

## Svar på interpellation 2014:4 av Anna Sehlin (V) om åtgärder mot dubbdäck

Anna Sehlin (V) har ställt följande frågor till mig om åtgärder mot dubbdäck:

1. När avser du uppvakta regering och riksdag i frågan om att införa avgifter på dubbdäck i Stockholms läns landsting?
2. Vilka ytterligare åtgärder mot dubbdäcksanvändning är på gång i Stockholms läns landsting?
3. Vilka ytterligare åtgärder mot dubbdäcksanvändning har du initierat som miljölandstingsråd?

Som svar vill jag anföra följande:

På flera håll i Stockholms län ligger värdena av miljö- och hälsofarliga partiklar över EU:s luftkvalitetsdirektiv. Utsläppen gäller både kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och PM<sub>10</sub>. När det gäller kvävedioxid är utsläppen ett resultat av trafikmängden, vilket innebär att den mest effektiva åtgärden för att få dessa luftföroreningar under kontroll är att minska trafikmängden och öka användningen av el- och biogasfordon. PM<sub>10</sub> är i sin tur ett resultat av att många bilar med dubbdäck river upp vägbanan och sprider farliga partiklar, vilket innebär att den mest effektiva åtgärden är att minska användningen av dubbdäck.

Miljöminister Lena Ek har tillsatt en partikelhaltsutredning som ska se över ett spektrum av åtgärder. Där ingår olika möjligheter till skatt eller avgift på dubbdäcksanvändning.

År 2012 tog Länsstyrelsen tillsammans med landstinget och länets kommuner fram ett åtgärdsprogram för kväveoxid och partiklar i Stockholms län. Åtgärdena är uppdelade i tre grupper. Kortsiktiga åtgärder, åtgärder som syftar till bättre beslutsunderlag och långsiktiga åtgärder. Åtgärdena för att nå effekt är komplexa och det krävs samlade och kraftfulla insatser från olika aktörer. Partikelhalterna påverkas dessutom av väder och årstid.

Den största insatsen landstinget kan göra för att förbättra luftkvaliteten är att förbättra kollektivtrafiken och regionplaneringen för att minska användandet av bil. Det leder till minskade utsläpp och när trafiken minskar också användningen av dubbdäck.

Jag, tillsammans med mina Allianskollegor har sedan 2006 gjort kraftfulla satsningar på utbyggd och moderinserterad kollektivtrafik. Senast genom Tunnelbaneöverenskommelsen. Det är de viktigaste insatserna landstinget kan göra både för att minska klimatpåverkan och för att förbättra luftkvaliteten.

Den andra insatsen vi som landsting gör är genom att som regionplaneorgan medverka till att bebyggelse sker i anslutning till kollektivtrafik och att regionen förtätas. Genom regionplaneringen är det också viktigt att hitta lösningar som minskar tunga transporter i regionen, genom bland annat logistikcentrum, hamnar och omlastningscentraler.

Den tredje insatsen gäller landstingets egna verksamheter som har påverkan på luftkvaliteten och består av kollektivtrafikens bussflotta och landstingets tjänstebilpark. Vid upphandling av kollektivtrafik ställer landstinget höga miljökrav. Redan idag bedrivs all trafik i Stockholms innerstad med miljöbussar varav flertalet är biogasbussar. Under 2014 kommer dels elhybrider introduceras i innerstadstrafiken och dels åtta stycken laddhybrider.

Den fjärde insatsen vi som landsting bidrar med är arbetet som sker inom ramen för Centrum för arbets- och miljömedicin. En stor del av kunskapsunderlaget för effekterna på människors hälsa kommer från landstingets Centrum för arbets- och miljömedicin. Som nytt miljölandstingsråd tog jag våren 2007 initiativ till ett seminarium för kommunpolitiker och allmänhet som bland annat medförde att kännedomen om frågeställningarna och tillgängliga planeringsverktyg ökades och spreds, både till relevanta förvaltningar och till allmänheten. Att Stockholms stad och andra kommuner därefter engagerade sig helhjärtat i frågan är både naturligt och önskvärt eftersom de har mer omedelbar tillgång till relevanta styrmedel.

Som miljölandstingsråd har jag dessutom under många år arbetat aktivt för först permanentande och sedan utvidgning av trängselskatter. Trängselskatter har visat sig ge goda effekter i de lägen där biltrafiken har minskat, framför allt genom minskade kvävedioxidhalter. Trängselskatter kan dock även ha en effekt på PM10, eftersom färre bilar med dubbdäck innebär mindre utsläpp. Att trängselskatten kommer att höjas och införas på Essingeleden, ett beslut som jag varit pådrivande för.

Landstinget kan som kollektivtrafikhuvudman, regionplaneorgan och kunskapskälla göra mycket. Dock krävs det insatser från flera andra aktörer och en nära samverkan mellan aktörerna. Jag avser att ha ett fortsatt aktivt samarbete med dels miljöansvarigt stadsråd och dels med miljöansvariga kommunalråd i Stockholmsregionen.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 13 mars 2014

Gustav Hemming