

Interpellation av Lars Dahlberg (s) om trängselskattens återinförande

Den omfattande biltrafiken och trängseln på vägarna i centrala Stockholm är ett stort problem. Den ger dålig framkomlighet för både kollektivtrafik, privatbilister och transporter. Trängseln leder dessutom till en sämre miljö i Stockholm och bidrar till utsläpp av växthusgaser och därmed till den globala uppvärmningen.

Ska Stockholm klara framtidens utmaningar vad gäller ekologisk hållbar tillväxt och utveckling måste fler åka kollektivt och färre ta bilen. Då måste kapaciteten i kollektivtrafiken öka vilket kräver stora investeringar i spår och vägar. Den bästa lösningen på ovanstående problem är att återinföra trängselskatten i Stockholm och låta intäkterna gå till såväl drift av kollektivtrafik som till investeringar i spår och vägar. Det är i linje med folkomröstningsresultatet och skulle innebära vinster för miljön, ge ökad tillväxt samt förbättra framkomligheten och trivseln.

Med de trängselskatter som regeringens nu återinför får man dock inte de vinster för miljön, tillväxten, framkomligheten och trivseln som gjorde att stockholmsförsöket blev så lyckat. Det finns framförallt två skäl till det. När alla intäkterna går till framtida vägbyggen - istället för till både kollektivtrafik, spår och vägar - ökar man inte möjligheterna för stockholmarna att göra bra miljöval och välja bort bilen. När man dessutom gör skatten avdragsgill blir effekten att skatten i och för sig kan styra om vissa enstaka privata bilresor till kollektivtrafiken, men man får inte alls samma effekt på de resor som görs på daglig basis. Ska Stockholms miljö förbättras radikalt och Stockholms bidrag till den globala uppvärmningen minska krävs därför helt andra åtgärder. Ett stort ansvar för att få fler att ställa bilen vilar nu på SL. Då regeringens miljöpolitik fallerar måste helt enkelt regionen själva ta ansvar. Det är en tuff utmaning – särskilt mot bakgrund av att regeringen hoppas att den nya skatten ska bli en riktig kassako för staten. Därmed får kanske miljöambitionerna stå tillbaka, eftersom en drastisk minskning av bilister som betalar trängselskatt försämrar intäkterna.

Ett annat omedelbart problem för SL är om den nu utökade trafiken kommer vara rätt dimensionerad i såväl tid som plats. SL:s egna mätningar av antalet stående resenärer över infarterna mot innerstaden under Stockholmsförsöket visade att trots den omfattande utökade trafiken så ökade andelen stående passagerare markant under morgonens rusningstid. Framförallt gällde detta tunnelbanan. SL:s utvärdering av trafiken under försöket slår därför fast att man måste ha ökat fokus på trafik som avlasta tunnelbanan när trängselskatten återinförs. Kapacitetstaket för tunnelbanan över innerstadsinfarterna är helt enkelt nått i rusningstid. Ska trängselkaos kunna undvikas så måste alltså den utökade busstrafiken ha en framkomlighet som innebär en lika kort restid och möjligheter till snabba byten som med tunnelbanan, annars kommer busstrafiken inte att avlasta tunnelbanan i tillräcklig grad.

Framkomligheten på väg mot vissa innerstadsinfarter samt vid infarterna och inne i centrala Stockholm är på många håll begränsad och ger stora flaskhalsproblem för busstrafiken. Detta är

Socialdemokraterna Stockholms läns landsting

oroväckande inför trängselskattens återinförande och trafikutökningen i augusti. Vid exempelvis Gullmarsplan, Tegelbacken, Norr- och Roslagstull, Skurubron och Ekerövägen in mot stan står trafiken ofta helt stilla.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga trafiklandstingsrådet Christer G Wennerholm (m):

- Vilka åtgärder är du beredd att vidta inom ramen för SL för att förmå fler att ställa bilen och därmed förbättra miljön i Stockholm?
- Anser du att du vidtagit tillräckliga åtgärder för att trafiken ska flyta smidigt när trängselskatten återinförs i augusti?

Stockholm den 10 maj 2007

Lars Dahlberg (s)