Miljö-, skärgårds- och regionplaneringslandstingsråd
Gustav Hemming (C)

INTERPELLATIONSSVAR
2017-03-14

Diarienummer
LS 2017-0319

Svar på interpellation 2017:7 av Ulf Landström (SD) om hur RUFS kommer att behandla dieselförbud och elbussar

Ordförande,

Ulf Landström har ställt följande frågor till mig om dieselförbud och elbussar i den regionala utvecklingsplanen (RUFS).

> 1. Kommer RUFS att beakta konsekvenserna av att stora städer kan förbjuda dieslar av miljöskäl liksom att staten med en miljövänlig regering i framtiden kan tänkas övergå till samma krav som i USA?
>
> 2. Kommer RUFS att analysera behovet av en elinfrastruktur för tunga fordon?
>
> 3. Anser du att landstinget ska bejaka utvecklingen mot eldrivna bussar i stället för dyra spårvagnar?
>
> 4. Anser du att det går att mäta och förklara miljövinster som görs genom dieselförbud i hälsotermer eller på annat sätt?
>
> 5. Hur bedömer du möjligheten att en kommun inom landstinget kommer att besluta om dieselförbud inom den närmaste tioårsperioden?
>
> 6. Är du beredd att försöka inspirera staten att satsa på infrastruktur för elbussar i t ex sverigeförhandlingarna?

Som svar vill jag anföra följande:

Jag vill tacka för frågorna. Det är bra att Sverigedemokraterna här i landstinget visar engagemang mot klimat- och miljöförstöring med tanke på deras dubiösa hållning i riksdagen och i EU-parlamentet kring miljöfrågorna. När det internationella engagemanget för klimat- och miljöfrågorna riskerar att svalna, bland annat på grund av den nya amerikanska administration som Sverigedemokraterna stöder, så är det av största vikt att vi från Stockholmsregionens sida gör vad vi kan för att ställa om till ett klimatneutralt samhälle.

RUFS 2050 kommer att peka på vikten av att regionen är förberedd för, och driver frågan mot staten (och även internationellt), om att införa kraftfulla styrmedel, av olika slag, för att minska klimatpåverkande utsläpp såväl som hälsovådliga och miljöpåverkande utsläpp. Idag ligger de flesta verksamma styrmedlen utanför regionens rådighet och det är viktigt att det finns en samsyn inom regionen om att styrmedel behövs, och att staten stöttar regionen genom att införa sådana styrmedel, alternativt överlåter mer på regional eller lokal nivå. Styrmedel är nödvändiga för att Stockholmsregionen ska nå målen om god livsmiljö, resurseffektivitet och kraftigt reducerade klimatpåverkande utsläpp. Styrmedel är, om de är rätt utformade, också teknikdrivande.

RUFS 2050 kommer att belysa frågan om behovet av att minska de tunga transporternas miljöpåverkan vilket är nödvändigt för att regionen och Sverige ska nå mål om nollutsläpp av klimatpåverkande utsläpp och fossilfri fordonsflotta, samt minskad miljöbelastning från transporterna. Elektrisk infrastruktur är en möjlighet, incitament för förnybara bränslen och ökad energieffektivitet är andra. RUFS 2050 kommer inte att peka på ett särskilt teknikbyte utan peka på vikten av långsiktighet och hög ambition i frågan. I klimatfärdplanen kommer olika tekniker mer ingående att belysas och transportsektorn att analyseras.

Den snabba utvecklingen av nya elfordon är mycket glädjande. Alltifrån cyklar till tunga transporter börjar få potential att elektrifieras på kommersiellt gångbara sätt. Det är en utveckling som landstingets alla förvaltningar följer. Vi har haft testprojekt med elbussar på linje 73. Nu har landstinget även ett pågående test i Södertälje och det räcker med att titta ut här på Hantverkargatan för att se elhybridbussar i trafik. SL har antagit en plan för elektrifiering av bussflottan som jag förutsätter stöds av samtliga partier i fullmäktige. Samtidigt satser vi på moderniseringar och utbyggnader av Roslagsbanan, Tvärbanan och Spårväg City.

Kollektivtrafikslag ska avgöras av lämplighet, behov och effekter på trafiksystem och stadsbyggnad. Inte av ideologi eller annan övertygelse. Alliansen i SLL satsar på alla kollektivtrafikslag och jag ser inte den motsättning som beskrivs i frågan över huvud taget. Jag vill ändå säga att jag är glad för att Sverigedemokraterna nu verkar vurma för kollektivtrafikinvesteringar. Betyder det att ni även stödjer Alliansens historiska utbyggnad av tunnelbanan?

Att komma tillrätta med problemen med luftkvaliteten i regionen är avgörande inte bara för folkhälsan i regionen utan också för regionens attraktivitet som metropol. Vi ser hur storstäder tvingas stänga ner delar av sin vägtrafik på rund av undermålig luftkvalitet och den typen av panikåtgärder skadar tillväxten, godsflöden och människors möjlighet att röra sig. Därför är det viktigt att vi proaktivt hanterar trafiktillväxten och de utsläpp som finns.

Vad gäller olika typer av förbud för specifika drivmedel så vill jag inte spekulera i vad kommunerna väljer att göra för åtgärder. Jag kan däremot konstatera att flera kommuner mer aktivt vill arbeta med olika typer av miljözoner och det är en utveckling jag tycker är bra. Sveriges Kommuner och Landsting har liksom Stockholms läns landsting svarat på den remiss om två nya typer av miljözoner som Transportstyrelsen nu utreder. Både SKL och SLL är tydliga med att nya miljözoner bör vara en kommunal kompetens och att reformen kan leda till bättre luftkvalitet och lägre buller. SKL lyfter även fram behovet av att utveckla trängselskatterna för att komma tillrätta med luftföroreningar.

Stockholms läns landsting fick, i motsats till andra regioner, inte gehör för några bussprojekt inom ramen för Sverigeförhandlingen. Däremot förhandlar vi om angelägna spårprojekt och ny tunnelbana som jag hoppas blir av så snart som möjligt. Stockholms läns landsting har vid flera tillfällen fört fram till staten att både kollektivtrafikoperatörer och huvudmän behöver kunna söka den elbusspremie som den rödgröna regeringen har infört. Som jag har förstått det så är förändringar av den på gång.

Med det anser jag interpellantens frågor besvarade.

Gustav Hemming