

PM 2013:146 RII (Dnr 001-1000/2013)

Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden

Remiss från Finansdepartementet

Remisstid den 20 september 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden” hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Färdigställandet av Norra länken och exploatering i Hagastaden innebär stora förändringar i trafiksystemet i norra innerstaden. För att trängselskatten ska ha fortsatt god effekt behöver dagens trängselskattazon ses över och förändras. Detta kräver en revidering av bilagan till *Lagen om trängselskatt*. Beslut om detta fattas av riksdagen.

Stockholms stad och Trafikverket har tagit fram ett gemensamt förslag till hur trängselskatten ska anpassas till de nya exploateringarna och föreliggande remiss från Finansdepartementet är ett resultat av detta arbete.

Remissen föreslår att Norra länken läggs utanför trängselskattazonen, vilket innebär att den hanteras på samma sätt som Essingeleden hanteras i dagens system. Undantaget från trängselskatt som idag gäller för bilresor till och från Lidingö kan tas bort, eftersom samma funktion uppfylls av Norra länken. I Hagastaden föreslås gränsen för trängselskatt gå genom den planerade Norra Stationsparken, i närheten av kommungränsen mellan Stockholm och Solna.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret anser att förslaget bör tillstyrkas då trängselskattens utveckling kan ha en mycket bra effekt för framkomligheten i staden och regionen samt därutöver ge intäkter som kan investeras i infrastruktur i Stockholmsregionen

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att trängselskatten är ett kraftfullt verktyg för att bidra till flera mål inom stadens Miljöprogram och konstaterar samtidigt att cirka 5000 boende får lägre bullernivåer och bättre utomhusluft med förändringarna.

Trafik- och renhållningsnämnden konstaterar att stadens mätningar visar att trängselskatten fortsätter att ge betydande minskningar i biltrafikmängder och kortare köer. Det scenario som föreslås till följd av Norra länken bedöms utnyttja trafiksystemet bäst och den föreslagna utformningen av trängselskatten i Hagastaden ger bäst trafikeffekter, främst genom minskad biltrafik inom stadsdelen.

Mina synpunkter

Jag välkomnar de förändringar som föreslås i samband med färdigställandet av Norra länken och exploateringen i Hagastaden, vilket om än mer kommer att tydliggöra uppdelningen mellan regional och lokal biltrafik.

Det är viktigt att poängtera att en fortsatt allmän acceptans för trängselskatterna är beroende av att intäkterna från trängselskatten kommer regionens trafiksystem och infrastruktur till del. Det är också av oerhörd vikt att trängselskatteintäkter även ska betraktas som regional medfinansiering i det fall de används för infrastrukturinvesteringar vilka i huvudsak är statens ansvar.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden” hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 11 september 2013

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta.

1. Att trängselskatt föreslås införas på Norra länken
2. Att trängselskatt föreslås införas på Essingeleden
3. Att lagen möjliggör för att avgiftsnivån på trängselskatten blir flexibel med möjlighet att höja beloppet upp till 30 kronor för passage vid högtrafik.
4. Samt att vidare anföras följande:

Trängselavgifterna är ett mycket effektivt styrmedel och den åtgärd som hittills bäst lyckats minska biltrafiken in och ut ur Stockholms innerstad. För att minska trafiken och ställa om till ett hållbart trafiksystem behöver dagens utformning av trängselskatten utvecklas. Mer flexibla avgifter bör införas samt inkomsterna investeras i kollektivtrafiken. Trängselskatt på Essingeleden ska skyndsamt komma till, och i samband med det är det rimligt att även Norra länken omfattas. Det viktigaste målet bör vara minskade trafiknivåer för en bättre framkomlighet. Intäkterna ska även fortsättningsvis ses som ett sekundärt mål.

Norra länken kommer att bli hårt trafikerad och den ökade vägtrafiken som alstras innebär enligt stadens översiktsplan Promenadstaden att flera stora omkringliggande vägprojekt blir nödvändiga (*E4/20: Tomtebodan – Norra station – Haga södra, E18: Frescati – Älkestan, E4: Norrtull – Kista*). Utifrån möjligheten att uppnå transportsektorns samlade målbild krävs åtgärder som minskar det totala trafikarbetet istället för att planera för ökad vägtrafik. Utökade trängselavgifter är en av flera viktiga åtgärder för att nå dit.

Det finns en möjlighet att även få till en lagändring för trängselskatt på Essingeleden. Det är en nödvändig åtgärd som skulle bidra till betydligt minskad trängsel och förbättrad framkomlighet på Essingeleden. Promemorian bör förutom ett tillägg om trängselskatt på Essingeleden även justeras så att skattebeloppet i högtrafik blir flexibelt och möjliggör för en höjning till 30 kronor/passage. Det mest rimliga och fördelaktiga för en bättre miljö och ökad framkomlighet är att göra detta tillägg i promemorian.

Nu förbereds detta lagförslag för Norra länken. När Hagastaden är klar omkring 2019-2020 behövs ett nytt lagförslag för portaler på gator inom området. Om justeringar av trängselskatten enligt utredningen *Förändrade trängselskatter i Stockholm. Underlag för 2013 års Stockholmsförhandling* inte görs i detta skede kommer ett nytt förslag till ändring i lagstiftningen sannolikt inom kort. Vi anser att detta visar på nödvändigheten att trängselskattens utformning och rådighet över intäkter måste läggas ner till lokal nivå då återkommande lagändringar vid minsta ändring av trängselskatten är mycket ineffektivt och tidskrävande.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård och Roger Mogert (båda S) enligt följande.

Med klokt och mer flexibelt användande av trängselskatten kan Stockholm snabbt få mindre köer och förbättrad framkomlighet för alla trafikslag, samtidigt som man kan pressa tillbaka de skadliga partikelhalterna på Stockholms gator och bidra till minskad klimatbelastning. Dessutom kan man få fram ytterligare medel för t.ex. spårinvesteringar. Effektivare trafikstyrning ger stora samhällsekonomiska vinster.

I sammanhanget vill vi särskilt påpeka att Stockholms stad bör följa upp och i tillämpliga delar stödja vad förhandlingspersonerna föreslår i 2013 års, så kallade, Stockholmsförhandling. De förändringar regeringens förhandlingspersoner förordar bör lämpligen genomföras samordnat med den justering, kopplad till öppnandet av Norra Länken, som det remitterade förslaget berör. Staden bör ligga på regeringen för att få till stånd en sådan samordnad revision av trängselskatten.

Vi vill också understryka vikten av att trängselskattesystemet löpande anpassas till förändringar av infrastrukturen och trafikflödena och att sådana justeringar samordnas med kollektivtrafiken. Detta talar för att kontrollen över systemet läggs på lokal/regional nivå.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Karin Rågsjö (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta
Som svar på remissen lämna följande:

Vänsterpartiets uppfattning är att exploatering av Hagastaden och färdigställandet av Norra länken innebär att dagens trängselskatt zon måste ses över och förändras.

Trängselskatten ger idag en tydlig minskning av biltrafikmängderna och bidrar till att minska köerna. Dock behöver ytterligare steg tas för att minska trafiken. Höjda avgifter och införande av avgifter på Essingeleden och Norra länken är viktiga verktyg för att minska trafiken ytterligare och därmed minska luftföroreningarna i Stockholm stad.

Genom att i högre grad än idag differentiera skatten kommer det vara möjligt att styra bilisternas val av färdväg och tidpunkt.

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Färdigställandet av Norra länken och exploatering i Hagastaden innebär stora förändringar i trafiksystemet i norra innerstaden. För att trängselskatten ska ha fortsatt god effekt behöver dagens trängselskattazon ses över och förändras. Detta kräver en revidering av bilagan till *Lagen om trängselskatt*. Beslut om detta fattas av riksdagen.

Staden och Trafikverket har tagit fram ett gemensamt förslag till hur trängselskatten ska anpassas till de nya exploateringarna och föreliggande remiss från finansdepartementet är ett resultat av detta arbete.

Remissen föreslår att Norra länken läggs utanför trängselskattazonen, vilket innebär att den hanteras på samma sätt som Essingeleden hanteras i dagens system. Undantaget från trängselskatt som idag gäller för bilresor till och från Lidingö kan tas bort, eftersom samma funktion uppfylls av Norra länken. I Hagastaden föreslås gränsen för trängselskatt gå genom den planerade Norra Stationsparken, i närheten av kommungränsen mellan Stockholm och Solna.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Huvudsyftet med trängselskatten är att öka framkomligheten i väg- och gatunätet inom, kring samt till och från Stockholms innerstad samt att förbättra miljön. Stadens mätningar visar att trängselskatten fortsätter att ge betydande minskningar i biltrafikmängder och kortare köer och även bidrar till minskade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Detta trots den kraftiga befolkningsökning som sker i regionen.

Det scenario som föreslås till följd av Norra länken bedöms utnyttja trafiksystemet bäst, eftersom biltrafik till och från regionens nordostsektor kan fördelas mellan E4 Uppsalavägen och Roslagsvägen och att Norra länkens förmåga att avlasta Stockholms innerstad främjas. Även lokalgatorna i Solna får en bra avlastning.

Den föreslagna utformningen i Hagastaden ger bäst trafikeffekter, främst genom minskad biltrafik inom stadsdelen, men även på lokalgator i södra Solna. Genom att Norra Stationsgatan och den föreslagna cirkulationsplatsen vid Norrtull ligger kvar innanför trängselskattazonen finns även möjlighet att avlasta andra östvästliga gator i norra innerstaden. Därmed främjas framkomligheten för kollektivtrafiken på till exempel Odengatan.

Ca 5 000 boende får lägre bullernivåer och bättre utomhusluft. Koldioxidutsläpp från trafiken i denna del av trafiksystemet blir något högre, ca 2 procent, än i jämförelsealternativet. Detta på grund av att en dubbelbetalning som förekommer i jämförelsealternativet undviks. Den samlade bedömningen är att samhällsnyttan av de lokala förbättringarna i detta fall är större än onyttorna av ökade koldioxidutsläpp.

Konsumentöverskottet, som främst består av förändrad restid, reskostnad och betald trängselskatt ökar med omkring 115 miljoner kronor per år. Intäkterna blir samma som dagens. Förslaget innebär ca 76 mkr i investeringskostnader. Staden förutsätter att

ändringarna finansieras med trängselskatteintäkter.

Trängselskatten är ett kraftfullt verktyg för att bidra till flera mål inom Framkomlighetsstrategin och stadens Miljöprogram. Trängselskatten är även ett flexibelt verktyg som kan och bör ses över för att möta utmaningarna i en snabbväxande region. Kontoren anser att vidare utvecklingar av trängselskatten kan ha en mycket bra effekt för framkomligheten i staden och regionen, och kan även ge intäkter som kan investeras i infrastruktur i Stockholmsregionen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och åberopa miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Katarin Luhr m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 7 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Huvudsyftet med trängselskatten är att öka framkomligheten i väg- och gatunätet inom, kring samt till och från Stockholms innerstad samt att förbättra miljön. Stadens mätningar visar att trängselskatten fortsätter att ge betydande minskningar i biltrafikmängder och kortare köer och även bidrar till minskade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Detta trots den kraftiga befolkningsökning som sker i regionen.

Det scenario som föreslås till följd av Norra länken bedöms utnyttja trafiksystemet bäst, eftersom biltrafik till och från regionens nordostsektor kan fördelas mellan E4 Uppsalavägen och Roslagsvägen och att Norra länkens förmåga att avlasta Stockholms innerstad främjas. Även lokalgatorna i Solna får en bra avlastning.

Den föreslagna utformningen i Hagastaden ger bäst trafikeffekter, främst genom minskad biltrafik inom stadsdelen, men även på lokalgator i södra Solna. Genom att Norra Stationsgatan och den föreslagna cirkulationsplatsen vid Norrtull ligger kvar innanför trängselskattezonerna finns även möjlighet att avlasta andra östvästliga gator i norra innerstaden. Därmed främjas framkomligheten för kollektivtrafiken på till exempel Odengatan.

Ca 5 000 boende får lägre bullernivåer och bättre utomhusluft. Koldioxidutsläpp från trafiken i denna del av trafiksystemet blir något högre, ca 2 procent, än i jämförelsealternativet. Detta på grund av att en dubbelbetalning som förekommer i jämförelsealternativet undviks. Den samlade bedömningen är att samhällsnyttan av de lokala förbättringarna i detta fall är större än onyttorna av ökade koldioxidutsläpp.

Konsumentöverskottet, som främst består av förändrad restid, reskostnad och betald trängselskatt ökar med omkring 115 miljoner kronor per år. Intäkterna blir samma som dagens. Förslaget innebär ca 76 mkr i investeringskostnader. Staden förutsätter att ändringarna finansieras med trängselskatteintäkter.

Trängselskatten är ett kraftfullt verktyg för att bidra till flera mål inom Framkomlighetsstrategin och stadens Miljöprogram. Trängselskatten är även ett flexibelt verktyg som kan och bör ses över för att möta utmaningarna i en snabbväxande region. Kontoren anser att vidare utvecklingar av trängselskatten kan ha en mycket bra effekt för framkomligheten i staden och regionen, och kan även ge intäkter som kan investeras i

infrastruktur i Stockholmsregionen.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2013 att som svar på remissen överlämna och återropa trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Tobias Johansson (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Annika Ödebrink m.fl. (S), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 juli 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Huvudsyftet med trängselskatten är att öka framkomligheten i väg- och gatunätet inom, kring samt till och från Stockholms innerstad samt att förbättra miljön. Stadens mätningar visar att trängselskatten fortsätter att ge betydande minskningar i biltrafikmängder och kortare köer och även bidrar till minskade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Detta trots den kraftiga befolkningsökning som sker i regionen.

Det scenario som föreslås till följd av Norra länken bedöms utnyttja trafiksystemet bäst, eftersom biltrafik till och från regionens nordostsektor kan fördelas mellan E4 Uppsalavägen och Roslagsvägen och att Norra länkens förmåga att avlasta Stockholms innerstad främjas. Även lokalgatorna i Solna får en bra avlastning.

Den föreslagna utformningen i Hagastaden ger bäst trafikeffekter, främst genom minskad biltrafik inom stadsdelen, men även på lokalgator i södra Solna. Genom att Norra Stationsgatan och den föreslagna cirkulationsplatsen vid Norrtull ligger kvar innanför trängselskattezonerna finns även möjlighet att avlasta andra östvästliga gator i norra innerstaden. Därmed främjas framkomligheten för kollektivtrafiken på till exempel Odengatan.

Ca 5 000 boende får lägre bullernivåer och bättre utomhusluft. Koldioxidutsläpp från trafiken i denna del av trafiksystemet blir något högre, ca 2 procent, än i jämförelsealternativet. Detta på grund av att en dubbelbetalning som förekommer i jämförelsealternativet undviks. Den samlade bedömningen är att samhällsnyttan av de lokala förbättringarna i detta fall är större än onyttorna av ökade koldioxidutsläpp.

Konsumentöverskottet, som främst består av förändrad restid, reskostnad och betald trängselskatt ökar med omkring 115 miljoner kronor per år. Intäkterna blir samma som dagens. Förslaget innebär ca 76 mkr i investeringskostnader. Staden förutsätter att ändringarna finansieras med trängselskatteintäkter.

Trängselskatten är ett kraftfullt verktyg för att bidra till flera mål inom Framkomlighetsstrategin och stadens Miljöprogram. Trängselskatten är även ett flexibelt verktyg som kan och bör ses över för att möta utmaningarna i en snabbväxande region. Kontoren anser att vidare utvecklingar av trängselskatten kan ha en mycket bra effekt för framkomligheten i staden och regionen, och kan även ge intäkter som kan investeras i infrastruktur i Stockholmsregionen.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) enligt följande.

- 1 Avslå förslaget att Norra länken läggs utanför trängselskattazonen
- 2 Justera beslutet omedelbart
- 3 I övrigt anföra följande:

Finansdepartementet föreslår att Norra länken läggs utanför trängselskattazonen, i huvudsak med argumentet att den bör hanteras på samma sätt som Essingeleden.

Trängselavgifterna är ett mycket effektivt styrmedel och den enda åtgärd som hittills lyckats minska trafikflödet in och ut ur Stockholms innerstad. För att minska trafiken och ställa om till ett hållbart trafiksystem behöver dagens utformning av trängselskatten uppdateras. Mer flexibla avgifter bör införas samt intäkterna investeras i kollektivtrafiken. Trängselskatt på Essingeleden ska även skyndsamt komma till, och i samband med det är rimligt att även Norra länken omfattas. Utvidgning av trängselzonen, flera zoner, höjda och flexibla avgifter är andra tänkbara förändringar i en nära framtiden. Det viktigaste målet bör vara kraftigt minskade trafiknivåer.

I detta underlag står ingenting om förväntade trafikmängder på Norra länken. Norra länken kommer av allt att döma att bli hårt trafikerad och den ökade vägtrafiken som alstras innebär enligt stadens översiktsplan Promenadstaden att flera stora omkringliggande vägprojekt blir nödvändiga. Utifrån möjligheten att uppnå transportsektorns samlade målbild krävs åtgärder som minskar det totala trafikarbetet istället för att planera för ökad vägtrafik. Utökade trängselavgifter är en av flera viktiga åtgärder för att nå dit.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande.

Med klokt och mer flexibelt användande av trängselskatten kan Stockholm snabbt få mindre köer och förbättrad framkomlighet för alla trafikslag, samtidigt som man kan pressa tillbaka de skadliga partikelhalterna på Stockholms gator och bidra till minskad klimatbelastning. Dessutom kan man få fram ytterligare medel för t.ex spårinvesteringar. Effektivare trafikstyrning ger stora samhällsekonomiska vinster.

I sammanhanget vill vi särskilt påpeka att Stockholms stad bör följa upp och i tillämpliga delar stödja vad förhandlingspersonerna föreslår i 2013 års, så kallade Stockholmsförhandling. De förändringar regeringens förhandlingspersoner förordar bör lämpligen genomföras samordnat med den justering, kopplad till öppnandet av Norra Länken, som det remitterade förslaget berör. Staden bör ligga på regeringen för att få till stånd en sådan samordnad revision av trängselskatten.

I sammanhanget vill vi understryka vikten av att trängselskattesystemet löpande anpassas till förändringar av infrastrukturen och trafikflödena och att sådana justeringar samordnas med kollektivtrafiken. Detta talar för att kontrollen över systemet läggs på lokal/regional nivå.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

- 1 Att trängselskatt införs på Norra länken.
- 2 Att trängselskatt även införs på Essingeleden.

- 3 Att lagen möjliggör för att avgiftsnivån på trängselskatten blir flexibel med möjlighet att höja beloppet upp till 30 kronor för passage vid högtrafik.
- 4 Samt att vidare anföras följande:

Trängselavgifterna är ett mycket effektivt styrmedel och den åtgärd som hittills bäst lyckats minska biltrafiken in och ut ur Stockholms innerstad. För att minska trafiken och ställa om till ett hållbart trafiksystem behöver dagens utformning av trängselskatten utvecklas. Mer flexibla avgifter bör införas samt inkomsterna investeras i kollektivtrafiken. Trängselskatt på Essingeleden ska skyndsamt komma till, och i samband med det är det rimligt att även Norra länken omfattas. Det viktigaste målet bör vara minskade trafiknivåer för en bättre framkomlighet. Intäkterna ska även fortsättningsvis ses som ett sekundärt mål.

Norra länken kommer att bli hårt trafikerad och den ökade vägtrafiken som alstras innebär enligt stadens översiktsplan Promenadstaden att flera stora omkringliggande vägprojekt blir nödvändiga (*E4/20: Tomtebodan – Norra station – Haga södra, E18: Frescati – Ålkistan, E4: Norrtull – Kista*). Utifrån möjligheten att uppnå transportsektorns samlade målbild krävs åtgärder som minskar det totala trafikarbetet istället för att planera för ökad vägtrafik. Utökade trängselavgifter är en av flera viktiga åtgärder för att nå dit.

Det finns en möjlighet att även få till en lagändring för trängselskatt på Essingeleden. Det är en nödvändig åtgärd som skulle bidra till betydligt minskad trängsel och förbättrad framkomlighet på Essingeleden. Promemorian bör förutom ett tillägg om trängselskatt på Essingeleden även justeras så att skattebeloppet i högtrafik blir flexibelt och möjliggör för en höjning till 30 kronor/passage. Det mest rimliga och fördelaktiga för en bättre miljö och ökad framkomlighet är att göra detta tillägg i promemorian.

Nu förbereds detta lagförslag för Norra länken. När Hagastaden är klar omkring 2019-2020 behövs ett nytt lagförslag för portaler på gator inom området. Om justeringar av trängselskatten enligt utredningen *Förändrade trängselskatter i Stockholm. Underlag för 2013 års Stockholmsförhandling* inte görs i detta skede kommer ett nytt förslag till ändring i lagstiftningen sannolikt inom kort. Vi anser att detta visar på nödvändigheten att trängselskattens utformning och rådighet över intäkter måste läggas ner till lokal nivå då återkommande lagändringar vid minsta ändring av trängselskatten är mycket ineffektivt och tidskrävande.

Reservation anfördes av ledamoten Tobias Johansson (V) enligt följande.

1. Att i huvudsak avslå kontorets förslag till beslut.
2. Att nämnden tillkännager som sin mening att trängselskatt bör införas på Essingeleden.
3. Att nämnden tillkännager som sin mening att trängselskatt bör införas på Norra länken när denna öppnas för trafik.
4. Därutöver anföras följande:

Vänsterpartiet delar kontorets uppfattning att exploatering av Hagastaden och färdigställandet av Norra länken innebär att dagens trängselskattazon måste ses över och förändras.

Trängselskatten ger idag en minskning av biltrafikmängderna och bidrar till att minska köer. Dock behöver ytterligare steg ta för att minska trafiken. Höjda trängsskatter och införande av trängselskatter på bl.a. Essingeleden och Norra länken är viktiga verktyg för att minska trafiken ytterligare och därmed minska luftföroreningarna i Stockholm stad. Genom att i högre grad än idag diferensera skatten kommer det vara möjligt att styra bilisterna val av färdväg och tidpunkt.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Annika Ödebrink m.fl. (S) enligt följande.

Med ett klokt och mer flexibelt användande av trängselskatten kan Stockholm snabbt få mindre köer och förbättrad framkomlighet för alla trafikslag, samtidigt som man kan pressa

tillbaka de skadliga partikelhalterna på Stockholms gator och bidra till minskad klimatbelastning. Dessutom kan man få fram ytterligare medel för t.ex spårinvesteringar. Effektivare trafikstyrning ger stora samhällsekonomiska vinster.

I sammanhanget vill vi särskilt påpeka att Stockholms stad bör följa upp och i tillämpliga delar stödja vad förhandlingspersonerna föreslår i 2013 års, så kallade Stockholmsförhandling. De förändringar regeringens förhandlingspersoner förordar bör lämpligen genomföras samordnat med den justering, kopplad till öppnandet av Norra Länken, som det remitterade förslaget berör. Staden bör ligga på regeringen för att få till stånd en sådan samordnad revision av trängselskatten.

I sammanhanget vill vi understryka vikten av att trängselskattesystemet löpande anpassas till förändringar av infrastrukturen och trafikflödena och att sådana justeringar samordnas med kollektivtrafiken. Detta talar för att kontrollen över systemet läggs på lokal/regional nivå.