

2003-09-17

LS 0306-1994

Landstingsstyrelsen

Yttrande över delbetänkande från Stockholmsberedningen Trängselavgifter (SOU 2003:61)

Föredragande landstingsråd: Anna Berger Kettner

ÄRENDET

Finansdepartementet har berett landstinget möjlighet att yttra sig över delbetänkandet från Stockholmsberedningen Trängselavgifter.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att som yttrande till Finansdepartementet överlämna AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande samt vad som anförs nedan

Kollektivtrafikens kapacitet och tillförlitlighet är helt avgörande för försöket med trängselavgifter. En förutsättning för trängselavgifter är att kollektivtrafiken i berört område utökas i den omfattning som krävs för att kunna ta emot det ökade antalet resenärer som blir följderna av avgiften. Detta betyder att intäkterna från det eventuella försöket med trängselavgifter i Stockholm måste tillkomma kollektivtrafiken i Stockholms län. Ett underskrivet avtal om att

Bilagor

- 1 Sammanfattning
- 2 Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande 2003-09-04
- 3 Regionplane- och trafiknämndens yttrande 2003-09-02
- 4 Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande 2003-08-21
- 5 SL-förvaltningens tjänsteutlåtande med tilläggförslag 2003-08-26
- 6 M- och fp-ledamöternas reservation i SL

2003-09-17

LS 0306-1994

intäkterna från försöken med trängselavgifter skall tillkomma kollektivtrafiken i Stockholms län måste träffas i mycket god tid för att SL skall kunna planera för hur extra trafikresurser och andra kapacitetshöjande åtgärder skall kunna sättas in.

Till detta kommer att landstinget anser att kollektivtrafiken skall utökas mer än vad efterfrågan ökar med anledning av försöket. Om de resenärer som redan åker kollektivt ska uppleva trängselavgifter som något positivt, måste trängseln i SL-trafiken minska, inte öka.

Som tillägg till SL:s tjänsteutlåtande vill Stockholms läns landsting även understryka följande:

Undantag från vägavgift

Det är landstingets absoluta uppfattning att alla fordon som tillhör kollektivtrafiken skall undantas från trängselavgifter, liksom ambulanser, sjuktransportfordon och färdtjänstfordon. Precisering av detta bör göras i lagtexten, och inte i en fotnot som berör förslaget om försök med trängselavgifter i Stockholm stad.

Akuta sjuktransporter

Landstinget är huvudman för ambulansverksamheten i regionen. För ambulanserna är god framkomlighet i trafiken en förutsättning för bästa omhändertagande av sjuka och skadade patienter. Därför är det ytterst angeläget att ambulanser och akutbilar inte på något sätt fördröjs av det system som utformas för registrering av trängselavgifter, utan alltid obehindrat kan passera de punkter där registrering sker.

Trafiksäkerhet

Varje åtgärd som kan öka trafiksäkerheten och därmed minska antalet trafikskadade är positivt ur landstingets synvinkel. Ur trafikskadesynpunkt ställer sig därför landstinget frågande till att motorcyklar skall vara avgiftsbefriade. Erfarenhetsmässigt leder motorcykelolyckor till svårare personskador än bilolyckor. Ur trafikskadesynpunkt förefaller det därför anmärkningsvärt att beredningen föreslår undantag för motorcyklar, vilket kan förmodas stimulera vissa bilister att övergå till motorcykelåkning.

Förfaranderegler

I det förslag till lag om trängselavgift respektive förordning som beredningen lämnat saknas förfaranderegler för regeringens prövning av en ansökan från en region eller kommun att införa trängselavgifter. I denna del behöver beredningens förslag kompletteras.

Ingela Nylund Watz

Anna Berger Kettner

Anders Lönn

2003-09-17

LS 0306-1994

ÄRENDET OCH DESS BEREDNING

Finansdepartementet har berett landstinget möjlighet att senast den 10 oktober 2003 yttra sig över delbetänkandet från Stockholmsberedningen "Trängselavgifter".

En sammanfattning över delbetänkandet bifogas (bilaga).

Yttranden har inhämtats från landstingsdirektören, regionplane- och trafiknämnden och AB Storstockholms Lokaltrafik.

Landstingsdirektören har den 4 september 2003 avgett utlåtande (bilaga).

Regionplane- och trafiknämnden har den 2 september 2003, enligt kontorets förslag, avgett yttrande (bilaga).

M- och fp-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag där de första sex styckena är likalydande med nämndens yttrande. Därefter lyder reservationen enligt följande.

"De planerade biltullarna, eller trängselavgifter som de formellt kallas, kommer att skapa enorma problem för hela Stockholmsregionen. Det är i grunden en helt fel tänkt idé att man genom en extra skatt ska begränsa människors rörlighet.

Biltullarna kommer att innebära att det blir trängre på pendeltåg, bussar och i tunnelbanan. Kapacitetsproblemen är uppenbara. Det blir alltså sämre för alla invånare med biltullar.

Förespråkarna hävdar att intäkterna ska gå till kollektivtrafiken. Detta är för det första inte alls garanterat och för det andra kommer intäkterna inte att räcka till de investeringar och produktionsökningar som krävs. Inte heller kommer intäkterna från biltullarna att medföra några mer pengar till nya och alternativa vägar.

Hela den politiska processen bakom införandet av biltullar har varit under all kritik. Landstinget och alla berörda kommuner borde ha blivit involverade långt tidigare och beretts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget innan den politiska majoriteten i Stockholms stadshus beslutade sig för att införa dessa biltullar.

Biltullarna riskerar att stoppa utvecklingen i landets viktigaste region. Stockholmsregionens invånare får betala ett mycket högt pris om biltullarna blir verklighet.

2003-09-17

LS 0306-1994

Angående Stockholmsberedningens delbetänkande "Trängselavgifter"(SOU 2003:61), kan vi konstatera att Stockholmsberedningen inte har fullgjort sitt uppdrag och att ytterligare beredning av frågan krävs innan ett förslag om generell lagstiftning kan föras till riksdagen för beslut."

Kd-ledamoten antecknade följande särskilda uttalande.

"Utöver kontorets förslagsskrivelse vill jag anföra följande: För drygt två år sedan tillsatte regeringen den s k Stockholmsberedningen. Beslutet togs utifrån en bedömning att det var nödvändigt med en kraftfull politisk samling omkring trafikproblemen i Stockholmsregionen.

Arbetet inom Stockholmsberedningen har skett utifrån ambitionen att skapa så bred samstämmighet som möjligt vad beträffar utvecklingen av transportsystemet i regionen. Samtidigt har det i Stockholms stad bedrivits ett arbete för att ta fram ett underlag för beslut om införande av trängselavgifter.

Till skillnad från arbetet i Stockholmsberedningen har man inom Stockholms stad uppenbarligen inte haft som målsättning att skapa så bred samstämmighet som möjligt, utan snarare det motsatta. I frågan om trängselavgifter är därför de politiska motsättningarna idag större än vad de någonsin varit tidigare. Dessutom har gamla motsättningar mellan stad och län återigen blossat upp med full kraft. Och i relationerna med det lokala näringslivet finner man sig på kollisionkurs.

Det är enligt Kristdemokraternas uppfattning inte praktiskt möjligt att helt bygga bort trängseln i trafiken genom nya trafikleder. Det är inte heller realistiskt att anta att kollektivtrafiken kan växa så mycket att trängseln på vägarna försvinner. Därför är en kombination av väginvesteringar, utbyggd kollektivtrafik samt modern trafikinformatik och trängselavgifter – om dessa givits en folklig acceptans – den mest rimliga lösningen på Stockholms trafikproblem.

För att införa ett system med trängselavgifter krävs en folklig acceptans. För att skapa en sådan måste det finnas alternativa vägar att använda för de bilister som inte vill eller behöver åka in i Stockholms innerstad. Därför måste ett sådant system föregås av kraftfulla investeringar i vägnätet och i kollektivtrafiken. Det är också nödvändigt att de intäkter som genereras stannar i regionen och återinvesteras i vägar och i kollektivtrafiken.

SL kommer att få ta emot fler resenärer om trängselavgifter införs hösten 2004. SL kan utöka busstrafiken men ej spårtrafiken redan 2004. Det finns en stor risk att trängselavgifterna ger ökad trängsel inom SL-trafiken och därmed försämringar för resenärerna.

Det sätt på vilket Stockholms stad nu avser att snabbinföra trängselavgifter, och som Stockholmsberedningen i förslag till lagstiftning medverkar till, kan i praktiken riskera att omintetgöra möjligheterna för lång tid framöver att, även efter en erforderlig utbyggnad av

2003-09-17

LS 0306-1994

vägnät och kollektivtrafik, nyttja ekonomiska styrmedel för att påverka trafiken och trängselproblematiken i Stockholm.”

Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande den 21 augusti 2003 bifogas (bilaga).

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 26 augusti 2003, avgett yttrande enligt förvaltningens förslag, med tilläggsyrkande (bilaga).

M- och fp-ledamöterna reserverade sig till förmån för förvaltningens förslag, med tilläggsyrkande (bilaga).

Kd-ledamoten lät som särskilt uttalande anteckna vad kd-ledamoten i regionplane- och trafiknämnden uttalat.

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 17 september 2003.

Landstingsrådet Bengt Cedrenius anmälde särskilt uttalande:

Utöver vad majoriteten gemensamt uttalar så vill miljöpartiet dessutom anföra nedanstående:

Miljöpartiet hälsar med tillfredsställelse att det nu införs en metod för att balansera efterfråga och utbud genom att sätta pris på användning av vägutrymme, d.v.s. en trängselavgift. Det finns tre goda skäl till detta: bättre miljö, rättvisare trafiklösningar och att näringslivet främjas.

Idag finns det en segregation i valet av färdmedel, enligt trafikforskningen, i det att de med lägre inkomst åker kollektivt och de med högre åker bil. Med trängselavgifter kommer kollektivresenärerna att gynnas då pengarna från trängselavgifterna förbättrar kollektivtrafiken.

Ur näringspolitisk synpunkt kommer trängselavgifterna bland annat att medföra minskat behov av skatteintäkter för att bekosta ny infrastruktur för kollektivtrafiken. Dessutom kommer den tid som nu spenderas i bilkö att kunna användas bättre, till arbete eller till ledighet. De bilister som fortsätter att ta bilen sedan trängselavgifterna införts kommer alltså att betala för vägutrymmet i kronor, istället för som nu i värdefull tid.

Miljöpartiet beklagar att Essingeleden inte avgiftsbeläggs i föreslagen modell för trängselavgiftsförsöket i Stockholm, eftersom den riskerar att proppas igen. Därför är det av yttersta vikt att en flexibilitet byggs in i systemet så att avgiftsportalen som ändå byggs på Essingeleden kan aktiveras med kort varsel om det skulle visa sig nödvändigt. Det är också nöd-

2003-09-17

LS 0306-1994

vändigt att snabbt kunna revidera avgiftsnivåerna i systemet så att trängselavgiftsförsöket blir det effektiva styrinstrument som det är tänkt.