



## **Samråd i folkpartiet liberalerna om klimatfrågan, del 2**

Folkpartiet liberalernas klimatgrupp

Jan 2008





# Förord

Folkpartiets partiråd tillsatte i december 2006 en klimatkommission. Uppdraget för klimatkommissionen är att dels beskriva de utmaningar som klimathotet innebär dels föreslå konkreta åtgärder.

Mot bakgrund av Balimötet samt att Sveriges och världens kanske viktigaste utmaning ligger på transportområdet har samrådet kompletterats med denna rapport. Sista svarsdatum för samrådet är den 28:e februari 2008 men den som på grund av det kompletterande materialet behöver utsträckt tid kan komma in med svar fram till den 31 mars. Samrådssvaren kommer slutligen att behandlas av folkpartiets partiråd i Sundsvall den 3-4 oktober 2008.

Samrådssvaren ska skickas till [lena.hallerby@riksdagen.se](mailto:lena.hallerby@riksdagen.se). Hela klimatgruppens arbete finns att hämta på [www.folkpartiet.se](http://www.folkpartiet.se).

I klimatkommissionen ingår: Carl B Hamilton (ordförande), Kjell Aleklett, Anita Brodén, Stella Fare, Lennart Fremling, Nina Larsson, Mats Nyman, Mikael Ståldal, Sverker Thorén och Paula Werenfels Röttorp. Sekreterare är Joakim Bergström och Katarina Bergkvist.

Det är självklart möjligt att till samrådsdiskussionerna bjuda in gruppens ordförande eller någon annan gruppledare. Vid frågor om samrådet eller om arbetsgruppens arbete, hör gärna av Er till någon i sekretariatet ([joakim.bergstrom@liberal.se](mailto:joakim.bergstrom@liberal.se) eller [katarina.bergkvist@riksdagen.se](mailto:katarina.bergkvist@riksdagen.se)).

Erik Ullenhag  
Partisekreterare folkpartiet liberalerna

Inledning .....	5
Utbyggd kärnkraft.....	6
Forskningsatsning för att få fram el-fordon .....	7
Energieffektivisera genom att ta tillvara spillvärmern från kärnkraften.....	7
Undersök möjligheten att bygga ut höghastighetståg för persontransporter .....	8
Tänk och agera globalt i klimatpolitiken .....	8

# Inledning

Ett viktigt resultat av Stern-rapporten 2006 om klimathotet är att det går att upprätthålla välstånd och välfärd och samtidigt minska utsläppen av koldioxid. En förutsättning för att båda målen ska kunna nås samtidigt är att de åtgärder som vidtas är kostnadseffektiva, att varje satsad krona ger största möjliga effekt på utsläppen. Sverige är en illustration av vad som kan åstadkommas. Mellan 1990 och 2004 har vi reducerat utsläppen av koldioxid med nästan nio procent och samtidigt haft en tillväxt på 44 procent.

En central diskussion att föra i Sverige handlar om vår inställning till elektricitet. Elektriciteten är en av mänsklighetens mest geniala uppfinningar – att blixtnabbt kunna överföra en stor mängd energi från ett kraftverk till den plats där energin ska användas. Men i Sverige har elektricitet sedan 1980 närmast kommit att betraktats som något ont som ska straffbeskattas. Ett rimligare sätt att bedöma fördelar och nackdelar med el är att värdera den utifrån produktionsmetod. Olje-, kol- och gaskraftverk är dåliga ur klimatsynpunkt, medan vind-, vatten- och kärnkraftverk är koldioxidfria.

Att gå över från energislag som orsakar koldioxidutsläpp till elektricitet som produceras koldioxidfritt är nyckelstrategin för att minska växthuseffekten. Inte minst bör dessa tankegångar appliceras på transportsektorn och utvecklingen av fordon.

# Utbyggd kärnkraft

Det största bidraget till minskade utsläpp av växthusgaser som Sverige kan ge världen är att bygga fler reaktorer och på så sätt befria atmosfären och mänskligheten från några av växthusgasernas konsekvenser. Sverige bör även sträva efter att vara exportör av koldioxidfri el, förutsatt att alla säkerhetskrav är uppfylla och det är lönsamt.

Kravet på politiker som ska ta ansvar dels för rikets långsiktiga energiförsörjning, dels för Sveriges möjligheter att uppfylla FN- och EU-målen om minskade utsläpp av växthusgaser (VHG-utsläpp) måste vara att ha beredskap för att de svenska reaktorerna kan behöva tas ur drift tidigare än prognosens 60 år. Att ha en marginal på minst fem-tio år – dvs. att planera för en livslängd på 50-55 år – förefaller vara minsta möjliga marginal för dem som ansvarar för Sveriges energiförsörjning.

Tiden är knappare än som är allmänt känt. Nödvändiga lagändringar, förstudier och annan planering för byggandet av fyra reaktorer som kan ersätta de nu äldsta existerande måste sätta igång under nästa mandatperiod om vi ska säkra fortsatt handlingsfrihet att kunna ersätta Oskarshamn 1 och de tre övriga, äldsta tre reaktorerna under 2020-talet. De svenska reaktorerna byggdes alla under en ganska kort tid och därför avställs alla också ungefär samtidigt, dvs. under en period om blott ca 13 år.

Om Sverige inte ersätter existerande reaktorer med nya uppstår ett stort behov av ersättningskraft fram till 2040. Under precis denna period har Sverige och övriga EU-länder dessutom åtagit sig att skära ned sina VHG-utsläpp med 80 procent till 2050. Dessa dubbla krav — ett stort behov av VHG-fri ersättningskraft för nedlagda svenska reaktorer samt ambitiösa FN- och EU-mål om minskade VHG-utsläpp — gör att det blir omöjligt för Sverige att uppnå sina VHG-åtaganden om kärnkraften samtidigt skulle ersättas av fossila bränslen.

En ur klimatsynpunkt önskad övergång till el-bilar och ökad el-driven tågtrafik skulle innebära en större efterfrågan på el från transportsektorn. Klimateffekten av denna övergång blir naturligtvis väsentligt bättre om elen som används i transportsektorn kommer från VHG-fri elproduktion, som kärnkraft, vattenkraft och vindkraft.

En svensk nedläggning av kärnkraft skulle driva upp elpriset i hela Europa eftersom Sverige numera är en integrerad del av den nordiska och europeiska el-marknaden. Det kan bli en betydande prisökning på el eftersom hela EU samtidigt ska minska sina VHG-utsläpp med 80 procent till 2050. Bördan av den betydande prisökningen skulle bäras av alla Europas konsumenter och företag. Orden ”solidaritet” och ”att gå före” skulle vändas till sin motsats.

För Sveriges del skulle nedlagd kärnkraft medföra ett stort elimportbehov från andra EU-länder och Ryssland. Ur klimatsynpunkt är på marginalen och under överskådlig tid alternativet i första hand koleldade kraftverk, och i andra hand (på lång sikt) kraftverk eldade med fossilgas. I båda fallen medför nedlagd svensk kärnkraft ökade utsläpp av växthusgaser.

Vi avvisar en ökad storskalig import och expansion av fossilgasanvändningen i Sverige. Det gäller ny import från öst såväl som annat än marginell, och för enbart industriella processer avsedd, ökad import från väst. Dagens import till västkusten fortsätter så länge den är lönsam.

Folkpartiet är positivt till mer vindkraft – den bör och den kommer att byggas ut. Samtidigt ska man vara medveten om att dess kostnad per kWh är två till tre gånger så hög som vatten- och kärnkraft, särskilt den havsbaserade vindkraften. En fortsatt teknikutveckling och kostnadsjakt är därför nödvändig.

*Fråga: För att minska utsläppen av växthusgaser och klara elförsörjningen behöver dagens kärnkraftsreaktorer ersättas med nya. Är det rimligt att redan nästa mandatperiod börja denna utbyggnad?*

## Forskningsinsatsning för att få fram el-fordon

Hittills har Sverige inte tillhört de länder som gått i spetsen för utveckling av eldrivna fordon. Japanska och även tyska tillverkare har kommit längre. En utmaning ligger i att det ännu inte finns batterier till sådant pris och med sådana prestanda att de fullt ut kan matcha bilar drivna med fossila bränslen. Det som anses mest realistiskt för de närmaste tio-tjugo åren är hybridbilar där el-drift kopplas in under delar av körsträckan. Men visionen om en helt el-driven bil finns bland forskarna. Sverige har en betydande bilindustri med flera stora tillverkare. Vi borde vara världsledande när det gäller el-drivna fordon.

Sverige bör i höstens forskningsproposition satsa stort på att universitet och tekniska högskolor i samarbete med de svenska biltillverkarna och utvecklingsbolag i branschen ges ökade möjligheter att utveckla kommersiellt gångbara el-bilar och el-hybridfordon. Om Sverige blir först med en riktigt bra el-bil kan det bli en stor kommersiell framgång.

El-drivna fordon har fördelen att man inte binder sig till en viss råvara/bränsle eller metod för att producera energin. El kan framställas koldioxidfritt med flera olika metoder och sannolikt än fler i framtiden. En motor som går på el i kombination med effektiva batterier fungerar oavsett hur elen producerats.

Folkpartiet har i huvudsak stött den politik som gått ut på att stödja framväxten av en svensk bioenergiindustri. I det vi nu säger om satsning på el-drivna fordon ligger en viss självkritik. Vi tycker det är viktigt att ta till sig vad som framkommit om problemen med fordonsbränslen baserade på grödor och skogsråvara. OECD har exempelvis påpekat att användningen av majs i USA, vete och raps i EU samt palmolja från andra länder för produktion av etanol och biodiesel kan innebära ineffektivitet ur klimatsynpunkt, är oekonomiskt och medför att priserna på livsmedel pressas upp. Ur klimatsynpunkt innebär t ex ökad bioenergiefterfrågan ett tryck på att exploatera världens verkliga koldioxidsänkor – de tropiska regnskogarna. En storskalig satsning på biodrivmedel från svensk skogsråvara kan dessutom leda till prishöjningar som skapar sysselsättnings- och ekonomiska problem för Sveriges pappers- och skogsindustri.

*Fråga: Bör Sverige genomföra en större forskningsinsatsning för att i konkurrens med större forsknings- och industriländer som till exempel Japan, USA och Tyskland utveckla konkurrenskraftig teknik för el-fordon?*

## Energieffektivisera genom att ta tillvara spillvärmen från kärnkraften

Cirka 20 procent av den svenska energiproduktionen går idag till spillo genom att det uppvärmda kylvattnet från våra reaktorer spolas ut i havet. I samband med uppförandet av nya reaktorer bör även hetvattentunnlar till fjärrvärmenät övervägas. En hetvattentunnel kopplad till ett fjärrvärmesystem tar tillvara spillvärmen och är ur klimatsynpunkt en bättre lösning än exempelvis den naturgasbaserade kraftvärme som nu byggs ut.

*Fråga: Bör hetvattentunnlar byggas från nybyggda kärnkraftsreaktorer för att vara ett komplement till annan uppvärmning av fjärrvärmeväten?*

# Undersök möjligheten att bygga ut höghastighetståg för persontransporter

Vårt behov av att förflytta oss, speciellt mellan Sveriges storstäder, kommer inte att minska. Ur klimatsynpunkt är det önskvärt att skapa ett attraktivt alternativ till stora delar av inrikesflyget. Vi vill satsa på tåg som klarar hastigheter upp till 350 km/h. En rimlig målsättning bör till exempel vara att en enkel resa mellan Stockholm och Köpenhamn/Malmö inte ska behöva ta mer än drygt två timmar. Genom avlastning av dagens nät innebär en sådan satsning också att järnvägens konkurrensförmåga beträffande gods förbättras. Ett planeringsuppdrag till Banverket med denna innebörd skulle kunna ingå i 2008 års riksdagsbeslut om infrastruktur i framtiden.

*Fråga: En satsning på höghastighetståg mellan Sveriges storstäder kostar uppemot 200 miljarder kronor. Visserligen en kostnad som sprids på många år. Är det rimligt att prioritera en satsning på höghastighetståg för att konkurrera ut flyget på kortare sträckor?*

## Tänk och agera globalt i klimatpolitiken

Sverige andel av världens utsläpp är liten, endast ca 0,2 procent av koldioxidutsläppen. Det är inte här slaget om framtidens klimat kommer att avgöras. Till exempel är Kina nu ikapp USA när det gäller totala utsläpp av växthusgaser, samtidigt som landet planerar för ytterligare 500 kolkraftverk.

Sverige ska föra en ambitiös nationell klimatpolitik för att vi med legitimitet och trovärdighet ska kunna ge EU och andra länder rekommendationer och teknik till motåtgärder mot utsläppen. Vi, den rika världen, måste kompensera länder som Kina och Indien i olika former så att de finner det attraktivt att sätta pris på sina utsläpp med exempelvis koldioxidskatt. Global frihandel med utsläppsrätter ger den nödvändiga effektiviteten i klimatpolitiken. I-länderna bör använda sina överlägsna utvecklings- och forskningsresurser för att utveckla koldioxidfria tekniker som är anpassade även till u-ländernas förutsättningar. Det ligger i hög grad i vårt eget intresse. Utsläpp av växthusgaser påverkar klimatet lika mycket oavsett var på vår planet de sker.

*Fråga: Vilka åtgärder tror du bäst minskar de globala utsläppen av växthusgaser?*