

i Tyresö

Ersättaryttrande kommunstyrelsen den 27 mars 2007

§ 84 Yttrande över promemorian om vägavgifter i form av trängselskatt

Ärendebeskrivning

Det är positivt att kommunstyrelsens ordförande anser att också kollektivtrafiken ska få del av intäkterna av skatten. Miljöpartiet anser att nya motorvägar och leder inte är förenliga med en långsiktigt hållbar utveckling och inte heller med en klok klimatpolitik. Om jag och miljöpartiet hade haft yrkanderätt så hade jag yrkat att kommunstyrelsen istället skulle ha yttrat sig i enlighet med nedanstående.

Kommunstyrelsen föreslås besluta att avge nedanstående yttrande samt att omedelbart justera beslutet:

Trängselskatten fungerar bevisligen. Det blev bättre för människors hälsa, miljön, klimatet och bättre framkomlighet för SL:s bussar, varubilar och näringslivets nyttotrafik. Det är därför angeläget att systemet återinförs så snart som möjligt också med tanke på att det kostar skattemedel även då systemet inte används.

Skatten ska snarast omvandlas till en avgift, vilket kräver en grundlagsändring så att en kommun kan ta ut en sådan avgift och att pengarna sedan kan gå till kollektivtrafik-huvudmannen. Det är också angeläget och helt grundläggande att regeringen agerar så att besluten över utformningen av systemet och användningen av intäkterna skyndsamt förs till landstinget, den nivå som har kunskap om lokala förutsättningar och förändringar samt nytta och behoven.

Vi motsätter oss att inkomsterna från skatten enbart ska användas till större eller mindre vägutbyggnader, till exempel Förbifart Stockholm. Det är av vikt att folk ser det rimliga och logiska i de skatter/avgifter som beslutas politiskt. Fler vägar leder till mer trafik – tvärt emot trängselavgifternas syfte och mot texten på valsedeln i folkomröstningen. Därför anser vi att huvuddelen av intäkterna ska gå till utbyggnad och förbättringar av kollektivtrafiken. En mindre del kan gå till vägar i form av trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar, och infartsparkeringar. Stockholms län har de senaste decennierna inte lidit brist på väginvesteringar, men har ett skriande behov av spårinvesteringar.

Miljöpartiet välkomnar allt som underlättar och minskar omkostnader för enskilda, företag och administrationen av trängselsystemet. Vi är därför positiva till de flesta förslagen i den riktningen. Exempelvis att juli månad är avgiftsfri. Vi förordar också att de första fyra passagera per år är fria för att underlätta för tillfälliga besökare.

Förändringar som påverkar trafikflöden och därmed effekterna, syftet med trängselskatten, måste konsekvensutredas och bedömas i en helhet med andra föreslagna systemförändringar – så som uppdraget var till förhandlingsmannen.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) gör bedömningen ”att en avdragsrätt skulle innebära en betydligt lägre efterfrågeökning på kollektivtrafiken”.

Vi avstyrker därför att nu införa avdragsrätt för tjänsteresor och arbetsresor, eftersom detta högst troligt kommer att ha en tydlig effekt på trafikflödena i form av minskad framkomlighet. Effekterna av avdragsrätten för näringsverksamhet bör också konsekvensutredas. Vi vill gärna förenkla för företagen, men vi förutser oönskade effekter.

En ny betalstation bör placeras på Essingeleden – risken för oacceptabla bilköer där kommer annars att öka betydligt med bl a ökade säkerhetsrisker i Södra länkens tunnlar som följd.

Konsekvensutredningar ska omfatta trafikflöden, miljöeffekter, fördelningseffekter och jämställdhetseffekter. Inga sådana beskrivningar är gjorda, förutom den att höginkomsttagare gynnas av avdragsrätten

Det är ett integritetsproblem att behöva fotografera alla passager. Om transpondersystemet fortsatte, skulle enbart de som inte hade transponder behöva fotograferas.

Undantaget för taxi och färdtjänst tas bort. Det är rimligt för taxi eftersom det snedvred konkurrensen, exempelvis inom budtjänster. Men eftersom färdtjänsten med specialfordon är många människor med funktionshinders kollektivtrafik är det vår uppfattning att undantaget för specialfordonen inom färdtjänsten ska kvarstå.

Miljöbilar ska vara fortsatt undantagna. Det bör påpekas att bilar som drivs med dieselbränsle kraftigt medverkar till växthuseffekten. Undantaget för miljöbilar ska inte begränsas till 5 år. Däremot ska kraven på miljöbilar skärpas efterhand för att gynna ny teknik och ge bättre miljö- och hälsovinster. På så sätt kan konceptet med miljözoner för tunga transporter överföras till lätta fordon. Miljöfordon måste för trovärdigheten skull ha även ett bränsleeffektivitetsmått, exempelvis 120 g/km, som skärps allteftersom. Det saknas i skattereglerna, men finns i Vägverkets definition. Vi anser att finansdepartementet här månar mer om intäkterna (till vägar) än omsorgen om miljön.

Det bör erinras om att bilavgaserna innehåller mycket annat skadligt än växthusgaser, t.ex. kväveoxider och allehanda partiklar. Stockholm klarar inte sin del av de nationella miljömålen när det gäller dessa och andra hälsofarliga föroreningar.

Det är nödvändigt med en kraftig minskning av biltrafiken och en dito ökning av kollektivtrafiken. En klokt utformad trängselskatt är ett viktigt steg i den riktningen.

För Miljöpartiet de Gröna i Tyresö kommun den 27 mars 2007

Marie Åkesdotter