

Utlåtande 2011:87 RII (Dnr 314-565/2010)

Införande av trängselavgifter på Essingeleden

Motion (2010:6) av Ann-Margarethe Livh (V)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2010:6) av Ann-Margarethe Livh (V) om ”Införande av trängselavgifter på Essingeleden” anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anfört.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

I en motion (2010:6) av Ann-Margarethe Livh (V) föreslås att trängselavgifter ska införas på Essingeleden som idag är undantagen från avgiften.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Naturskyddsföreningen, Kollektivtrafikant Sthlm, Miljöbilsförbundet Jordens Vänner, Bil Sweden, Stockholms Handelskammare och Gröna Bilister. Miljöbilsförbundet Jordens Vänner och Bil Sweden har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att Essingeleden är speciell utifrån flera perspektiv. Det är den huvudsakliga förbindelsen mellan de norra och södra regionhalvorna och mycket av den trafik som färdas på den har inga alternativa

vägar att välja på. Vidare är det trafik till och från flera kommuner som trafikerar Essingeleden vilket medför att det är flera kommuner som borde involveras i diskussioner kring trängselavgifter på Essingeleden. Slutligen är Essingeleden en statlig väg och därför äger inte Stockholms stad rådighet över den.

Trafik- och renhållningsnämnden framför att Essingeleden är speciell och av flera anledningar kommer inte en avgiftsbeläggning av Essingeleden att medföra en liknande trafikminskning som den i innerstaden.

Bromma stadsdelsnämnd påpekar att Essingeleden idag är enda vägen att ta sig förbi Stockholm om man inte väljer att köra genom innerstaden. I fall man avgiftsbelägger Essingeleden innan Förbifart Stockholm är färdigställd finns det risk för att trafiken söker alternativa vägar som kanske inte är önskvärda ur trafiksynpunkt.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd framför att det måste finnas goda alternativa transportvägar innan Essingeleden avgiftsbeläggs.

Kungsholmens stadsdelsnämnd anför att en minskning av trafiken på Essingeleden vore önskvärd av flera skäl. Buller och utsläpp skulle minska i fall trafiken minskade, men nämnden anser inte att en avgiftsbeläggning skulle lösa de problem som Essingeleden medför för Kungsholmen utan förordar i stället en överdäckning av Essingeleden på Kungsholmen.

Naturskyddsföreningen avstår från att yttra sig i frågan eftersom den är partipolitisk.

Kollektivtrafikanter i Sthlm anför i ett yttrande att trängselavgifter är ett kraftigt styrmedel för att minska trafiken och ställer sig bakom ett snart införande av trängselavgifter på Essingeleden.

Stockholms Handelskammare anser att det innan Förbifart Stockholm är färdigställd inte är möjligt att införa trängselskatter på Essingeleden om man inte samtidigt vill försämra förutsättningarna för näringslivet och näringsidkare i och kring Stockholm.

Gröna Bilister är positiva till trängselavgifter på Essingeleden och anser att beslut om trängselavgifter borde kunna beslutas på kommunal nivå.

Mina synpunkter

Essingeleden är speciell utifrån flera perspektiv. Det är den huvudsakliga vägförbindelsen mellan den norra och den södra regionhalvan. Av den överenskommelse som ligger till grund för länsplanen 2010-2021 framgår att trängselskatt ska tas ut på Essingeleden när Förbifart Stockholm öppnats för trafik. Motionärens förslag strider därmed mot denna överenskommelse. Eftersom det saknas andra avgiftsfria alternativ om det, trots överenskommelsen, skulle

införas trängselskatt på Essingeleden innan Förbifarten färdigställs skulle en sådan åtgärd motverka Stockholms stads strävan att integrera både den norra och södra halvan av Stockholmsregionen i en gemensam bostads- och arbetsmarknad. Den trafik som färdas på Essingeleden har svårt att byta till alternativa färd sätt.

Stockholms stad har redan deltagit i och förhandlat fram den nya Stockholmsöverenskommelsen – en satsning på 100 miljarder kronor på spår- och väginvesteringar som en kraftigt växande Stockholmsregion behöver.

Motionärens argumentation kring Essingeledens trafikbelastning understryker vikten av att Förbifart Stockholm kommer på plats så att Essingeleden kan avlastas från den trafik som inte har staden som mål. Det ursprungliga syftet med trängselskatten var att minska trängseln i Stockholms innerstad, en målsättning som också har uppnåtts. Essingeleden är idag en av de få förbindelserna som finns mellan den norra och södra Stockholmsregionen. Det gör att regionen är mycket sårbar. Minsta problem på Essingeleden ger följd effekter i stora delar av regionens vägnät. Även detta är ett skäl till varför det är viktigt att arbetet kommer igång med Förbifart Stockholm. I dagsläget när alternativ till Essingeleden saknas framstår motionen som ett önskemål från motionären att uttrycka synpunkter på den nationella trafiken snarare än att förbättra trafikförhållandena i Stockholms stad.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2010:6) av Ann-Margarethe Livh (V) om införande av trängselavgifter på Essingeleden

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar

1. att bifalla motionen
2. att därutöver anför

Trängselskatten är ett effektivt styrmedel för att minska trängsel och köer. Det är dags att utveckla systemet genom att ta ut avgifter på Essingeleden och andra vägar med mycket trängsel. I ett nyligen presenterat forskningsprojekt vid KTH har effekterna av

trängselskatt på Essingeleden studerats. Analyserna visar att en trängselskatt på Essingeleden vore den överlägset mest effektiva förändringen av trängselskattesystemet. Att utvidga dagens system med en trängselskatt på Essingeleden skulle minska vägträngseln i Stockholm väsentligt. Bilköerna skulle minska, inte bara på själva Essingeleden, utan också på de många vägar som idag proppas igen av köer som strålar ut från Essingeleden och sprider sig längs E4 och Södra länken och därifrån ut på det omgivande vägnätet. Trafikflödet på Essingeleden skulle minska med 4000 fordon i morgonrusningen, enligt en nyutvecklad trafikprognosmodell, som klarar att analysera extrema trängselsituationer. Åter igen bekräftar forskningen Miljöpartiets politik. Det är oansvarigt att inte utvidga trängselskattesystemet till att också omfatta Essingeleden.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Karin Wanngård, Roger Mogert* och *Tomas Rudin* (alla S) enligt följande.

Trängselskatter är ett effektivt verktyg för att reglera Stockholms trafiksituation och motionen har goda intentioner. Vi tror att det blir nödvändigt att föra en diskussion om ett snabbare införande av trängselavgifter på Essingeleden. Detta både av framkomlighetsskäl på Essingeleden men också av finansieringsskäl av flera angelägna infrastrukturprojekt, både väg- och spårprojekt, i Stockholm. Samtidigt måste både trängselskatter och frågan om Essingeleden måste hanteras i ett större sammanhang för att försäkra att trafiksystemet som helhet ger bästa möjligheten för regionens invånare och näringsliv att tillgodose sina resebehov.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2010:6) av Ann-Margarethe Livh (V) om ”Införande av trängselavgifter på Essingeleden” anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anför.

Stockholm den 11 maj 2011

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Per Bolund* och *Sara Pettigrew* (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Bifalla motionen
2. Därutöver anföra följande

Trängselavgifter infördes i Stockholm för att minska trängseln. Genom att sätta ett pris för att få framföra ett fordon in eller ut ur Stockholms innerstad gavs Stockholms bilister ekonomiska incitament för att ändra sina resvanor. En del ändrade tidpunkt för bilresan, andra ändrade transportsätt – resultatet blev att trängseln minskade.

Vi ser inte trängselavgifterna som ett färdigt system. Det måste hela tiden underhållas, förbättras och anpassas för att uppnå syftet – att minska trängseln.

Essingeleden är idag överbelastad med köer som följd. Leden byggdes för 80 000 fordon/dygn, idag nås maxnivåer på 170 000 fordon/dygn. Det är inte hållbart. Det tar lång tid att bygga ut kollektivtrafik- och vägnätet för att avlasta Essingeleden. Det enda som kan göras idag är att minska trafiken genom styrmedel. Vi anser att trängselavgifter är ett bra styrmedel och att de snarast ska införas på Essingeleden.

Vi vill tillsätta en utredning som ser över avgiftsnivåer och perioder för avgift med mål att få maximal effekt i minskad trängsel på Essingeleden.

Särskilt uttalande gjordes av *Karin Wanngård*, *Olle Burell* och *Maria Östberg Svanelind* (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

I en motion (2010:6) av Ann-Margarethe Livh (V) föreslås att trängselavgifter ska införas på Essingeleden som idag är undantagen från avgiften.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Naturskyddsföreningen, Kollektivtrafikant Sthlm, Miljöbilsförbundet Jordens Vänner, Bil Sweden, Stockholms Handelskammare och Gröna Bilister. Miljöbilsförbundet Jordens Vänner och Bil Sweden har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 juni 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att Essingeleden är speciell i flera avseenden. Det är den huvudsakliga förbindelsen mellan södra och norra regionhalvan. Det finns inga alternativa avgiftsfria vägar som trafiken kan ta mellan regionhalvorna. Stadsledningskontoret bedömer att om trängselavgifter införs innan ny nord/sydlig kapacitet i form av Förbifarten byggs, kan de bli ytterligare ett hinder som motverkar att stockholmsregionen fungerar som en gemensam bostads- och arbetsmarknad. En avgift på Essingeleden nu kan också bidra till att öka de regionala olikheterna mellan den norra och den södra regiondelen. En stor del av trafiken på leden har i nuläget svårt att byta till andra färdmedel eller destinationer, eftersom kollektivtrafiktillgängligheten för långa resor mellan södra och norra regionhalvan inte är tillräckligt utbyggd ännu. Dessutom är Essingeleden en statlig väg, så Stockholms stad har ingen formell makt över leden, vilken trafikeras av trafik till och från andra kommuner än Stockholm, varvid samråd med andra kommuner bör ske.

Ett av målen med införande av trängselavgifterna har varit att minska trafiken till och från innerstaden med 10 till 15 procent. Målet har uppnåtts samtidigt som trafiken ökat på Essingeleden. Köbildningen på de stora trafiklederna är dock av en annan karaktär än framkomlighetsproblemen på huvudgatorna i innerstaden, där behovet av en bättre miljö för boende, gående och cyklister är en huvudanledning till att trängselskatt införts.

Stadsledningskontoret understryker vidare att trängelskatt ska, när Förbifart Stockholm öppnas för trafik, upptas på Essingeleden i enlighet med Stockholmsförhandlingen.

Motion (2010:6) av Ann-Margrethe Livh (v) om att utreda införandet av trängselavgifter på Essingeleden anses besvarad med hänvisning till vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 oktober 2010 att överlämna och åberopa trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på motionen.

Reservation anfördes av ledamöterna Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 augusti 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Trängselskatter har visat sig vara ett mycket kraftfullt regleringsverktyg för att uppnå en mer hållbar trafiksituation som bättre matchar efterfrågan och utbud i trafiksystemet under de perioder då efterfrågan är som högst. Men både trängselskatter och frågan om Essingeleden måste hanteras i ett större sammanhang för att försäkra att trafiksystemet som helhet ger bästa möjligheten för regionens invånare och näringsliv att tillgodose sina resebehov.

Kontorets trafikmätningar visar att den befarade trafikökningen på Essingeleden på grund av trängselskatten i innerstaden var något mindre än modellerna indikerade. Medan det är fortsatt ansträngt i högttrafiken har trafiksituationen totalt sett på Essingeleden som en direkt konsekvens av trängselskatten inte påtagligt försämrats.

Trafiken på Essingeleden är mycket ojämnt spridd över dygnet. Trafikvolymerna vid maxtimmarna på för- och eftermiddagen är 40-50 procent högre än under mellanperioden, vilket ger upphov till trängselproblem under dessa tider. Essingeledens centrala position i regionens vägnät betyder dessutom att störningar på leden sprider sig snabbt till resten av vägnätet. Prognoserna indikerar ett ökat resande i samband med den kraftiga befolkningsökningen, inte minst på Essingeleden, som den viktigaste nord-sydliga väglänken i länet utan förbifarten.

Men Essingeleden är speciell i flera avseenden och det finns skäl att tro att effekten på trafiken av en trängselavgift inte skulle vara lika stor som för innerstaden. Trängselskatten minskar trafiken på grund av de fyra nedan angivna huvudorsakerna:

1. Man utför samma resa med annat medel som inte är avgiftsbelagd – t.ex. byter till kollektivtrafiken, går eller cyklar. Erfarenheten med trängselskatten i innerstaden är att cirka 50 procent av de ”uteblivna” resorna ”bytte” till kollektivtrafik, men en stor del av trafiken på Essingeleden har svårt att byta till andra färdmedel eftersom

kollektivtrafiktillgängligheten för längre resor mellan södra och norra regionhalvan är relativt begränsade;

2. Man utför samma resa men väljer en annan väg som inte är avgiftsbelagd – men i detta fall finns det ingen annan avgiftsfri väg under de avgiftsbelagda tiderna, och därmed finns risken att en avgift på Essingeleden trycker tillbaka trafiken till genomfartsvägar i innerstaden om inte skillnaderna i pris och restider har rätt balans (ska jag betala x kronor för att sitta i kö på Essingeleden eller y kronor för en relativt köfri resa genom innerstaden?);

3. Man utför samma resa men vid en annan tidpunkt som inte är avgiftsbelagd eller har lägre avgift – detta kommer att gälla för vissa resor men många resor på Essingeleden i högtrafik har minimal tidsflexibilitet;

4. Man utför inte resan alls, eller hittar en annan målpunkt – detta kommer också att ha en viss effekt, men har också en inverkan på den regionala tillgängligheten.

Det finns ytterligare två aspekter som bör beaktas i en diskussion om Essingeleden:

- det är inte staden utan staten (genom Trafikverket) som är väghållare för Essingeleden, och;
- en stor del av trafiken på Essingeleden har varken mål eller startpunkt i staden utan är trafik till och från andra kommuner än Stockholm.

Kontoret anser att det är angeläget för regionens samlade krafter att studera och konsekvensbeskriva olika strategier för att uppnå ett mer hållbart trafikflöde på Essingeleden under perioden innan förbifarten står klart, cirka 2021. Det är också viktigt att redan nu undersöka hur olika former av vägavgifter skulle kunna bidra till en mer hållbar trafiksituation även efter att förbifarten tas i drift, och som en del i en sammanhängande trafikstrategi. Kontoret anser att Trafikdirektörsgruppen, bestående av trafikdirektörerna från trafikkontoret, Trafikverket Region Stockholm, Storstockholms lokaltrafik och Kommunförbundet i Stockholms län är ett lämpligt forum för att formulera och genomföra ett sådant uppdrag.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna denna skrivelse som svar på remissen.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2010 att som svar på motionen överlämna och återropa förvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamöterna Lillemor Samuelsson (V) och Eie Herlitz (MP), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 augusti 2010

har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser det angeläget att trafikträngseln minskar i Stockholm och att trängselavgifterna är ett bra verktyg för att kunna uppnå målet. Förvaltningen är dock tveksam till motionärens förslag att utreda hur trängselavgifter snarast skall kunna införas på Essingeleden. Essingeleden är idag det enda alternativet att ta sig förbi Stockholm, såvida man inte vill köra genom innerstaden, varför ett införande av trängselavgifter på Essingeleden bör anstå till dess att Förbifart Stockholm tagits i bruk. Annars finns en uppenbar risk att trafiken, vid köbildning, letar sig fram via alternativa, ur trafiksynpunkt sämre vägval. Förvaltningen föreslår att motionen avstyrks.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 17 juni 2010 att som svar på motionen överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Ylva Wahlström (MP), *bilaga 1*.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 17 juni 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser det som mycket viktigt att trafikträngseln minskar i Stockholm och anser att trängselavgifterna är ett bra verktyg för att uppnå detta. Förslaget att införa avgifter på Essingeleden ser förvaltningen däremot som mindre lämpligt utifrån ledens strategiska betydelse. I dagsläget finns inga alternativa vägar att ta förbi Stockholms innerstad förutom Essingeleden. Innan trängselavgifter införs på Essingeleden måste Förbifart Stockholm byggas, dessutom måste det finnas väl utbyggda och snabba kollektiva alternativ, så som till exempel snabbspårvägen Alvik – Kista, som binder ihop Stockholm södra delar med de norra. Det måste med andra ord finnas goda alternativa färd sätt och -vägar innan Essingeleden avgiftsbeläggs.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2010 att som svar på motionen överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande samt att därutöver anföras:

Kungsholmens stadsdelsnämnd har länge påtalat problemen med Essingeleden och att över 40 000 kungsholmsbor och besökare drabbas varje dygn av buller,

avgaser och hälsofarliga partiklar.

Stadsdelsnämnden har föreslagit en nedgrävning av Essingeleden över Kungsholmen. En sådan lösning skulle minska bullret och utsläppen samtidigt som trafiksäkerheten och framkomligheten ökar. Dessutom skulle 50 000 kvadratmeter mark frigöras som skulle kunna användas till grönområden och bostäder åt stockholmarna.

Alliansregeringen genomför nu en stor nationell satsning på spår och vägar tillsammans med en ambitiös klimatpolitik för kraftigt minskade utsläpp.

När Förbifart Stockholm är klar ska trängselskatt också tas ut på Essingeleden.

Alliansen på Kungsholmen fortsätter att driva frågan om att gräva ned alternativt glasa/kapsla in Essingeleden.

Reservation anfördes av ledamoten Catarina Agrell m.fl. (S) *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamöterna Reijo Kittilä (V) och Ingegerd Akselsson Le Douaron (MP), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 juni 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Essingeleden är Stockholms, men även Sveriges mest trafikerade motorled och påverkar västra Kungsholmen genom buller och utsläpp. Stadsdelsförvaltningen anser att Essingeleden på sikt bör grävas ner förbi Kungsholmen snarare än att trängselavgifter införs. En nedgrävning skulle innebära att en stor del av trafiken försvinner från västra Kungsholmen medan trängselavgifter endast marginellt reducerar Essingeledens negativa miljöpåverkan på området. En nedgrävning skulle också medföra att stadsdelen kan knytas ihop på ett bättre sätt och att en stark barriär i området försvinner. Påpekas bör att stadsdelsförvaltningen anser att frågan om trängselavgifter i huvudsak är ett politiskt ärende.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningens yttrande daterat den 5 maj 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Naturskyddsföreningen avser ej att svara på remissen eftersom det är en remiss på en partipolitisk motion.

Kollektivtrafikant Sthlm

Kollektivtrafikant Sthlm:s yttrande har i huvudsak följande lydelse.

Resenärsföreningen Kollektivtrafikant Sthlm är mycket positiva till ett snart införande av trängselavgifter på Essingeleden. Vi anser dock att en utredning kring detta även måste omfatta Södra länken samt titta på nödvändiga förbättringar av det befintliga avgiftssystemet. Syftet med översynen bör i första hand vara att förbättra miljön och öka framkomligheten i Stockholmstrafiken, inte att hitta ytterligare en inkomstkälla för investeringar i ny infrastruktur. Eftersom Trafikverkets beräkningar visar att Förbifart Stockholm kommer att få köbildningar mycket snart efter invigningen anser föreningen att det är orealistiskt att tro att det går att hålla en avgiftsfri vägpassage mellan södra och norra Stockholm. Detta stärks av Regionplanekontorets beräkningar som visar att de miljöåtaganden som gjorts inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen kräver mycket kraftiga ekonomiska styrmedel för att hålla tillbaka trafikökningarna på vägnätet. För att parera de resandeökningar i SL-trafiken som beräknas ske när avgift införs på Essingeleden bör fler direktbusslinjer införas från södra och östra Stockholm till arbetsplatsområden i centrala och norra delarna av staden.

Stockholms Handelskammare

Stockholms Handelskammares yttrande daterat den 29 juni 2010 har följande lydelse.

Kommunstyrelsen i Stockholms stad har begärt Handelskammarens synpunkter med anledning av en motion av Ann-Margarethe Livh om införande av trängselavgifter på Essingeleden.

Handelskammaren vill betona att korrekt benämning än så länge är "trängselskatt". I synnerhet om det inte ges någon motprestation till bilisterna. För att trängselskatten ska kunna omvandlas till en avgift krävs att intäkterna används för att ge biltrafiken förbättrade förutsättningar. Det är också skälet till att trängselavgifter på Essingeleden förutsätter att intäkterna används till Förbifart Stockholm. Det är också nödvändigt Förbifarten står färdig innan Essingeleden kan beläggas med avgifter för att inte stora delar av Sverige ska skäras av från huvudvägnätet. I samband med de förändringar som gjordes av trängselskattesystemet 2007 genomfördes en noggrann prövning av möjligheterna att avskaffa Lidingöregeln för att minska de administrativa kostnaderna. Då fastslogs lidingöbornas rätt till fri tillgång till huvudvägnätet. Detsamma måste självfallet gälla de delar av Stockholmsregionen och östra Sverige där en omväg runt Mälaren inte är ett realistiskt alternativ till Essingeleden.

Motionärens beskrivning av trängselskattens effekter stämmer inte med verkligheten. Enligt Trafikkontorets analys av trafikflöden har trafiken ökat med två procent det senaste året trots en djup lågkonjunktur. Den minskade trafiken i innerstaden kan i

huvudsak hänförs till de mycket omfattande framkomlighetsproblem som byggandet av Spårväg City orsakat. Trängselskatt på nuvarande nivå klarar alltså inte att hålla emot trafikökningen.

Vänsterpartiet motsätter sig byggandet av Förbifarten, Österleden och vill dessutom begränsa antalet körfält vid Slussen. Samtidigt har Stockholms län en snabb och accelererande befolkningsökning. Förra året ökade länets befolkning med 38 000 personer, vilket är den största ökningen någonsin. Det motsvarar två fullsatta ledbussar varje dag. Cirka 60 procent av befolkningsökning utgörs av födelseöverskott. Många av de nya stockholmarna kommer alltså inte att belasta trafiksystemet i någon nämnvärd omfattning förrän om 15-20 år. De senaste tre åren har Stockholms läns befolkning ökat med över 100 000 personer, eller lika mycket som hela Jönköping. Självfallet kan inte denna utveckling pågå utan att ett redan överbelastat trafiksystem byggs ut. Det gäller såväl vägar som spår. Ett utbyggt vägnät är dessutom en förutsättning för en väl fungerande kollektivtrafik, eftersom en stor del av kollektivtrafiken sker med buss.

Den vänsterpartistiska modellen att lösa Stockholms trafikproblem genom att straffa bort trafik med hjälp av avgifter i stället för att anpassa trafiksystemet till en växande region kommer på sikt att leda till att Stockholmsregionen stagnerar. Det kommer att krävas allt högre avgifter för att inte trafiken ska öka när befolkningen ökar. Det kommer att innebära att regionen klyvs i två delar. Det kommer att bli allt för dyrt att resa mellan norr och söder, vilket gör det omöjligt att bo och arbeta på olika sidor om Saltsjö-Mälarsnittet. Därmed kommer och den funktionella regionen att bli mindre och företagets möjligheter att rekrytera rätt kompetens att begränsas. Det kommer att försvåra Sveriges möjligheter att konkurrera med kunskap och kompetens. Därmed kommer vi inte heller att kunna upprätthålla det höga kunskapsinnehållet i de varor och tjänster vi säljer. Sverige kommer att tvingas att i stället konkurrera med låga arbetskraftskostnader, vilket innebär att alla svenskar för det betydligt sämre och vårt välfärdssystem hotas.

Handelskammaren vill därför varna för att trängselskatt på Essingeleden på sådana nivåer att det påverkar trafikmängderna kan få mycket allvarliga effekter på Stockholms och Sveriges konkurrenskraft och välfärdsutveckling. För att trängselskatt eller trängselavgift ska kunna införas på Essingeleden krävs att det finns en alternativ avgiftsfri väg i form av Förbifart Stockholm.

Gröna Bilister

Gröna Bilisters yttrande daterat den 25 maj 2010 har följande lydelse.

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på denna motion. Vi hänvisar till våra tidigare remissyttranden om trängselavgifter (www.gronabilister.se/remissvar) där det framgår:

- Vi är för trängselavgifter också på Essingeleden och generellt mycket skeptiska till att undanta vissa vägavsnitt om området i övrigt är avgiftsbelagt.
- Vi önskar överföra bestämmanderätten gällande trängselavgifter och liknande avgiftsuttag till kommunerna så att detta inte längre behöver beredas, beslutas

och genomföras på nationell nivå

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av den framtida infrastrukturen i landet, och den lagstiftning som lägger grunden för detta. Gröna Bilister betonar kommunernas betydelse för att uppnå de för oss och för samhället mer generellt prioriterade miljömålen, och har åtskilliga gånger betonat att kommunerna måste ges ökade befogenheter för sitt arbete med att uppnå de bindande miljö kvalitetsnormerna.

Vår utgångspunkt skiljer sig från andra, mer traditionella bilistorganisationer i det att vi menar att flertalet bilister ofta tar bilen därför att inget annat vettigt alternativ står till buds, och att många bilister gärna skulle avstå från en stor del av bilresorna om det vore praktiskt möjligt. Därmed ser vi stora delar av satsningarna på att säkerställa att särskilt bekymmersam trafik hålls borta som gynnsamma också för den gröna, framtidsinriktade bilisten, och välkomna generellt sett sådana förslag.

Vi har såväl i tidigare remissvar som i flera egna skrifter gett omfattande förslag på såväl hur kommunerna bör utforma sina regler och incitament för att stimulera och påskynda en omställning till hållbar bilism, och bättre kunna svara upp mot de krav som ställs i miljö kvalitetsnormerna.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av ledamöterna Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

- 1 Motionen bifalls.
- 2 Därutöver anfördes följande:

Trängselavgifter infördes i Stockholm för att minska trängseln. Genom att sätta ett pris för att få framföra ett fordon in eller ut ur Stockholms innerstad gavs Stockholms bilister ekonomiska incitament för att ändra sina resvanor. En del ändrade tidpunkt för bilresan, andra ändrade transportsätt – resultatet blev att trängseln minskade.

Vi ser inte trängselavgifterna som ett färdigt system. Det måste hela tiden underhållas, förbättras och anpassas för att uppnå syftet – att minska trängseln.

Essingeleden är idag överbelastad med köer som följd. Leden byggdes för 80 000 fordon/dygn, idag nås maxnivåer på 170 000 fordon/dygn. Det är inte hållbart. Det tar lång tid att bygga ut kollektivtrafik- och vägnätet för att avlasta Essingeleden. Det enda som kan göras idag är att minska trafiken genom styrmedel. Vi anser att trängselavgifter är ett bra styrmedel och att de snarast ska införas på Essingeleden.

Vi vill tillsätta en utredning som ser över avgiftsnivåer och perioder för avgift med mål att få maximal effekt i minskad trängsel på Essingeleden.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

Kontoret gör en bra redovisning av frågan om införande av trängselavgifter på Essingeleden, dess strategiska funktion och möjliga konsekvenser av ett införande av trängselavgifter på denna väg, för trafikflödena i stort.

Vi tror att det blir nödvändigt, i likhet med förvaltningens resonemang, att föra en diskussion om ett snabbare införande av trängselavgifter på Essingeleden. Detta både av framkomlighetsskäl på Essingeleden men också av finansieringsskäl av flera anlagda infrastrukturprojekt, både väg- och spårprojekt, i Stockholm.

Detta går också att lättare att motivera för Stockholmarena den dagen byggande av Förbifart Stockholm har påbörjats, vilket förhoppningsvis blir inom kort.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av ledamöterna Lillemor Samuelsson (V) och Eie Herlitz (MP) enligt följande.

Nämnden föreslås skulle tillstyrka motionen mot bakgrund av vad som framförts i densamma.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av ledamoten Ylva Wahlström (MP) enligt följande.

Att anta motionens förslag om trängselavgifter på Essingeleden.

Nu efter en tid med trängselavgifterna har många bilister vant sig och tänker inte så mycket på att man betalar extra varje gång man åker där det är avgifter. Kanske väljer man ännu att åka just via Essingeleden då den ännu är avgiftsbefriad. Även här behöver man fundera på om man verkligen behöver ta bilen eller kan det finnas ett snabbare och miljövänligare alternativ att välja. Och lämna plats till de bilister som verkligen behöver köra.

Dessutom kan man med stor fördel låta intäkterna för trängselavgiften gå till förbättringar av kollektivtrafiken, så alla kan färdas bättre och miljösmygare.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av ledamoten Catarina Agrell m.fl. (S) enligt följande.

Catarina Agrell m.fl. (S) reserverade sig mot beslutet med hänvisning till förvaltningens förslag till beslut.

Reservation anfördes av ledamöterna Reijo Kittilä (V) och Ingegerd Akselsson Le Douaron (MP) enligt följande.

Att tillstyrka att kommunfullmäktige bifaller motionen

En enig nämnd driver sedan flera år frågan att gräva ner alternativt överdäcka den del av Essingeleden som passerar Kungsholmen. I väntan på att detta blir verklighet skulle en trängselavgift på Essingeleden bidra till bättre miljö för alla dem som bor bredvid Essingeleden på Kungsholmen. Vi understödjer därför förslaget att utreda hur trängselavgifter snarast kan införas på Essingeleden.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2010:6

2010:6

**Motion av Ann-Margarethe Livh (v) om införande av
trängselavgifter på Essingeleden**

Dnr 314-565/2010

När trängselavgifterna infördes på försök i Stockholm 3 januari till 31 juli 2006 så minskade trafiken med 20 % över tullsnitten, dvs. där betalstationerna sattes upp. När trängselavgifterna permanentades 1 augusti 2007 fortsatte minskningen att hålla sig på ca 20 %. Även om systemet med betalstationer var en stor investering så uppnåddes målen om minskad trafik och minskad trängsel. Idag är trängselavgifterna inte längre så kontroversiella som när de infördes och de flesta stockholmare är positiva till den minskade trängseln även om de inte är positiva till trafikreglerande avgifter i allmänhet.

När trängselavgifterna infördes så undantogs Essingeleden. Det ledde till att trafiken minskade i innerstaden och över tullsnitten men inte på Essingeleden. Införandet av trängselavgifter ledde dock inte till att alla som förut kört via innerstaden valde att köra på Essingeleden med total kollaps som följd. Införandet av trängselavgifter visade att biltrafikanterna anpassade sig till avgiften, de betalade, valde en annan väg, eller minskade sitt bilresande.

Som med alla trafikreglerande system så måste även trängselavgifterna regleras så att de uppnår sitt syfte, att minska trängseln i Stockholm. Vi är övertygade om att tiden är mogen för att utöka zonen med trängselavgifter till att även inbegripa Essingeleden.

Jag föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Utreda hur trängselavgifter snarast kan införas på Essingeleden.

Stockholm den 8 mars 2010

Ann-Margarethe Livh