

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

Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) har fått Stockholmsberedningens delbetänkande, Trängselavgifter (SOU 2003:61) på remiss. Vi avgränsar våra synpunkter till de områden som rör kollektivtrafiken.

### Effekter på resandemönstret vid trängselavgifter

Beredningen slår fast att dagens analysmodeller ger mycket osäkra resultat vad gäller t ex effekter på resandemönstret vid införande av trängselavgifter. En av de största osäkerheterna är hur trafiken kommer att fördela sig vid olika tider under dygnet. Ett antal beräkningar återges därefter, vad gäller Stockholmsområdet.

För att inte olyckliga missförstånd ska uppstå vill vi direkt invända mot uppgiften att kollektivtrafikresandet ökar med 2-3% vid en minskning av biltrafiken med 10-15%. Uppgiften grundar sig på Transeks bedömningar vilka förutsätter att hälften av det minskade bilresandet i rusningen skulle ske vid andra tidpunkter, att en tredjedel väljer gång/cykel och resterande övergår till kollektivtrafiken.

Vi bedömer det som högst osannolikt och mycket osäkert att en så stor andel som hälften, kan förlägga sina (arbets-)resor till andra tider på dagen. Att en tredjedel av tidigare bilister kommer att gå alternativt cykla, bedömer vi inte heller som en rimlig uppskattning. Detta talar sammantaget för att resandeökningen i kollektivtrafiken blir betydligt högre än 2-3%.

### Intäkter från trängselavgifter

I likhet med beredningen anser vi definitivt att intäkterna från ett avgiftssystem ska användas till åtgärder som gynnar trafikanterna i den region där bilisterna har betalat pålagan. Det är även positivt att beredningen tydligt påpekar att regionens infrastrukturanslag inte får påverkas negativt om trängselavgifter införs.

### Fullskaleförsöket i Stockholm

SL har tidigare lämnat synpunkter till Stockholms stad vad gäller fullskaleförsöket i Stockholm (bifogas i kopia.)

Beredningen föreslår att regeringen upprättar ett särskilt anslag/anslagspost för bland annat de kollektivtrafikåtgärder som krävs med anledning av försöket. SL anser att ett sådant upplägg är mycket positivt, men att det bör kompletteras med en överenskommelse som sträcker sig över hela försöksperioden. SL och Landstinget måste säkra att de kostnadsökningar försöket innebär, kan täckas för hela perioden. Detta måste ske innan kostnadsdrivande planering och genomförande påbörjas samt sträcka sig till den tidpunkt då försöket beräknas avslutas. Statens ettåriga budgetprocess är då sannolikt inte tillräcklig.

Om trängselavgifter därefter införs permanent får nya diskussioner och eventuella överenskommelser reglera intäkter, kostnader, satsningar, m m.

### Förslag till ny lag om trängselavgift

Stockholmsberedningen föreslår att vissa fordon undantas från avgift, bland annat utryckningsfordon och fordon för rörelsehindrade. Det är vår absoluta uppfattning att även bussar i linjetrafik ska undantas från avgift. Visserligen finns en sådan möjlighet i bilagan som reglerar försöket i Stockholm. Med tanke på att kollektivtrafiken, där busstrafiken är en mycket stor del, är en nödvändighet om system med trängselavgifter överhuvudtaget ska fungera, anser vi att bussar i linjetrafik undantas redan i lagtexten.

**AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK**

Ingemar Ziegler  
Tf Verkställande direktör

Helena Sundberg  
Planeringsdirektör