

Svar på interpellation 2019:16 av Stellan Hamrin (V) angående Regionens klimatarbete

Stellan Hamrin (V) har ställt följande frågor till mig om Region Stockholms klimatarbete:

- Kommer Regionen att omedelbart ta initiativ till att tillsammans med kommuner och länsstyrelse påbörja arbete med att minska regionens utsläpp enligt ovan nämnda rapport?
- Kommer Regionen att tillse att samtliga regionens kommuner snarast upprättar planer för att minska koldioxid-utsläppen i tillräcklig grad?
- Kommer Regionen att utreda de kompensationsåtgärder vad gäller ökade utsläpp av koldioxid (30-40% enligt TRV), som förbifarten och eventuella tillkommande motorvägar ger upphov till?

Som svar vill jag anföra följande:

Klimatfrågan ska tas på största allvar och är avgörande för vårt framtida välstånd. Att begränsa Region Stockholms egen och länets klimatpåverkan är därför mitt främsta fokus. Region Stockholm har länge arbetat med klimatfrågan och sedan årsskiftet har arbetet växlats upp ytterligare. En Klimatberedning, som under mandatperioden kommer arbeta med att länets klimatutsläpp behöver sänkas, har inrättats och på tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) arbetas det just nu med att forma ett klimatkansli.

Länsstyrelserna i Sverige har av regeringen fått i uppdrag att ta fram nya klimat- och energistrategier för varje län, som ska vara anpassade till det nationella klimatpolitiska ramverket som antogs av riksdagen 2018, till vardags kallat "Klimatlagen". I samband med genomförandet av detta uppdrag har Länsstyrelsen Stockholm beställt studien "Koldioxidbudget 2020–2040, Stockholms län". Studien använder en metodik som tittar på det utsläppsutrymme som finns kvar utifrån de koldioxidutsläpp som redan har skett i världen fram till nu. Den är en del av kunskapsunderlaget i arbetet med att ta fram en ny klimat- och energistrategi för Stockholms län. Region Stockholm arbetar efter Klimatfärdplan 2050 vars mål fastställts i RUFSS 2050. Målen från RUFSS utgår från de beslutade nationella målen som i sin tur bygger på internationella överenskommelser om att vi behöver nå nettonollutsläpp runt år 2050 för att klara 2-gradersmålet i Parisavtalet.

Studien om koldioxidbudget och klimatfärdplanen pekar båda på vikten av en snabb omställning av Stockholms län, och världen, mot fossilfrihet för att förhindra väsentliga globala temperaturhöjningar. Det viktigaste är att börja nå resultat och ställa om på riktigt – ett arbete Region Stockholm är mycket aktiva i och nu som sagt även växlar upp.

Region Stockholm har tät kontakt med Länsstyrelsen Stockholm och Storsthlm gällande länets klimatfrågor. Region Stockholm samverkar redan med Länsstyrelsen Stockholm och kommunerna för att minska utsläppen i regionen, genom att dela kunskap, samverka i RUFSS-arbetet och i arbetet med klimatfärdplanen, samt genom att samverka i arbetet med länets klimat- och energistrategi. Region Stockholm sitter med i Länsstyrelsen Stockholms

referensgrupp för arbetet med den nya klimat- och energistrategin. Länsstyrelsen har dialog med kommunerna om strategiarbetet bland annat genom sitt nätverk för kommunala klimatstrategier. En rekommendation om att länets kommuner bör fastställa strategin i fullmäktige skulle vara positivt, men det är inget vi från regionalt håll har möjlighet att bestämma.

Det är Länsstyrelsen Stockholms ansvar att samordna klimatarbetet i länet utifrån nationella mål och inriktningar. Men det finns inget nationellt krav på att ta fram en koldioxidbudget och därmed kan inte heller Länsstyrelsen ställa krav på det till kommunerna. Den framräknade återstående koldioxidbudgeten för länet kommer däremot att beskrivas i länets klimat- och energistrategi. Det Region Stockholm kan göra för att påverka kommunerna i länet är att genom regionplaneuppdraget peka på vikten av att planera bebyggelse för så låga utsläpp som möjligt, vilket vi också gör genom RUFSS. Vi har även satt mål om att minska utsläpp från både länets egenproducerade klimatpåverkande utsläpp och konsumtionsbaserade klimatpåverkande utsläpp. Region Stockholm kommer samverka med kommuner och andra aktörer om för att nå målen. Hur arbetet ska se ut håller just nu på att planeras i samband med inrättandet av det nya klimatkansliet.

När det gäller kompensationsåtgärder så innebär det att funktioner och värden som går förlorade vid en exploatering kompenseras genom åtgärder inom planområdet eller på en annan plats. Det kan, med stöd av Miljöbalken, göras för att den som fått tillstånd att göra intrång i en naturmiljö ska kompensera för åtgärder som kan skada naturvärden, dock inte för ökade utsläpp. Region Stockholm kan inte ställa krav på kompensationsåtgärder för en infrastrukturutbyggnad vi inte själva genomför, det kan eventuellt länsstyrelsen göra. Region Stockholm kan däremot på frivillig basis genomföra kompensationsåtgärder om det sker intrång/påverkan på naturvärden genom exploatering som Region Stockholm själva genomför.

I arbetet med att ta fram RUFSS gjordes strukturanalyser utifrån att Förbifart Stockholm skulle vara utbyggd till 2030 och den trafik/trängsel den kommer att generera/förflytta. Där testades också olika scenarier för bebyggelsestrukturen utifrån målen om att minska de klimatpåverkande utsläppen – vilket ledde fram till den markanvändning som föreslås i RUFSS.

Det är flera faktorer som behöver drivas parallellt för att minska utsläppen i transportsektorn: Utfasning av fossila bränslen, omställning av fordonsflottan (såväl persontrafik som nytto-, gods- och kollektivtrafik) samt utveckling mot ett mer transporteffektivt samhälle. De första två punkterna behöver drivas på nationell och internationell nivå genom framför allt effektiva styrmedel – men kan också delvis drivas från regional och lokal nivå inte minst genom offentlig upphandling. Den tredje punkten kan påverkas direkt på regional och lokal nivå. Detta gör vi genom att i RUFSS förordna samhällsplanering med klimathänsyn och genom kollektivtrafikutveckling. Men det behövs också stöd genom nationella beslut och styrmedel som exempelvis trängselskatt, bränsleskatt och möjlighet att ge stöd till steg 1 och 2-åtgärder i trafikplaneringen istället för att bygga av ny infrastruktur.

Framöver kommer det att krävas hårt arbete för att påverka på både lokal, nationell och internationell nivå. Vi rustar just nu för att Region Stockholm ska kunna trycka på ytterligare. I det arbetet välkomnas alla partier att påverka sina kommunala, nationella och internationella företrädare så att de agerar i rätt riktning. Genom samverkan och samsyn kan vi nå uppsatta mål.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Tomas Eriksson