



Tid: 20 maj 2008 kl 9.30 – 10.15

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 3 juni 2008

Mikael Söderlund

Jan Valeskog

Närvarande:

Ledamöter

Mikael Söderlund (m), ordförande

Jan Valeskog (s) vice ordförande

Berthold Gustavsson (m)

Tord Bergstedt (m)

Anna Johansson (m)

Annika Davidsson (m)

Anders Broberg (kd)

Jimmy Lindgren (s)

Letti Freivalds (s)

Mats Lindqvist (mp)

Torhild Lamo (v)

Ersättare

Lars Bengtson (m)

Bo Arkelsten (m)

Datevig Mardirossian Lönn (m)

Christoffer Kuckowski (m)

Inga-Lill Larsson (m)

Åsa Nilsson Söderström (fp)

tjänstgörande

Milly Namiro Darlson (s)

tjänstgörande

Lars Randerz (s)

Hampus Rubaszkin (mp)

Kajsa Stenfelt (v)

Tjänstemän

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.

Vidare tjänstemännen vid kontoret Louise Bill, Birgitta Björk, Ted Ell, Karin Hebel,

Lars Jolerus, Ulla Ritzén, Anette Scheibe och Marita Söderqvist samt

borgarrådssekreteraren Henrik Nerlund och biträdande borgarrådssekreteraren Magnus

Thulin från roteln.

§ 19

Svensk klimatpolitik (SOU 2008:24). Remiss av klimatberedningens slutbetänkande

Dnr T2008-007-01149

Protokollsutdrag

Trafikkontoret samt exploateringskontoret hade den 25 april 2008 avgivit gemensamt tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I tjänsteutlåtandet föreslogs – vad avser trafik- och renhållningsnämnden – enligt följande:

Trafik- och renhållningsnämnden besvarar kommunstyrelsens remiss av klimatberedningens slutbetänkande med kontorens gemensamma utlåtande.

Yrkanden

Bifall yrkades till kontorets förslag.

Ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v) yrkade bifall till gemensamt förslag som redovisas i **bilaga G1**.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt kontorets förslag:

Trafik- och renhållningsnämnden besvarar kommunstyrelsens remiss av klimatberedningens slutbetänkande med kontorens gemensamma utlåtande.

Reservation

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga G1**.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande gavs av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s) enligt **bilaga G2**.

Ersättaryttrande

Ersättaryttrande gavs av ersättaren Kajsa Stenfelt (v) i enligt **bilaga G1**.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

Tillhör § 19, bilaga G1

Trafik- och renhållningsnämnden
2008-05-20

Tillhör ärende 19

Svensk klimatpolitik (SOU
2008:24).
Remiss av klimatberedningens
slutbetänkande

Mats Lindqvist (mp)
Torhild Lamo (v)
Kajsa Stenfelt (v)

Förslag till beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

att som svar på remissen anföra följande:

Om trafik- och exploateringskontorets tjänsteutlåtande är tongivande för kontorens klimatarbete kan man med fog oro sig för stadens klimatarbete. Först och främst kan man konstatera att det är tveksamt att jämföra Stockholmarens genomsnittliga utsläpp med genomsnittliga nationella utsläpp. I de 4 ton per år som Stockholmarens beräknas släppa ut ingår enbart utsläpp inom staden. Stockholmarens resor utanför staden och utsläppen för att de konsumerar produkter som är producerade utanför staden ingår inte. I de nationella utsläppen ingår däremot medborgarnas resor inom hela Sverige och konsumtion av produkter producerade i landet. Därmed blir genomsnittssiffran högre. Skulle man vidga synsättet ytterligare och studera hur varje svensks långväga resor och konsumtion av utländska produkter påverkar klimatet skulle genomsnittssvensken (inklusive stockholmarna) släppa ut betydligt mer än 6 ton per person och år eftersom vi svenskar reser ofta och långväga och konsumerar vanor från alla världens hörn. Att sedan våra utsläpp totalt sett inte är så stora för att vi har en liten befolkning är ingen anledning till att inte agera. Nu när klimatarbetet ska sätta igång på allvar måste alla dra sitt strå till stacken och det är beklagligt att så många instanser nu vill skjuta ifrån sig sitt ansvar. Både trafik- och exploateringskontoren i Stockholm har både resurser och möjlighet att faktiskt påverka situationen, till skillnad från till exempel motsvarande myndigheter i fattiga länder.

Därför bör vi inte pruta på de mål som föreslås i beredningen, istället bör vi skärpa dem, målet för år 2020 bör vara minst 40 procent för att kunna nå inriktningen år 2050 på 75-90 procent. Dessutom bör man istället för att använda det vaga ordet ”inriktning” sätta ett mål om att minska utsläppen med minst 85 procent till år 2050. I synnerhet om man som utredningen säger ska minska utsläppen till nära noll vid sekelskiftet. Vi har redan under flera decennier försummat att ställa om till en hållbar energiförsörjning p.g.a. klena ambitioner.

Vi anser att den positiva vision som finns i klimatberedningens betänkande om att kampen mot klimatförändringarna kan öppna för nya marknader och arbetstillfällen bör anammas av kontoren. Stockholm bör aktivt satsa på att bli den klimatsmarta stad den skulle kunna vara. Tyvärr verkar inte den nuvarande politiken i den riktningen, vilket också avspeglas i kontorens utlåtande med argumentation om att inte ge ”orimliga restriktioner” för bostadsbebyggelse och transporter. Detta märks då man genom att öka p-normen, bygga igen små grönområden och satsa på framkomlighet enbart för bilar lägger man grunden för en stad med ännu större klimatpåverkande utsläpp.

Självklart är det viktigt att arbeta med klimatfrågan vid översiktsplanering, men det finns också stora möjligheter att göra det vid detaljplanering och i fördjupade översiktsplaner. Redan vid markanvisning kan man ställa krav på energieffektiv teknik, cykelförvaring, bilpooler och annat som bidrar till minskad klimatpåverkan. Stadsbyggnadskontoret i Lund har framgångsrikt arbetat med detta. Det är alltså möjligt och nödvändigt att beakta klimatpåverkan även i detaljplanerna. Även om kontoren inte tror det är går det att bygga klimatneutrala bostadsområden med enbart förnybar energi. Det är t.o.m. möjligt att låta husen producera el med solceller eller lokala vindkraftverk och sedan tillföra denna el på nätet.

Positivt är dock att kontoren faktiskt lyfter fram höjda drivmedelspriser och övergång till järnväg och sjöfart som möjligheter. Dessa åtgärder ligger dock utanför kontorens påverkan och är därmed bekväma att hänvisa till.

Vad gäller betänkandet är det bra att sjöfarten inkluderas i ett utsläppshandelssystem, däremot borde åtgärderna mot flygtrafiken skärpas, idag beskattas inte flyget varför flygbiljetter ofta är orimligt billiga med tanke på flygets miljökonsekvenser. Enligt betänkandet ska flygplatsstödet ses över, vi menar på att det inte behövs något inrikesflyg söder om Sundsvall (Gotland undantaget). Mål för klimatutsläppen från flyget bör sättas och offentliga bidrag till omotiverade regionala flygplatser bör såsom man föreslår i betänkandet dras in.

Tillhör § 19, bilaga G2

Trafik- och renhållningsnämnden
2008-05-20

Tillhör ärende 19

Svensk klimatpolitik...

Jan Valeskog m fl (s)

Särskilt uttalande

Vi stöder i huvudsak förslaget till utlåtande över remissen.

Vi anser att Sverige bör ha högre ambitioner när det gäller reduktionsmål och satsningar på forskning och åtgärder för att minska klimatbelastningen i vårt land. Sådana åtaganden får dock inte innebära störningar i samhällsfunktioner eller andra kostnader som blir orimligt stora i förhållande till miljönyttan. I dessa frågor måste också ett globalt perspektiv finnas där system med utsläppsrätter, creditsystem och klimatkompensation används för att förmedla pengar och kunskap via de rika industriländerna till fattiga men växande utvecklingsländer som exempelvis Kina och Indien. Bara dessa två kraftigt växande ekonomier står för ca 40 % av världens befolkning.

Sverige står för 0,2 % av de globala utsläppen av klimatgaser och det är därför viktigt att de åtgärder som föreslås av bland annat klimatberedningen också konsekvent analyseras så att så de verkligen ger de effekter som kan motiveras av kostnaderna. Mot bakgrund av de kraftigt ökande utsläppen av klimatgaser i utvecklingsländer finns i praktiken alltid alternativ användning av nationella medel för miljöinvesteringar också i andra länder.

I ett globalt perspektiv är transportsektorn ett miljöproblem men är inte den största boven när det gäller utsläpp av växthusgaser. Energisektorn, industrin, avskogning utgör globalt sett större problem ur klimatsynpunkt. Idag utgör persontransporter på väg cirka 18 % av utsläppen av koldioxid i vårt land. Denna andel minskar men skall reduktionen bli väsentlig minskad måste nya bränslen och även nya motorer införas i större utsträckning. Precis som förvaltningen föreslår måste utbudet av biobränslen, och inte minst då biogas, öka väsentligt. Det stora problemet inom transportsektorn är den tunga trafiken med godstransporter vars andel av klimatgaser ökar kraftigt. Här måste järnväg och sjöfart användas i större utsträckning för transporter av gods.