

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

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

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

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. De nyligen avhållna folkomröstningarnas resultat är ett bevis för detta. Och i relationerna med det lokala näringslivet befinner man sig på kollisionskurs.

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. Där-

2003- 09-19

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