

Interpellation ställd till regionrådet med särskilt ansvar för kollektivtrafiken, Mattias Claesson (C).

HVO och ekonomin.

Region Sörmland har en ansträngd ekonomi och alla verksamheter har sparkrav och nedskärningar att hantera. 2022 hade man en kostnad på 229 mnkr för kollektivtrafiken i Regionen. Bolaget gjorde det året en nettovinst tack vare överlåtelse av anläggningstillgångar. Priset på HVO bedöms sjunka med uppemot 5 kronor per liter, till cirka 24 kr/l, på grund av minskad efterfrågan, ökad tillgång och ett sänkt pris på fossil diesel som HVO konkurrerar med. Dieseln kostar idag runt 18 kronor. Det är en skillnad på 6 kronor per liter.

Sörmlandstrafiken kör 12,8 miljoner kilometer med sina bussar per år.

Skattemedel ska hanteras med varsamhet och läggas där de mest behövs. Att ha en fungerande vårdkedja och kunna bedriva en patientsäker verksamhet är det primära uppdraget en Region har. Vi måste göra allt vi kan för att minska effekten av vårdkrisen.

Om ekonomin är bra kan man lägga pengar på annat, eller överväga att sänka skatten.

Bergkvarabuss är ett exempel på företag som ertappats med att inte följa avtal om att köra på HVO, utan de tankade fossil diesel istället.

HVO som produceras av slaktrens från tex Argentina och Australien leder till utsläpp under transporten till förädling. Certifiering av HVO sker med Rundabordssamtal, Väldigt få förlorar sina certifikat och det råder dålig kontroll ute i fält på huruvida producenter uppfyller kraven. Dessa faktorer gör det problematiskt att säkerställa att detta bränsle framställt på ett miljövänligt sätt från grunden.

Därmed har Sverigedemokraterna följande frågor:

1. Hur många av de 12,8 miljoner kilometrarna körs av bussar som drivs med HVO?
2. Vilken extra kostnad leder det till? (Dyrare avtal med HVO)
3. Vad gjorde bolaget för resultat 2023?
4. Hur säkerställer Regionen att företagen verkligen kör på HVO, att de inte tar betalt för HVO och sedan tankar diesel?

För Sverigedemokraterna i Region Sörmland