

Bilaga 6 till kommunfullmäktiges protokoll 2003-10-20 § 20

Svar på interpellation (nr 3) från Sten Nordin (m) om Trängselavgifter

I en interpellation ställer Sten Nordin (m) följande frågor till mig om Trängselavgifter.

1. Då borgarrådet redan har tagit ställning till att man skall införa trängselavgifter innan man låter stockholmarna säga sin mening utgår jag ifrån att borgarrådet tagit reda på vad ett införande kommer att kosta. Jag önskar därför en redovisning av investeringskostnaderna för trängselavgifterna.
2. Vidare utgår jag ifrån att borgarrådet tagit reda på vilka sociala och fördelningseffekter systemet kommer att innebära. Jag önskar därför en redovisning av vilka
3. Hela syftet med trängselavgifter torde ju vara att tvinga fler att åka kollektivt. Klarar dagens kollektivtrafiksystém att svälja de nya resandeströmmarna som trängselavgifterna för med sig? Vilka bedömningar har Storstockholms lokaltrafik gjort angående detta?

Som svar vill jag anföra följande:

Jag har inte alls tagit ställning till att man ska införa trängselavgifter i Stockholm. Jag har ställt mig bakom att det genomförs ett försök med miljöstyrande avgifter. Därefter kommer Stockholmarna att få ta ställning till detta försök. Så enkelt är det med det.

Vad gäller kostnaderna så är ett fullskaleförsök med miljöavgifter givetvis förenat med investeringskostnader. Enligt utredningen som ligger till grund för kommunfullmäktiges beslut uppgår kostnaderna för försöket till cirka 800-900 mnkr. Intäkterna av försöket uppskattas till omkring 1.000-1.200 mnkr.

Frågan om de sociala konsekvenserna och de fördelningspolitiska aspekterna är komplicerad. Jag har, som socialdemokrat, en stor förståelse för resonemang om avgifters fördelningseffekter. Man kan med stor säkerhet säga att försöket totalt sett kommer fördela pengar från höginkomsttagare och andra privilegierade grupper till ekonomiskt och socialt missgynnade grupper. Detta eftersom höginkomsttagare, män, och andra privilegierade som grupper äger och använder bil i högre utsträckning. Däremot är det en mer komplicerad fråga vilka som "drabbas" av försöket. Jag är dock beredd att pröva om inte en viss miljöstyrande avgift kan prövas i syfte att förbättra miljön i Stockholm och trafikmiljön i, framförallt, centrala Stockholm.

Stockholmarna i söderort färdas idag huvudsakligen med kollektivtrafik. Jag behöver med andra ord inte tvinga människor att åka kollektivt. Det gör de redan idag. I alla fall i söderort. Stockholmarna i söderort kommer dessutom enligt de intentioner som finns att få en utbyggd kollektivtrafik och en förbättrad komfort som effekt av att miljöavgifter införs. Avgifterna ska nämligen återföras till regionens transportsystem.

Storstockholms lokaltrafik har gjort bedömningen att de kommer att ha svårt att ta emot kraftigt ökande trafikantströmmar med dagens kapacitet. Uppenbarligen måste transportsystemet i kollektivtrafiken byggas ut. Tyvärr gör den politiska ledningen i landstinget bedömningen att det kommer att ta lång tid innan de har betalat sina skulder och kan börja satsa offensivt igen. Inkomster från miljöavgifter förändrar situationen något. Följaktligen kan jag, mot bakgrund av landstingets ekonomiska situation, konstatera att följande frågor snarast borde ställas: Klarar Storstockholms lokaltrafik av nya resandeströmmar utan miljöavgifter? Tvingar ett Stockholm utan miljöavgifter folk att åka bil?

Stockholm 2003-09-01

Roger Mogert
Borgarråd