödsel och låt intäkterna gå till jordbruket genom stöd till miljöåtgärder. Subventionera och stimulera den svenska ekologiska produktionen.

Införa kretsloppsbaseade avlopssystem

Fortsatt forskning och pilotanläggningar av va-system som inte belastar havet utan baseras på slutna kretsloppslösningar. Prioritera stöd till reningsprojekt där de gör som mest nytta. Vänsterpartiet vill införa ett statligt stöd för gemensamhetsanläggningar som förbättrar de enskilda avloppen.

Minska påverkan från sjöfarten och trafiken

Sjöfarten måste bli säker och ekologiskt hållbar för att i framtiden även ta över de långväga fossila transporterna på land. Vi arbetar för internationella avtal inom EU och inom PSSA med krav på att fartyg tvingas använda den kata-

lysatorteknik som finns idag och rena fartygens kväveutsläpp med 90 %. Att åtgärder för minskade utsläpp tas fram, säkrare farleder och fartyg skapas och en ökad kontroll av och höjda sanktioner mot illegala utsläpp införs är viktiga komponenter för friskare hav.

Genom satsningar på kollektivtrafik, järnväg och etanol och biogas minskar vi de fossila utsläppen. Kilometerskatt på lastbilstrafik och miljöskatter på flyg- och sjöfartsbränsle är viktiga ekonomiska styrmedel.

Minimera avfall och sopförbränning

Förbränning och deponering av avfall sprider dioxiner och tungmetaller som påverkar haven. Avfallsmängder ska minimeras, avfall som ändå uppstår ska återanvändas, i andra hand återvinnas och i tredje hand förbrännas.

Stoppa radioaktiva nedsmutsningen

Sverige ska verka för att HELCOM initierar en minskning av den radioaktiva nedsmutsningen i havet. Inför ett moratorium för ytterligare kustnära placeringar av nya reaktorer och anläggningar för radioaktivt avfall.

Införa ekosystem baserat fiske

Anpassa fisket till vad som är möjligt för fiskebeståndens överlevnad. Följ internationella havsforskningsrådets ICES vetenskapliga rådgivning om fiskebestånd och fiskeuttag. Vi anser att rådets rekommendation om torskfiskestopp ska följas. Vi vill införa en stärkt kontroll och ursprungsmärkning för att minska överfiske och svartfiske.

Stärka kemikaliepolitiken

Vänsterpartiet arbetar för en stark kemikalielagstiftning i Sverige och i EU. Försiktighetsprincipen och substitutionsprincipen ska gälla. Bevisbördan, att bevisa att kemikalien inte är skadlig, ska ligga på företagen som säljer den. Vi vill även införa miljömärkning av läkemedel. Läkemedelsrester i avloppsvatten har gett oss tvåkännade fiskar och resistent bakterier i reningsverken. ■

Se även kapitel om Fiske och Sjöfart.

