

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

Tilläggsyrkande Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

Att vd:s förslag till skrivelse kompletteras med detta tilläggsyrkande och översändes till Stockholms läns landsting

Kollektivtrafikens kapacitet 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 följden 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 intäkterna från försöken med trängselavgifter skall tillkomma kollektivtrafiken i Stockholms län måste lämnas i mycket god tid för att SL skall planera för hur extra trafikresurser och andra kapacitetshöjande åtgärder ska kunna sättas in när trängselavgifterna införs.



AB Storstockholms Lokaltrafik

TILLÄGGSYTTRANDE

Ärende 6

10

Moderaterna
Folkpartiet liberalerna

2003-08-26

SL:s styrelse

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

SL:s styrelse föreslås besluta

att Överlämna detta tilläggsyttrande till Landstinget.

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

För SL:s del kommer biltullarna att innebära att det blir trängre på pendeltåg, bussar och i tunnelbanan. Kapacitetsproblemen kommer att bli uppenbara. Det blir alltså sämre för SL-resenärerna 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 intäkterna från biltullarna kommer att medföra pengar till nya och alternativa vägar.

Hela den politiska processen bakom införandet av biltullar har varit under all kritik. Remisstiden har varit för kort, och berörda kommuner har inte fått vara med i processen. SL borde ha blivit involverat långt tidigare och beretts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget innan den politiska majoriteten i Stockholms stadshus beslutade sig för att införa dessa biltullar.

SL-styrelsen 26 augusti 2003
Kristdemokraterna

Ärende 6

Särskilt uttalande

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 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. 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 ointetgöra 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.

Michael Stjernström, ledamot
Kristdemokraterna