

## **Bilaga 7:12 till kommunstyrelsens protokoll den 9 april 2003, § 13**

Kommunstyrelsen 2003-03-19

### **Ärende 13**

#### **Handlingsprogram mot växthusgaser**

Ansökan om statligt stöd för  
klimatinvesteringar (Klimp) inom  
Stockholms stad 2003-2006

Ewa Samuelsson (kd)

### **Förslag till beslut**

1. Att i huvudsak godkänna Miljö- och hälsoskyddsnämnden och näringslivsnämndens gemensamma tjänsteutlåtande
2. Att följande projekt tidigareläggs från ”Tänkbara framtida åtgärder” till ”Planerade åtgärder”: Kampanj för ökad anslutning till fjärrvärmenätet, Inventering av energianvändning, Inköp av miljöel för stadens egen förbrukning, Energirådgivning innefattande energibesiktning och åtgärdsförslag, Ökat antal infartsparkeringar, Ombyggnad av befintliga färjor samt Öka kollektivtrafikens marknadsandel.
3. Samt därutöver anföra följande

Stockholm har under en lång tid på olika sätt arbetat för att minska klimatpåverkan. Den tidigare ambitionsnivån är viktig att bibehålla för att minska växthuseffekten och dess negativa påverkan på jordens klimat. I programmet mot växthusgaser finns en rad olika förslag på hur staden ska arbeta vidare för att nå de uppsatta målen att minska utsläppen av växthusgaser.

Stockholms stad klarade målet att utsläppen av växthusgaser inte skulle öka mellan åren 1990 och 2000. Utsläppen minskade med fyra procent under den nämnda tioårsperioden, trots att stadens befolkning har ökat med drygt elva procent under perioden. Möjligheten att utnyttja de gemensamma system som staden erbjuder, fjärrvärme, kollektivtrafik etc., gör att utsläppen per individ kan hållas på en relativt sett låg nivå. Då invånarna i Stockholm i genomsnitt orsakar mindre växthusgasutsläpp än medelsvensken, leder även en ökad inflyttning till Stockholm till minskade utsläpp av växthusgaser i Sverige totalt sett.

Ett mål som bygger på totalt utsläppt mängd växthusgaser inom staden kan dock ge en felaktig bild av situationen vid en förväntad fortsatt befolkningsökning. Genom att formulera det nya målet som ett per capita mål, erhålls ett mål som tar hänsyn till dynamiken i Stockholms befolkningsmängd, vilket gör att in- och utflyttning ej påverkar stadens ambitionsnivå i arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser. Ett mål som relaterar till

den enskilde invånarens utsläpp ligger även i linje med det långsiktiga nationella och internationella målet att minska utsläppen av växthusgaser till 1,5 ton koldioxid (ekvivalenter) per person och år.

Grundtanken i Handlingsprogram 2002 och bifogad Klimp-ansökan är att, genom övergripande informationsinsatser och lokala folkbildningsprojekt i kombination med olika former av stimulans till beställare, påskynda investeringar som ger minskade utsläpp av växthusgaser. Insatserna, som är inriktade på de två kärnfrågorna energi och trafik/kommunikation, vänder sig till alla från det lokala småföretaget till en bred allmänhet.

När det gäller avgifter på vägtrafiken så vill vi inte, som stadens majoritet, i dagsläget tidigareläggas detta till ”planerade åtgärder”. Som det ser ut idag så riskerar den socialistiska majoritetens hantering av trängselavgifter att för lång tid framöver döda möjligheterna att nyttja ekonomiska styrmedel för att påverka trafiken och trängselproblematiken. Om de införs som ett resultat av löftesbrott och utan folklig acceptans kommer även människor och grupper som i princip skulle vara för idén, att ta ställning emot. Därför anser vi att en folkomröstning bör genomföras före ett försök med trängselavgifter görs.

För att en trängselavgifter ska vara möjliga krävs det först omfattande investeringar i kollektivtrafiken. Kristdemokraterna vill också gärna se att Norra Länken-bygget snabbt kommer igång, att fler snabbspårvägar och stombusslinjer byggs liksom att pendeltågstunneln genom City byggs. Men en god del av dessa investeringar, eller åtminstone planeringen för dem, måste till innan trängselavgifter kan tas i bruk. De bör vara en del i ett helt paket av åtgärder för att komma till rätta med trafikproblemen. SL bekräftade häromdagen att de behöver ca 1,5 år för att kunna ta emot en ökning av kollektivtrafikresenärerna som trängselavgifterna förväntas ge upphov till.