

PM 2003 RIII (Dnr 314-2158/2003)

**”Trängselavgifter”, remiss av delbetänkande från
Stockholmsberedningen (SOU 2003:61)**

Remiss från Finansdepartementet

Remisstid 10 oktober 2003

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollat i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade den 2 juni 2003 godkänna försöket med miljöavgifter i Stockholms stad. För att möjliggöra försöket krävs statliga beslut om bl.a. lagstiftning, finansiering och ansvarsfördelning. Stockholmsberedningen har på regeringens uppdrag lämnat ett delbetänkande som behandlar trängselavgifter i allmänhet, men också hur användningen av trängselavgifter i trafiken kan genomföras, inklusive lagförslag. Stockholmsberedningens delbetänkande omfattar en sammanfattning av tidigare utredningar och rapporter, vissa försök att beskriva tänkbara effekter av föreslaget system, förslag till lagstiftning, diskussion om hur intäkterna skall användas m.m.

Stockholmsberedningen kallar de aktuella avgifterna för trängselavgifter, emedan staden benämner dessa miljöavgifter.

Remisser

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN), stadsbyggnadsnämnden (SbN), miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN), Rinkeby stadsdelsnämnd, Hägerstens stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, näringslivsnämnden (NLN) och Stockholms Stads Parkerings AB.

Förslaget tillstyrks av stadsledningskontoret som dock betonar flera viktiga frågor som måste lösas. I det fortsatta arbetet mellan staden och staten måste gränsdragningen mellan ansvarsområdena tydliggöras. Staden har t.ex. en pågående upphandling av avgiftssystem. Klargörande måste ske inom en snar framtid vad t.ex. Vägverket respektive staden skall ansvara för, upphandla, driva och finansiera. Staden förutsätter dock att dessa frågor behandlas av den av staten utsedda förhandlingsmannen, att den totala finansieringsfrågan löses, styrproblematiken vid en avgiftssättningsmetod som tar lång tid att vid behov förändra löses, behovet av en maxdygnsavgift beaktas och att avgiftsförsöket tidsbegränsas.

GFN tar i huvudsak upp samma punkter som SLK och betonar också att miljöavgifter/trängselavgifter är en av flera åtgärder som krävs för att uppnå bättre trafikförhållanden. GFN föreslår också 80 kronor som maxdygnsavgift.

SbN överlämnar tjänsteutlåtandet utan eget ställningstagande. I tjänsteutlåtandet betonas vikten av att intäkterna går tillbaka till regionen och risken för att Stockholmsmodellen motverkar regionens sociala och ekonomiska integration genom att försvåra nord-sydliga rörelser i regionen. Tjänsteutlåtandet efterlyser också en portalparagraf som talar om syftet med trängselavgifter, samt regler/modeller för: på vilka grunder trängselavgifter skall kunna införas, hur en kommun skall kunna initiera ett genomförande av trängselavgift respektive avskaffa ett sådant, det kommunala/regionala inflytandet över hur systemet skall utformas respektive intäkterna skall användas, hur stort avdraget får vara för statens omkostnader innan pengarna går tillbaka till regionen/kommunen.

MHN anser att miljö- och hälsoeffekterna är summariskt beskrivna, och att de miljöförbättringar som systemet väntas medföra så långt som möjligt bör beskrivas i monetära termer och jämföras med övriga effekter som beskrivits på detta sätt. Det påtalas också att trängselavgifter kan bidra till den regionala utvecklingen genom att erbjuda ett nytt sätt att uppnå bindande miljö kvalitetsnormer. MHN anser också att intäkterna bör tillfalla regionen och trafikrelaterade miljöförbättrande åtgärder.

Rinkeby stadsdelsnämnd anser att alla åtgärder som kan minska trafikflödet i och förbi Rinkeby måste betraktas som positiva. Eftersom Rinkeby är Stockholms minst biltäta stadsdel anser man att befolkningen i Rinkeby inte är den stadsdels som är mest berörd av avgifterna, men framhåller att om intäkterna kan förbättra kollektivtrafiken, och då särskilt tvärförbindelserna, så är det av godo.

Hägerstens stadsdelsnämnd anser att det försök som ska genomföras i Stockholm måste kombineras med förstärkningar i kollektivtrafiken och utbyggda infartsparkeringar. Tvärförbindelserna, såväl för spårbunden trafik som vägtrafik, måste bli bättre i Söderort.

Östermalms stadsdelsnämnd bedömer att de kommer att beröras i hög grad av försöket med miljöavgifter i Stockholm. Dels genom att stadsdelens invånare påverkas direkt genom avgifterna. Dels genom förbättrade villkor för kollektivtrafiken, bättre miljö och förbättrad trafiksäkerhet. Nämnden förordar dock att alla stadsdelar tillhörande Östermalm får ingå i "innerstaden" under försöket.

NLN bedömer att de totala kostnaderna respektive vinsterna av fullskaleförsöket i Stockholm inte är av någon avgörande storlek. Vidare bedömer man att detaljhandeln i innerstan kan få problem, att nord-sydproblematiken kan spås på, att ett dynamiskt näringsliv förutsätter god tillgänglighet för företag och arbetskraft och att trängselavgifterna riskerar att leda till en dämpad privatkonsumtion.

Stockholms Stads Parkerings AB förväntar sig ingen drastisk minskning av efterfrågan på parkering i innerstaden till följd av försöket i Stockholm. Behovet av ytterligare infartsparkeringar anser man svårbedömt och förordar ytterligare fördjupade studier av avgifternas inverkan på resvanor m.m.

Mina synpunkter

Jag ställer mig bakom de synpunkter som stadsledningskontoret utvecklar i sitt tjänsteutlåtande vilka i huvudsak tillstyrker remissens förslag. Jag vill också understryka de farhågor som flera av stadens instanser lyfter fram och som grundar sig i att de

förslag som presenteras i betänkandet inte till fullo är anpassat till det fullskaleförsök med miljöavgifter som ska genomföras i Stockholm inom kort.

Stockholmsberedningen har också konstaterat att ”avgiften” måste betraktas som en statlig skatt. Bland annat för att en enskild kommun inte har rätt att beskatta andra kommuninvånare än sina egna. Beredningens förslag att vissa bilister på Stockholms gatunät skall vara skattebefriade beroende på mantalskrivningsort, medan andra inte är det, kan således inte sägas tjäna avgifternas syfte. De avvägningar som gjorts i fullmäktigebeslutet kring Lidingö och som utvecklas i gatu- och fastighetsnämndens remissvar får därmed anses ha tagit hänsyn till omgivande kommuners geografiska lokaler.

Gatu- och fastighetsnämnden lyfter dessutom fram vikten av att Stockholm, för att undvika oönskade effekter som inte kunnat förutses, kan justera detaljer, som exempelvis exakt plats för avgiftsstationerna, under försökstiden. För genomförbarheten av sådana här system är det väsentligt att justeringar och kompletteringar av utformningen kan göras efter hand som den genomförande kommunen eller ansvarig statlig myndighet anser det påkallat. Stadsledningskontoret redogör förtjänstfullt för dessa frågor i sitt tjänsteutlåtande och jag ställer mig helt och fullt bakom dessa resonemang. Ändringar som måste prövas av riksdagen bör åtminstone kunna göras årligen, även under Stockholmsförsöket.

Det finns också flera frågeställningar som ännu ej är nog utredda och klargjorda. Jag vill här särskilt betona vikten av en tydlig legal avgränsning mellan vad som är statens respektive stadens ansvarsområden. Det är också min bestämda uppfattning att finansieringsfrågorna måste lösas i enlighet med följande.

- Samtliga kostnader i samband med försöket med miljöavgifter betalas av staten.
- Intäkterna för försöket med miljöavgifter återgår till stockholmsregionen för investeringar i kollektivtrafiken och i infrastruktur som är förbundet med försöket.
- Intäkterna för försöket med miljöavgifter inte avräknas Stockholm i infrastrukturanslagen.

Jag skulle också vilja peka på vikten av att den tidsbegränsning och möjlighet till utvärdering som Stockholm beslutat sig för måste kunna verkställas. För att försöket ska nå bra effekter är det också viktigt att en maxavgift per dygn kan sättas.

Det finns givetvis en mängd praktiska problem som måste klaras ut. Exempelvis bör avgiftsbefrielsen för yrkesmässig taxitrafik och funktionshindrade genomföras utan att innebära onödigt byråkratiska eller tekniskt komplicerade lösningar.

Jag vill till sist framhålla att det är glädjande att statsmakterna så skyndsamt har bidragit till att skapa förutsättningar för genomförande av ett försök med miljöavgifter/trängselavgifter. Flera av stadens instanser har framhållit att det kan vara ett verkningsfullt medel i arbetet med att komma till rätta med trafikproblem som finns i större städer och kan vara användbart för att storstadsområden med svåra miljöproblem ska kunna avhjälpa dessa utan att för den skull hindra utvecklingen av effektiva fungerande transportsystem. Avgifterna kan även vara ett instrument för att minska risken för överskridande av miljökvalitetsnormer. Med miljöavgiftsförsöket enligt Stockholmsmodellen är syftet att bidra till *både* ett fungerande och utvecklat transportsystem *och* en hållbar livsmiljö.

Med hänvisning till ovanstående förordar jag att borgarrädsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 25 september 2003

ROGER MOGERT

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avstyrka utredningens förslag om införande av en lag om trängselavgifter
2. därutöver anförä.

Det framtvungade försöket med biltullar i Stockholm är och förblir det enskilt största ärendet under innevarande mandatperiod. Ärendet kommer att gå till den kommunala historien som det kanske största sveket från en politisk majoritet i Stockholms stadshus. Det sätt på vilket den politiska majoriteten valt att hantera frågan framstår som forcerat, ogenomtänkt och i grunden djupt odemokratiskt.

Alldeles oavsett uppfattning i sakfrågan borde alla medborgare vara djupt oroad för det som håller på att hända. Hanteringen av de framtvungade biltullarna avslöjar ett förakt för normala demokratiska principer på alla nivåer. Helt bortsett från att socialdemokraterna svikit sitt vallöfte kan vi konstatera att ärendet inte gått ut på en normal remiss under en rimlig remisstid, att nödvändig lagstiftning fortfarande saknas och att kommunfullmäktige tvingats fatta beslut utan ordentligt underlag. Att forcera fram beslut på ett sådant kuppstatat sätt framstår som ett hån mot medborgarna och ett effektivt sätt att undergräva förtroendet för politiken och demokratin.

Biltullarna undergräver demokratin

När ett politiskt parti tydligt deklarerar inför ett val att man inte avser införa biltullar om man kommer till makten, bör det partiet givetvis stå för sitt ord. Vi kan idag se att det löftet inte var värt någonting och att frågan forceras fram i tydlig strid mot medborgarnas vilja. Hanteringen av frågan visar att normala demokratiska principer frångåtts och att ärendet drivs framåt i en hastighet som gör att eftertanke och nödvändig kunskap går förlorad. Stockholmsberedningen poängterar i sina egna kommentarer att den nya lagen tagits fram under en mycket kort tid och flera frågor därför kan ha belysts otillräckligt.

Att hantera frågor på detta sätt riskerar att undergräva förtroendet för våra demokratiska institutioner. Det statliga utredningsväsendet måste vara professionellt och objektivt och dessutom skapa förtroende bland medborgarna. Genomförs biltullsförsöket riskerar detta förtroende att gå förlorat och förståelsen på sikt bli mindre för beslut fattade av demokratiska församlingar. När beslut skall fattas i stora principiella frågor är det av stor vikt att medborgarna är delaktiga. I frågan kring biltullar i Stockholm har medborgarna inte haft någon som helst möjlighet att visa vad man tycker. Den opinionsundersökning som nyligen genomfördes visar på ett kompakt motstånd bland stockholmarna.

I de grannkommuner som lät genomföra folkomröstningar sade över 80% av medborgarna bestämt nej till biltullar. Resultatet visade också på ett högt valdeltagande, trots att betydligt fler hade rösträtt än vad som är fallet i allmänna kommunalval. Det framstår mot den bakgrunden som än mer märkligt att Stockholms stad, med socialdemokraterna i spetsen, avser fortsätta pressa Sveriges riksdag att stifta en lag som går i direkt konflikt med vad en betydande majoritet av regionens medborgare anser. Den förkrossande segern för nej-sidan i biltullsomröstningen borde rimligtvis i sig vara skäl nog att i det här läget avbryta projektet.

Omfattande otydlighet i lagförslaget

Den korta tidsplanen till trots är införandet av biltullar ett komplicerat och omfattande projekt. Detsamma är givetvis också sant när det gäller att införa en lag om biltullar. Mot den bakgrunden ter det sig oerhört märkligt att så många av de mest basala förutsättningarna för ett fungerande regelverk saknas. Det framgår till exempel inte hur en ansökan från en kommun skall se ut eller vilka uppgifter som krävs i en sådan ansökan och det framgår inte heller vilka kriterier som skall vara uppfyllda för att staten skall godkänna att en statlig skatt införs i en kommun. Därutöver framgår inte, vilket i sig är skandalöst, hur de pengar som eventuella biltullar inbringar skall kunna återföras till biltullskommunen. Utöver detta finns också anledning att poängtera att det fullständigt saknas regler kring hur en kommun som en gång infört biltullar skall kunna avveckla dem. Sammanfattningsvis öppnar lagförslaget på det här området upp för omfattande godtycke och otydlighet. Enligt det föreliggande förslaget kan riksdag och regering göra olika bedömningar för ansökningar som i princip är likadana.

De nödvändiga besluten saknas

Det framgår av föredragande borgarråds promemoria att en lång rad frågeställningar och problem fortfarande är olösta. Det finns idag ingen tydlig avgränsning mellan det som skall vara statens respektive stadens ansvarsområden och finansieringsfrågan är än idag utan lösning. Det framgår dessutom av regeringens budgetproposition för 2004 att inga resurser av avsatta för finansiering av ett fullskaleförsök med biltullar i Stockholm. Detta borde rimligtvis ensamt vara tillräckligt för att i nuläget skrinlägga all planering för det forcerade försöket.

Mot bakgrund av de många problemen och obesvarade frågeställningarna är det inte på något sätt självklart att den korta tiden kommer att räcka till för att riksdagen skall kunna stifta en lag om införande av biltullar. Att i det läget fortsätta upphandlingsprocessen ter sig både riskabelt och oansvarigt.

Biltullarna minskar inte trängseln

Den nuvarande politiska majoriteten rättfärdigar sitt valsvek genom att hävda att trängseln kommer att minska och framkomligheten bli större. Beräkningar som Stockholm stad har gjort visar att trafiken kommer att minska med 15 – 20 % i innerstaden. Däremot visar beräkningar att den totala trafiken i regionen enbart kommer att minska med 2 – 3 %. Mellanskillnaden kommer alltså att tryckas ut i kranskommuner och på vägar som inte blir avgiftsbelagda. Vilka konsekvenser detta får är i dagsläget inte tillräckligt utrett.

En aktuell utredning från Transek, som tagit fram allt beslutsunderlag åt Stockholms stad, visar dock tydligt att bilköerna kommer att bli längre utanför innerstaden när biltullarna införs. De tusentals människor som varje dag använder Essingeleden, som är statlig och förblir avgiftsfri, kommer om biltullarna genomförs att behöva räkna med ännu längre köer än idag. Utredningen visar vidare att ökad trafik på Ulvsundavägen kan resultera i längre köer mot Tranebergsbron. Sammantaget visar Transeks utredning, som gjorts på uppdrag av Sundbybergs kommun, att förorterna kommer att drabbas hårt om Stockholms stad inför biltullar.

Biltullarna är tillväxtfientliga

Om biltullar forceras fram i Stockholm innebär det att man bokstavligen monterar upp barriärer mellan olika delar av staden. De norra delarna av staden beskärs från de södra och integrationen mellan olika delar av regionen försvåras eller uteblir. Detta strider fullständigt mot intentionerna i Stockholms regionplan.

För en vanlig familj kan biltullarna innebära att mer än 10 000 kronor, av redan skattade pengar, försvinner från hushållskassan. Det leder till minskad köpkraft för stockholmarna i ett läge där tillväxten redan är svag. Långsiktigt innebär detta ett hot mot Stockholms långsiktiga tillväxt och utveckling.

Att biltullarna leder till stora problem för näringslivet i regionen är också uppenbart. När trängseln ökar utanför tullarna, transporterna blir färre och köpkraften mindre påverkar detta

givetvis även sysselsättning och tillväxt. I den opinionsundersökning som SKOP genomförde tidigare i år säger fler än två tredjedelar av företagarna i Stockholm att biltullarna kommer att påverka verksamheten negativt. Särskilt negativa är naturligtvis företagarna i Stockholms innerstad och enbart 5 % av företagarna tror att biltullarna skulle få positiva konsekvenser för deras företag.

Det framgår vidare av SKOP-undersökningen att fyra av tio stockholmare skulle handla mindre i innerstaden om biltullarna realiserar. I rena siffror kan det handla om att detaljhandeln får hantera en nedgång i försäljningen i miljardklassen. I en tid när Stockholms tillväxt släpar efter och skatteutjämnningssystemet sätter extra hård press på staden vore det givetvis direkt oansvarigt att genom biltullar ytterligare försvåra förutsättningarna för tillväxt.

Biltullarna skapar kaos i kollektivtrafiken

Syftet med biltullarna är att tvinga människor att välja bort bilen. Att detta kommer att få stora konsekvenser för kollektivtrafiken är därför självklart och uppenbart. Den utredning som Transek genomfört visar också att trycket på kollektivtrafiken kommer att öka dramatiskt. Det torde inte vara en nyhet för någon att det redan idag är trångt på pendeltågen, bussarna och tunnelbanan, varför situationen förväntas bli ohållbar. Oavsett åsikt i sakfrågan måste givetvis kollektivtrafiken byggas ut innan eventuella biltullar införs i Stockholm.

När det gäller biltullarnas konsekvenser för kollektivtrafiken måste även där konstateras att kunskapen är för liten. Den politiska majoriteten erkänner att det i dagsläget inte finns några ekonomiska garantier till SL för att möta den kraftigt ökade trycket på kollektivtrafiken. SL:s egna beräkningar visar att trafiken kan komma att öka med 5 – 10%. Detta samtidigt som SL lever med stora sparkrav. Det är givetvis fullständigt oacceptabelt att fortsätta planeringen för biltullarna innan denna fråga är ordentligt utredd och innan kollektivtrafiken byggts ut. Mot bakgrund av att det inte heller är klarlagt hur biltullsavgifterna skall återföras till staden ter det sig än mer oansvarigt att i nuläget fortsätta förberedelserna.

Biltullarna drabbar människor med små marginaler

Den officiella retoriken från majoritetens sida handlar om bättre miljö, ökad framkomlighet och mindre trängsel. I verkligheten handlar biltullarna om att tvinga människor med små marginaler bort från vägarna. Många människor har idag inget seriöst alternativ till att ta bilen till arbete och fritidssysselsättningar. Pendling, dagishämtningar och fritidsliv gör att bilen för många människor är nödvändig för att få vardagen att gå ihop. Eftersatta satsningar på transport-infrastrukturen gör dessutom att många bilister inte har något annat val än att färdas genom innerstaden.

Det finns undersökningar som visar att en tredjedel av de som kör i Stockholm idag har en månadsinkomst under 18 000 kronor. Det är denna grupp som den politiska majoriteten är ute efter. På ett cyniskt sätt räknar man med att dessa människor inte längre kommer att ha råd att använda bilen. En trafikpolitik som går ut på att tvinga de ekonomiskt svagaste trafikanterna bort från vägarna kan inte på något sätt beskrivas som en ansvarfull och seriös trafikpolitik.

Biltullarna införs med fel utgångspunkt

Att använda ekonomiska styrmedel inom trafikpolitiken är inte någon ny fråga, utan någonting som säkerligen kommer att finnas med framtidens debatt kring en sammanhållen strategi på trafikområdet. Det finns dock anledning att understryka att det föreliggande förslaget inte tagits fram i ett sådant sammanhang. Förslaget har tvärtom tillkommit som en lösryckt idé som inte ens initierats i den region det i första hand berör.

Införande av biltullar är en principiellt viktig fråga som berör alla stockholmare på ett oerhört tydligt sätt. De som främst berörs av den föreslagna lagstiftningen har inte fått säga sitt om förslaget och de instanser som borde vara delaktiga har med extremt korta remisstider inte givits rimliga förutsättningar att delta i arbetet. Om regering och riksdag trots detta medverkar till att biltullsförsöket tvingas fram försvåras även den framtida debatten om Stockholms trafik- och

infrastrukturpolitik. Även Stockholmsberedningen har i sina egna kommentarer poängterat att flera frågor inte belysts tillräckligt på grund av den extremt korta utredningstiden.

Biltullarna införs vid fel tidpunkt

Alldeles bortsett från åsikt i sakfrågan är det orimligt att i dagsläget hävda att biltullar är den enda lösningen på de trafikproblem som huvudstaden står inför. Det infrastruktursystem som finns i Stockholm idag är illa dimensionerat för dagens trafikmängder och har länge varit eftersatt i statens infrastruktursatsningar. De senaste årtiondena har Stockholm vuxit med 10 000 – 20 000 personer per år utan att transportinfrastrukturen byggts ut för att möta befolkningsutvecklingen. Vid en internationell jämförelse sticker därför Stockholm ut som en av få storstäder utan ringled eller acceptabla förbifartsleder.

De problem som finns i Stockholm beror i hög grad på att vägkapaciteten är otillräcklig. Trafiksituationen är sådan att bilister ofta tvingas in i innerstaden oavsett om slutdestinationen är Stockholm eller ej. Detta är ett grundläggande problem som omöjligt kan få en lösning innan Förbifart Stockholm har färdigställts och som dessutom påverkar förslaget om biltullar. Det borde ha varit naturligt att åtgärda de grundläggande problemen i transportinfrastrukturen innan någon som helst diskussion inleds kring införande av biltullar.

I sammanhanget finns också anledning att påminna om hur staten länge har negligerat behovet av ny väg- och spårkapacitet i Stockholm. Många av de nödvändiga satsningarna i huvudstadsregionen är också projekt som har nationell betydelse, varför staten har ett grundläggande ansvar för finansieringen av dessa projekt. Att stifta en lag om införande av biltullar kan inte överskyla det ansvar som staten har för förseningen av Förbifart Stockholm, Norra länken och Citytunneln.

Att införa biltullar är oansvarigt

Stockholmsberedningen deklarerar i utredningen att *”det är angeläget att avgiftssystemets uppbyggnad speglar de värderingar och behov som är bestående och inte alltför snabbt växlar över tiden”*. Folkomröstningsresultat, opinionsundersökningar och svikna vallöften visar tydligt att det idag inte finns något som helst stöd för att fortsätta forcera fram försöket. I takt med att protesterna mot biltullarna ökat har frågan också vidgats, från att ha varit en strikt trafikpolitisk fråga, till att bli en fråga om demokrati och medborgligt inflytande.

Delbetänkandet från Stockholmsberedningen visar, i likhet med övrig tillgänglig information, att biltullar i Stockholm kommer att ställa till stora problem i regionen. Tillväxten riskerar att dämpas, arbetsmarknaden krympa och segregationen öka när försöket forceras fram. Det är också uppenbart att konsekvenserna av ett sådant försök inte är tillräckligt utredda i dagsläget. Utöver detta finns de demokratiska aspekterna och vetskapen om att försöket tvingas på Stockholm efter ett förhandlingstaktiskt spel efter 2002 års riksdagsval.

Stockholm måste tillåtas vara en dynamisk storstad och tillväxtmotor för hela Sverige, en stad som är attraktiv för människor att bo i och företagare att verka i. Stockholm förtjänar betydligt bättre än att bli behandlad som en politisk lekstuga och experimentverkstad.

ÄRENDET

Kommunfullmäktige beslutade den 2 juni 2003 godkänna försöket med miljöavgifter i Stockholms stad. För att möjliggöra försöket krävs statliga beslut om bl.a. lagstiftning, finansiering och ansvarsfördelning. Stockholmsberedningen har på regeringens uppdrag lämnat ett delbetänkande som behandlar trängselavgifter i allmänhet, men också hur användningen av trängselavgifter i trafiken kan genomföras, inklusive lagförslag. Stockholmsberedningens delbetänkande omfattar en sammanfattning av tidigare utredningar och rapporter, vissa försök att beskriva tänkbara effekter av föreslaget system, förslag till lagstiftning, diskussion om hur intäkterna skall användas m.m.

Stockholmsberedningen kallar de aktuella avgifterna för trängselavgifter, emedan staden benämner dessa miljöavgifter.

REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN), stadsbyggnadsnämnden (SbN), miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN), Rinkeby stadsdelsnämnd, Hägerstens stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, näringslivsnämnden (NLN) och Stockholms Stads Parkerings AB.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 20 augusti 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Ärendet

Stockholmsberedningens delbetänkande omfattar en sammanfattning av tidigare utredningar och rapporter, vissa försök att beskriva tänkbara effekter av föreslaget system, förslag till lagstiftning, diskussion om hur intäkterna skall användas m.m.

Beredningen bedömer att trängselavgift är en statlig punktskatt. Avgiften avses inte bli föremål för mervärdesbeskattning. Avdrag medges för trängselavgift som kostnad i näringsverksamhet och vid resor i tjänsten.

Vägverket föreslås att för beskattningsmyndighetens (Skatteverkets) räkning vara uppbördsorgan och fatta alla härmed sammanhängande myndighetsbeslut. Uppbörderna verkställs genom automatiserad behandling. Den del av hanteringen som inte innefattar myndighetsutövning kan Vägverket uppdra åt annan att sköta.

Angående själva utformningen av de geografiska zonerna och avgiftsnivåerna kommenterar Stockholmsberedningen två saker. Stockholmsberedningens uppfattning är att Essingeleden ej skall avgiftsbeläggas samt att invånare i Lidingö skall garanteras fri passage utan avgift till allmänt icke avgiftsbelagt vägnät.

En generell lagstiftning föreslås av Stockholmsberedningen. Till den generella lagstiftningen skall finnas särregler för respektive tätort i en bilaga. De bestämmelser som kan variera mellan olika tätorter, beroende på den närmare utformningen av system med trängselavgift i viss tätort, skall såldes regleras i bilaga till lagen. Bestämmelsernas närmare innehåll kan inte redovisas innan respektive system har lagts fast.

Stockholmsberedningen anser att korthållskommunikation är ett bra system för t.ex. trängselavgifter, men att det har vissa begränsningar. Det behöver kompletteras med manuell betalning och videoregistrering som betalmetod. En grundförutsättning för att betalsystemet skall bli så lite integritetskränkande som möjligt är att det utmärks på ett tydligt sätt så att det klart framgår att övervakning och registrering sker. Stockholmsberedningen bedömer dock att val av betalningsmetod kan komma att skilja sig mellan olika tätorter varför det ej är möjligt att i den generella lagen ange hur betalning skall ske. Det får istället ske i bilagan för respektive tätort.

Det avgiftsbelagda området skall fastställas av riksdagen genom lag. Det samma gäller om det avgiftsbelagda området skall ändras. Stockholmsberedningen föreslår dock i lagförslaget att det

under vissa förhållanden ska finnas möjlighet att besluta om tillfälliga inskränkningar av det avgiftsbelagda området. Det kan gälla t.ex. vägarbeten och andra förhållanden som försämrar framkomligheten för trafikanterna. Sådana beslut bör kunna fattas med kort varsel. Regeringen får fatta beslut i dessa frågor. Regeringen kan även delegera beslutanderätten till kommunen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Avgiften skall betalas inom tre dygn efter färden. Avgiftsskyldigheten är kopplat till bilens registrering, dock ej för funktionshindrade där undantag från avgiftsskyldigheten skall gälla oavsett vem som är registrerad ägare till bilen. Avgiftsfriheten för funktionshindrade knyts till om särskilt parkeringstillstånd har beviljats. Undantag från avgiftsskyldigheten för taxi eller andra näringsidkare kan enligt EU utgöra ett statligt stöd och behöva anmälas till EU-kommissionen för godkännande.

Stockholmsberedningen konstaterar att utgångspunkten för intäkternas användning bör vara att efter avdrag för investeringskostnader och löpande kostnader, skall intäkterna användas i den region där trafikanterna har betalat trängselavgiften. Beredningen redogör för tre alternativ att fördela inkomsterna. Det första är att medlen i sedvanlig ordning fördelas till t.ex. Vägverket i form av anslag. Detta skulle bl.a. medföra problem med att öka utgifterna under det fastställda utgiftstaket. Det andra alternativet är att tillskapa ett nytt anslag/anslagspost och specialdestinera skatten. Specialdestinerade skatter förekommer inte i dagsläget. Det tredje alternativet är att tillskapa en fond, vilket dock beredningen avråder från p.g.a. att det strider mot principen om en heltäckande och transparent stadsbudget. Beredningen förordar att beslut om användning av intäkterna skall fattas i statens budgetprocess men att detta ej skall medföra att statliga anslag till infrastruktur som regionen annars skulle ha haft sänks.

Stockholmsberedningen konstaterar att ytterligare utredningar är nödvändiga för att närmare beräkna kostnaderna och intäkterna i avgiftssystemet. En förbättring i kollektivtrafikens kapacitet är nödvändig likväl som utbyggnad av infartsparkeringar. Denna kapacitetsökning bör helst ske innan avgiftssystemet tas i drift och beredningen föreslår därför att regeringen i budgetpropositionen för 2004 upprättar ett särskild anslagspost på statsbudgeten för dessa kollektivtrafiktåtgärder m.m. för Stockholms län. Anslagsmedlen bör disponeras av Vägverket för utbetalning till trafikhuvudmannen i Stockholms län. Förutom nämnda kostnader, tillkommer kostnader för de myndigheter som på olika sätt kommer att beröras av försöket i Stockholm

Stadsledningskontorets synpunkter

Stadsledningskontoret är i huvudsak positivt och tillstyrker remissens förslag men noterar vissa frågor vilka kan behöva beaktas i det fortsatta arbetet.

Avgiften

Stadsledningskontoret konstaterar att i lagförslagens bilaga för Stockholm finns angivet en avgiftsstruktur som bl.a. innebär att avgiften vid Saltsjö-Mälarsnittet uppgår till 10 kr i båda riktningarna under avgiftsbelagd tid. Stadsledningskontorets tolkning är att detta skiljer sig från den av kommunfullmäktige angivna avgiften över Saltsjö-Mälarsnittet om 10 kr endast i högttrafik, d.v.s. vardagar mellan klockan 7.30-8.30 och 16.00-17.30. Vidare berör inte lagförslaget möjligheten till en maxdygnsavgift. Stadsledningskontorets bedömning är att en maxdygnsavgift är nödvändig för att inte vissa grupper skall drabbas onödigt hårt.

Stockholmsberedningens uppfattning att invånare i Lidingö skall garanteras fri passage utan avgift till allmänt icke avgiftsbelagt vägnät avviker från kommunfullmäktiges beslut om avgiftssättningen.

Enligt kommunfullmäktiges beslut skall vissa fordon undantas från beskattningen. Stadsledningskontoret har bedömt att det är undantagen som diskuteras i betänkandets text som gäller och att det förslag på undantag som finns i lagtextens bilaga, vilket är identiskt med kommunfullmäktiges förslag på undantag, endast är till för att exemplifiera bilagan. Kommunfullmäktige föreslog att bl.a. fordon med handikappstillstånd skall undantas från skyldigheten att betala trängselavgift. Stockholmsberedningens förslag är att undantaget skall knytas till personen som har beviljats parkeringstillstånd enligt trafikförordningen. Den praktiska hanteringen av skatteuttaget blir förmodligen mer komplicerad i det fall undantaget knyts till

personen och ej till fordonet. Stadsledningskontoret förutsätter att kommunfullmäktiges beslut så långt som möjligt tillgodoses.

Stadsledningskontoret noterar att kravet att avgiften skall betalas inom tre dygn efter färden förmodligen kommer ställa mer komplexa krav på betalmetoderna som används och/eller kostnaderna för betalningstransaktionerna.

Differentiering och möjligheter att styra trafiken

Kommunfullmäktiges beslut innebär att avgiftsnivåer och exakt tidsdifferentiering bör kunna justeras under förberedelsestiden fram till försöket och under själva försöket. Lagförslaget ger inte denna möjlighet. Kommunfullmäktiges ställningstagande innebär även att riksdagsbeslutet borde möjliggöra att vid behov avgiftsbelägga Essingeleden, till skillnad från beredningens förslag. Stadsledningskontoret betonar vikten av att relativt snabbt kunna förändra avgifterna och avgiftsuttaget för att möjliggöra en effektiv styrning av trafikflödena i Stockholm. Styrning av trafikflödena genom avgiftssättning är den huvudsakliga styrmetoden i denna typ av trafikstyrningsprojekt och kan behöva förändras när bättre kunskap erhålles om avgiftens inverkan på trafiken. Detta kan gälla olika aspekter av differentiering som avgiftsnivåer, tider och zonindelning. Stadsledningskontoret bedömer att möjligheterna till flexibilitet under försöksperioden är begränsad varför en sådan justering kan bli aktuell efter försöket, förutsatt att miljöavgifterna permanentas.

Försöket

Kommunfullmäktige har beslutat om ett försök med avgifter. Försöket skall utvärderas och invånarna i Stockholms stad skall ta ställning till ett permanent införande i en folkomröstning i samband med valet 2006. Det av beredningen presenterade lagförslaget innehåller ej någon tidsbegränsning för avgiftsuttaget i Stockholm. En tidsbegränsning skulle förmodligen kunna åstadkommas med t.ex. en tidsangivelse för hur länge bilagan för Stockholm gäller eller genom att införa någon annan reglering som har effekten att lagen om skatteuttaget gäller tidsbegränsat för Stockholm. Stadsledningskontoret bedömer att en dylik tidsbegränsning av avgiftsuttaget skulle medföra en bättre överensstämmelse med kommunfullmäktiges beslut om ett försök.

Finansiering

Investeringskostnaden är i Stockholmsberedningens betänkande angiven till 800-900 mnkr. Den uppskattning som Transek AB utförde för Stockholms stad visade på investeringskostnad/utgift med ca 500-600 mnkr, utrednings-, upphandling-, utvärderingskostnader m.m. för ca 200 mnkr och driftkostnad om ca 100 mnkr, d.v.s. detta sammanlagda belopp uppgick till 800-900 mnkr. I det fortsatta samarbetet mellan staden och staten måste det tydliggöras gränsdragningen mellan ansvarsområdena. Staden har t.ex. en pågående upphandling av avgiftssystem där klargörande måste ske inom en snar framtid vad t.ex. Vägverket skall ansvara för, upphandla, driva och finansiera. Staden har kostnader för förberedelserna för försöket vilka förväntas ersättas av staten. Beredningens förslag innebär i praktiken att finansiering skall ske genom den ordinarie statliga budgetprocessen, d.v.s. finansieringen är ännu ej löst. Staden förutsätter dock att dessa frågor vidare behandlas av den av staten utsedda förhandlingsmannen. För att genomföra projektet är det även av stor vikt att den finansiering som Stockholmsberedningen föreslår snabbt tillgängliggörs för kollektivtrafikinvesteringar m.m. så att anpassningen av kollektivtrafik, infartsparkeringar m.m. kan fortgå. Beredningens uppfattning att den del av intäkterna som ej krävs för att finansiera själva systemet med avgifterna skall återgå till regionen överensstämmer med kommunfullmäktiges generella uppfattning. I betänkandet saknas dock en närmare precisering av hur medel kommer att tillgängliggöras samtidigt som det är nödvändigt att investeringsbidrag som ger full kompensation utbetalas i takt med investeringarna. Stadsledningskontoret noterar att Vägverket är såväl uppbördsmyndighet som en stor potentiell mottagare av anslaget vilket bör uppmärksammas.

Sammanfattningsvis tillstyrker stadsledningskontoret Stockholmsberedningens förslag men vill betona att det finns många frågor som måste lösas i det fortsatta arbetet. Stadsledningskontoret utgår från att de utestående frågorna i möjligaste mån löses i enlighet med kommunfullmäktiges beslut. Det är av central betydelse att de nu pågående förhandlingarna

mellan staden och staten kan fortgå skyndsamt så att ansvarsfördelningen mellan staden och staten och andra frågor kan få en snar lösning.

Stadsledningskontorets förslag till beslut.

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remiss av Stockholmsberedningens delbetänkande - ”Trängselavgifter”, anses besvarad med vad som anförs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 19 augusti 2003 att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande.

Hur försöket med miljöavgifter ska se ut är nu utformat för att bli så bra som möjligt utifrån vad som är känt på förhand. För att undvika oönskade effekter som inte kunnat förutses är det viktigt att detaljer som exempelvis exakt plats för avgiftsstationerna kan justeras under försökstiden.

Reservation anfördes av *Sten Nordin m. fl. (m)* och *Ulf Fridebäck m. fl. (fp)*, *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten *Mats Rosén (kd)* till förmån för kontorets förslag.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 2 juli 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Kontorets förslag/synpunkter

Enligt kontorets uppfattning framgår det av Stockholmsberedningens nu lämnade betänkande att trängselavgifter kan vara ett verksamt medel i arbetet med att komma till rätta med de trafikproblem som finns i större städer. Stockholmsberedningen har också visat att trängselavgifter, vilka legalt sett utgör en statlig skatt, kan genomföras i Stockholm med stöd av den lagstiftning som beredningen har lagt fram förslag till.

Vad gäller terminologin är trängselavgifter och miljöavgifter synonymer. Syftet med avgifterna är att minska trängseln i trafiken och därmed uppnå en bättre miljö. Det finns anledning att explicit påpeka att orden miljöavgift och trängselavgift är synonymer eftersom Stockholms stad beslutade den 2 juni att genomföra försöksverksamhet med miljöavgifter medan Stockholmsberedningens förslag till lagstiftning anges gälla trängselavgifter.

Kontoret vill framhålla att trängselavgifter inte skall ses som alternativ till investeringar i trafiksystemet, utan som ett bland flera verk samma medel att uppnå bättre trafikförhållanden. En kombination av utbyggnad av trafikleder, utbyggnad av kollektivtrafiken och införande av trängselavgifter torde vara det som ger effektiva och långsiktigt hållbara trafiklösningar, underlättar tillväxten i regionen och skapar goda förutsättningar för en fortsatt välfärd för medborgarna. Konsekvenserna av trängselavgifter är beroende av dess utformning. Man bör självfallet utforma systemet så att fördelarna blir så stora som möjligt samtidigt som nackdelarna skall minimeras och eventuellt helt tas bort genom att kompensering åtgärder vidtas.

I beredningen inför kommunfullmäktiges beslut den 2 juni att genomföra ett försök med miljöavgifter tillstyrkte gatu- och fastighetskontoret i ett tjänsteutlåtande daterat den 28 april i år stadsledningskontorets förslag till miljöavgifter. Kontoret framhöll i tjänsteutlåtandet att förslaget till försöksverksamhet med miljöavgifter är ett både statligt och kommunalt projekt.

Stockholmsberedningens betänkande är en viktig del för att försöket med miljöavgifterna skall kunna genomföras. Förslaget till lagstiftning skapar nu möjlighet för staten – regering och riksdag – att under nästa år anta en lagstiftning som innebär att miljöavgifterna i Stockholm kan införas enligt tidplanen, i början av 2005.

En annan viktig del i förverkligandet av trängselavgifterna är att regeringen har utsett förhandlingsman att komma överens med staden i olika frågor om ansvarsfördelning, återföring till regionen av inkomna avgifter etc. Kontoret vill understryka vad Stockholmsberedningen anför i sitt betänkande, nämligen att det är viktigt att intäkterna från avgifterna skall gynna trafikanterna i den berörda regionen och att avgifterna inte får påverka storleken av de anslag till infrastruktur som regionen annars skulle ha erhållit.

Kontoret vill beröra två frågor som Stockholmsberedningen tar upp i sitt betänkande vad gäller utformningen av försöksverksamheten med miljöavgifter i Stockholm. Det gäller dels Lidingöborna rätt till ”avgiftsfri” förbindelse med det allmänna ”icke avgiftsbelagda” vägnätet och dels att Essingeleden skall vara avgiftsfri.

Det kan noteras att i lagförslaget i betänkandet har beredningen inte gjort någon skillnad mellan passager till och från Lidingö och övriga passager till och från Stockholms innerstad, utan det är endast i betänkandets textdel där beredningen tar upp frågan om Lidingöbornas möjligheter att ”avgiftsfritt” komma till det statliga vägnätet.

I stadens beslut om försöksverksamhet med miljöavgifter konstateras att Lidingö har en särskild belägenhet genom att deras enda landförbindelse går genom innerstaden. Systemet bör enligt föredragande borgarrådet utformas så att Lidingö inte drabbas hårdare än andra likvärdiga områden. I ett system med två zoner bör därför Lidingö behandlas på samma sätt som boende i innerstadszonen. Detta innebär att avgiften vid passager på Gasverksvägen och på Lidingövägen i likhet med passagera över Saltsjö-Mälarsnittet sätts till 10 kronor.

Kontoret vill till detta lägga till att det inte finns någon förordning eller annan författning som skulle garantera invånarna i en kommun ”fri” tillgång till det allmänna vägnätet. Redan i dag måste Lidingöborna, för att nå det statliga vägnätet, passera genom Stockholm på stadens gator. Även om kostnaderna för stadens gator inte betalas av Lidingöborna utan av skattebetalare i Stockholm, betalar Lidingöborna genom bensinskatt en statlig skatt för att komma från Lidingö ut på allmänna statliga vägnätet, en bensinskatt vars storlek är beroende av hur lång resa man måste göra. Nu föreslås att en statlig skatt i form av trängselavgift skall tillkomma. Denna skatt skall gå tillbaka till regionen i form av bl. a. förbättrad kollektivtrafik, vilket även Lidingöborna kommer att få glädje av. Det kan också påpekas att de Lidingöbor som inte disponerar egen bil har inte heller ”fri” tillgång till området utanför Lidingö, utan får betala för vad kollektivtrafikresan kostar.

Enligt kommunfullmäktiges beslut om försöksverksamhet med miljöavgifter behandlas Lidingöborna och innerstadsborna på ett likartat sätt. I rusningstrafik morgon och kväll kostar det 20 kronor i trängselavgift för en innerstadsbo i den norra zonen och 30 kronor för en innerstadsboende i södra zonen för att nå ut till det statliga vägnätet i norr. För en Lidingöbo föreslås det kosta 30 kronor i trängselavgift, d. v. s. utöver 20 kronor vid innerstadsgränsen även 10 kronor i trängselavgift för passagen vid Ropsten. Teoretiskt kan en innerstadsboende i den södra zonen ta sig direkt ut till det statliga vägnätet och åka runt innerstaden till vägnätet i norr och därmed klara sig på en avgift om 20 kronor, en möjlighet som dock inte Lidingöboende har. Lidingöbon föreslås i rusningstrafik betala 10 kronor för resa mellan Lidingö och innerstaden jämfört med 20 kronor för exempelvis Solnabon eller Brommabon. Sammantaget får kommunfullmäktiges beslut om Lidingöbornas resande anses vara rimligt i förhållande till övriga till innerstaden närliggande områden.

Kontoret föreslår därför att man, i enlighet med kommunfullmäktige beslut, kompletterar texten i Stockholmsberedningens förslag till lagstiftning med att ange att inte bara avgiften vid Saltsjö-Mälarsnittet skall uppgå till 10 kronor i båda riktningarna under avgiftsbelagd tid utan att detta skall gälla även för passager av avgiftsportalerna på Gasverksvägen och på Lidingövägen.

Kommunfullmäktige har i sitt beslut om försöksverksamhet med miljöavgifter uttalat att man bör ha en beredskap att kunna införa avgifter på Essingeleden om detta under försökets gång visar sig vara ändamålsenligt. Stockholmsberedningen uttalar i sitt betänkande att Essingeleden skall vara avgiftsfri.

Även i denna fråga vill kontoret hävda att det finns inte några formella skäl till att Essingeleden inte skulle kunna avgiftsbeläggas. Essingeleden kan inte med stöd av nuvarande lagstiftning avgiftsbeläggas. En trängselavgift på Essingeleden skulle dock mycket väl kunna

skrivas in i den nya lagstiftningen om trängselavgifter, och då i den bilaga till lagen som avser den i Stockholm beslutade försöksverksamheten med miljöavgifter.

Kontoret har varit tveksamt till att Essingeleden avgiftsbeläggs, detta därför att avgiften där riskerar att bli ytterligare ett hinder som motverkar att stockholmsregionen fungerar som en gemensam bostads- och arbetsmarknad. En avgift på Essingeleden kan också bidra till att öka de regionala olikheterna mellan den norra och den södra regiondelen. I och för sig kan försöksverksamheten med miljöavgifter komma att innebära en kraftig trafikökning på Essingeleden som i sin tur medför stor köbildning som skulle kunna minska och/eller utjämnas med avgifter. Köbildningen på de stora trafiklederna är dock av en annan karaktär än framkomlighets-problemen på huvudgatorna i innerstaden, där behovet av en bättre miljö för boende, gående och cyklister är en huvudanledning till att miljöavgifter införs.

Enligt kontorets uppfattning måste dock man redan nu ta ställning till om Essingeleden skall vara avgiftsfri eller skall avgiftsbeläggas. Den beslutsprocess via lagstiftning i regering och riksdag som alla avgifter i försöksverksamheten med miljöavgifter måste passera, torde inte göra det möjligt att kunna införa avgifter på Essingeleden under försöksperiodens gång. Det är således inte rimligt att förutsätta att man kan få ett nytt riksdagsbeslut om Essingeleden under försöksperioden, om det skulle komma att visa sig vara önskvärt att Essingeleden avgiftsbeläggs.

Kontoret vill erinra om att i utredningen Försök med miljöavgifter i Stockholm, underlag för utformning och genomförandeplan, som stadsledningskontoret har låtit konsultföretaget Transek genomföra, föreslogs att man inför ett maximibelopp om 80 kronor i trängselavgift per dag och bil. I stadsledningskontorets förslag till försöksverksamhet med miljöavgifter anges att en del utredningar måste fullföljas innan ett färdigt avgiftsförslag kan presenteras, varför ett konkret förslag till maximavgift inte presenterades av stadsledningskontoret.

I kommunfullmäktiges beslut den 2 juni om miljöavgifterna anges inte heller något förslag till maximavgift, utan det förutsickas endast att en sådan maximavgift bör införas. Enligt kontorets uppfattning är det nödvändigt med en bestämmelse om maximavgift per dag för att inte orimliga avgifter får betalas av de som av olika anledningar måste passera avgiftsgränser ofta under dagen. Det kan bl. a. vara många privatpersoner som har svårt att använda alternativa tider för sina resor och/eller annat färdmedel.

Kontoret har inte någon uppfattning om lämplig storlek på maximavgiften, men en maximal avgift om 80 kronor, som anges i underlagsmaterialet, kan vara ett rimligt belopp utan att syftet med miljöavgifterna därmed förfelas. Kommunfullmäktige bör komplettera sitt beslut om försöksverksamhet med miljöavgifter med en bestämmelse om en daglig maximavgift av fastställd storlek, och staden bör begära att denna bestämmelse införs i den bilaga till lagen om trängselavgift som avser försöket i Stockholm.

Kontoret föreslår att nämnden som svar på remissen från kommunstyrelsen överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 4 september 2003 att överlämna ärendet utan eget ställningstagande.

Reservation anfördes av *Lotta Edholm* (fp) och *Ingvar Snees* (m), bilaga 1.

Reservation anfördes av *Kerstin Rossipal* (kd), bilaga 1.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 22 augusti 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Kontorets synpunkter.

Kontoret instämmer i allt väsentligt med vad beredningen kommit fram till på olika områden. Det mesta är f ö känt efter det senaste decenniets utredningar i ämnet. Så har exempelvis också de två senaste statliga utredningarna "Vägtullar i Stockholmsregionen" (SOU 1994:142) samt "Miljöstyrande avgifter i tätort" (SOU 1998:169) ansett att en trängsel/miljöavgift tveklöst är att betrakta som en statlig skatt. Detta komplicerar införande och användning av sådana avgifter och försvårar ett kommunalt och regionalt inflytande över både systemutformning och intäktsanvändning.

Stockholmsberedningen anser att moms inte skall tas ut på trängselavgift. Ingen moms eller alternativt en statlig momskompensation är enligt kontorets mening en förutsättning för att en någorlunda rättvis andel (= intäkterna minus omkostnaderna för uppbörden) av avgifterna skall kunna gå tillbaka till regionen, vilket i sin tur, enligt kontorets bedömning, är en av förutsättningarna för att systemet skall accepteras av medborgarna. En likaledes nödvändig förutsättning är att trängselavgifternas återförande till regionen inte får påverka storleken av de anslag till infrastruktur som regionen annars skulle ha erhållit.

Beredningens uppfattning är att det finns risk för att regionens sociala och ekonomiska integration motverkas av trängselavgifterna enligt Stockholmsmodellen. Kontoret delar uppfattningen att en sådan risk finns innan ytterligare trafikkapacitet byggts ut. Skälet är att rörligheten mellan framför allt regionens norra och södra halvor riskerar att minska till följd av besvärligare (större trängsel på Essingeleden) eller kostsammare (resten av vägarna i Saltsjö - Mälarsnittet avgiftsbelagda) arbetsresor. Stadsbyggnadskontorets egna, helt färska trafikanalyser pekar på att biltrafikarbetet i innerstaden kan minska med ca 20 % under maxtimmen, men att Essingeledens trafik under samma tidsperiod kan komma att öka med ca 15 %, vilket kan få svåra effekter på framkomligheten där. Bilresandet över hela Saltsjö - Mälarsnittet under maxtimmen kan minska med 15 - 20 %, motsvarande ca 5 000 resor, medan motsvarande ökning av kollektivresandet sannolikt bara blir 3 % eller knappt 2 000 resor. Minskningen av resandet över snittet under maxtimmen blir således ca 3 000 resor, men huruvida bilisterna istället väljer att inte resa alls eller att resa under annan tidpunkt ger analyserna inget svar på.

Stadsbyggnadskontorets siffror liknar de som andra trafikanalytiker kommit fram till och som redovisas i beredningens betänkande. Alla resultat måste dock tolkas med stor försiktighet eftersom analysmodellerna är statiska och inte kan beakta t ex omfördelningar inom dygnet utan betraktar trängselavgifter som vilken kostnad som helst.

Några öknings av kapaciteten för avgiftsfria resor över Saltsjö - Mälarsnittet blir det inte förrän Citybanan är färdig tidigast år 2011 och en ny västlig vägförbindelse ytterligare minst fem år senare.

Vissa viktiga frågor saknas, enligt kontorets uppfattning, i betänkandet. Till dessa hör främst en portalparagraf i lagen som talar om syftet med trängselavgifter samt regler/modeller för

* på vilka grunder trängselavgifter skall kunna införas

* hur en kommun skall kunna initiera ett genomförande av trängselavgift respektive avskaffa en sådan.

* hur det kommunala/regionala inflytandet över hur systemet skall utformas respektive intäkterna skall användas.

* hur stort avdraget får vara för statens omkostnader innan pengarna går tillbaka till regionen/kommunen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 26 augusti 2003 att överlämna förvaltningens utlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av *Jakob Forssmed m.fl.* (kd), bilaga 1.

Reservation anfördes av Magnus Hellström m.fl. (m), bilaga 1.

Reservation anfördes av Gustav Åkerblom (fp), bilaga 1.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande, daterat 30 juli 2003, hade huvudsakligen följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen väljer att koncentrera sina synpunkter till frågan om effekterna av trängselavgifter, och då särskilt miljö- och hälsoeffekterna, till hur intäkterna ska användas och till frågorna om hur Essingeleden och Lidingö ska hanteras.

Effekter

Förvaltningen konstaterar att §14 Kommittéförordningen (1998:1474) ställer kravet att om förslagen påverkar kostnader eller intäkter för det allmänna, företag och enskilda ska en beräkning av konsekvenserna redovisas. Samma paragraf ställer också kravet att övriga samhällsekonomiska konsekvenser ska redovisas. När det gäller miljö- och hälsoeffekterna är dessa mycket summariskt beskrivna. Den utredning som pågår vid Umeå universitet om hälsokonsekvenser av de sänkta avgashalterna, och som nämns i delbetänkandet, bör ingå i bedömningen. De förväntade miljöförbättringar som systemet väntas medföra bör, så långt som möjligt, beskrivas i monetära termer och jämföras med övriga effekter som beskrivits på detta sätt. En viktig aspekt är miljö kvalitetsnormer och speciellt den om kvävedioxid som infördes den 1 januari 2006. Enligt det *förslag till åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer* som Länsstyrelsen tagit fram i samråd med bland andra Miljöförvaltningen bedöms trängselavgifter ha en stor inverkan på kvävedioxidhalten och avgifterna är således en viktig faktor för att klara de bindande krav som miljökonsekvensnormerna utgör. Att normerna är bindande innebär att om de riskerar att överskridas ska åtgärder vidtas för att säkerställa att de uppfylls. Myndigheter och kommuner ska säkerställa att miljö kvalitetsnormer uppfylls när de prövar tillåtlighet, tillstånd, godkännanden, dispenser och anmälningsärenden, samt när de utövar tillsyn eller meddelar föreskrifter. Vid planering och planläggning ska kommuner och myndigheter iakttä miljö kvalitetsnormer. Reglerna ger inte utrymme för avvägningar mot andra intressen.

Även i andra lagar har införts bestämmelser om miljö kvalitetsnormer, däribland plan- och bygglagen. Där anges bl.a. att planläggning inte får medverka till att en miljö kvalitetsnorm överskrids.

Lagstiftningen kring miljö kvalitetsnormer kan således innebära att nyetableringar av verksamheter som medför att en miljö kvalitetsnorm överskrids, t.ex. genom att nyetableringen medför en ökad trafikvolym, ej kan komma till stånd. I detta perspektiv är trängselavgifter ett viktigt instrument för att minska risken för överskridande av miljö kvalitetsnormer och därmed risken för en hämning av den regionala utvecklingen. I Stockholmsberedningens delbetänkande har denna aspekt helt fallit bort, i stället pekas avgifterna snarare ut som en faktor som riskerar att hämma utvecklingen.

När det gäller andra effekter än miljö- och hälsoeffekterna innehåller delbetänkandet många och detaljerade beskrivningar av konsekvenserna för bilåkare, uppdelade i ett antal undergrupper. En motsvarande beskrivning av konsekvenserna för den majoritet som i dag reser kollektivt saknas. Denna grupp borde kunna gynnas av till exempel förbättrad turtäthet och nya busslinjer. Även dagens bilister bör få ett starkare alternativ i kollektivtrafiken när denna förstärks. Det bör i detta sammanhang påpekas att när det gäller fördelningseffekter mellan olika samhällsgrupper så är det till största delen låginkomsttagare, som i större utsträckning reser kollektivt, som gynnas av trängselavgifterna genom att dessa används till att förstärka kollektivtrafiken.

Intäkternas användning

Förvaltningen har i föregående stycke utgått ifrån att intäkterna från trängselavgifterna kommer att återföras till regionen för att användas till förstärkning av kollektivtrafiken. Att så verkligen sker är av helt avgörande betydelse. Därför borde den lösning som väljs helt garantera att nettointäkterna återförs och att inga andra medel för regionen minskas med anledning av dessa intäkter. Stockholmsberedningen tycks dela denna uppfattning men föreslår ändå inget system som innebär en sådan garanti. I stället föreslår beredningen att anslagen till regionens infrastruktur prövas årligen i konkurrens med andra utgifter i statsbudgeten. Beredningen pekar dock på den möjlighet som finns att specialdestinera skatteintäkterna från trängselavgifter, exempelvis till investeringar i kollektivtrafik i en aktuell region. Beredningens motiv för att inte införa en specialdestinerad skatt är att en sådan skulle kunna leda till krav på att andra skatter ska specialdestineras, vilket på sikt skulle kunna leda till att de principer som bär upp statsbudgeten undergrävs. Miljöförvaltningen är måhända inte den instans som är bäst skickad att ha synpunkter på statliga budgettekniska frågor men anser ändå att den möjlighet att införa en specialdestinerad skatt som Stockholmsberedningen belyser bör väljas. Motivet för detta är att skatten tas in lokalt inom det område där man väljer att införa trängselavgift och därför ska användas till lokala åtgärder i samma region.

Stockholmsberedningen anser att intäkterna ska användas till åtgärder som är till godo för trafikanterna. Stockholms stad har uttalat att nettointäkterna ska tillfalla regionens kollektivtrafik vilket även är Miljöförvaltningens åsikt. En alltför snäv tolkning bör dock inte göras, exempelvis är infartsparkeringar en åtgärd som förvaltningen anser gagnar kollektivtrafiken. Förvaltningen ser det även som viktigt att intäkter används för stöd till att minska vägtrafikens miljöstörningar även inom andra områden än enbart genom satsningar på kollektivtrafiken.

Buller är en av de stora hälsofrågorna för stockholmarna, där vägtrafiken står för en betydande del av störningarna. Staden har under många år framgångsrikt arbetat med bullerskyddsåtgärder för att minska störningarna i de värst utsatta områdena, över 65 dB(A) vid fasad. Samtidigt är ett mycket stort antal stockholmare utsatta för buller överstigande riktvärdet 55 dB(A) vid fasad och många upplever detta som störande. I dagsläget genomförs åtgärder för de boende som utsätts för mer än 65 dB(A) vid fasad, ca 60 000 personer. Kostnaderna för detta arbete har uppgått till ca 150 miljoner kronor under perioden 1995-2002 (därav 30 miljoner kronor i statsbidrag och 5-10 miljoner kronor i övriga bidrag). Framgent kommer bullerskyddsarbetet att successivt ändra inriktning mot åtgärder för de som utsätts för buller mellan 55 – 65 dB(A), vilket kommer att kräva stora resurser och beröra ca 120 000 personer.

Essingeleden och Lidingö

Såväl Stockholmsberedningen som Stockholms stad anser att Essingeleden inte ska avgiftsbeläggas. Staden vill dock hålla öppet för att senare kunna ta ut avgift även på Essingeleden om det visar sig behövas. Staden motiverar detta med att Essingeleden redan i dag har stora trafikvolym, att trafiken förväntas öka ytterligare, dels när Södra länken öppnar i oktober 2004, dels när trängselavgifter införs. Detta kan leda till att framkomligheten blir allt för låg. Förvaltningen stöder detta resonemang och vill tillägga att även miljökvalitetsnormerna kan komma att leda till att avgift behöver tas ut på Essingeleden.

Stockholmsberedningen menar med bestämdhet att det inte är rimligt att de som bor på Lidingö ska vara tvungna att betala avgift för att komma ut på det allmänna vägnätet utanför Lidingö, vilket skulle bli konsekvensen av det beslut Kommunfullmäktige i Stockholm tagit. I Kommunfullmäktiges beslut sägs att Lidingö har en särskild belägenhet genom att dess enda landförbindelse går genom Stockholms innerstad. Därför bör Lidingö behandlas på samma sätt som övriga likvärdiga områden, det vill säga som innerstadszonen. Avgiften för att passera kommungränsen mellan Lidingö och Stockholm skulle därmed bli lika stor som för att passera Saltsjö-Mälarsnittet i centrala Stockholm. Förvaltningen stöder denna ståndpunkt. Det avgiften ska tas ut för är externa kostnader i form av trängsel och miljöeffekter. Den kan differentieras för till exempel utryckningsfordon, funktionshindrade och miljöfordon men bör inte differentieras för mantalsskrivningsort.

Övrigt

Förvaltningen har konstaterat att det förekommer motsägelsefulla uppgifter i delbetänkandet. Förhoppningsvis är det fråga om en felskrivning. På sidan 53, under rubriken Rättvist, anges "...syftet med systemet, det vill säga att minska trängseln och öka framkomligheten..." På andra platser i delbetänkandet anges tydligt att syftet även är att förbättra miljön, till exempel på sidan 106 under rubriken Statlig eller kommunal skatt. Av sidan 53 borde ha framgått att ett syfte är att minska vägtrafikens negativa miljöpåverkan.

Rinkeby stadsdelsnämnd beslutade den 28 augusti 2003 att överlämna förvaltningens förslag som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av *Kerstin Gustavsson* och *Karl-Henrik Nanning* (båda m) och *Petter Norberg* (fp), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av *Dikran Demir* (kd), bilaga 1.

Rinkeby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 23 juli 2003, hade följande lydelse.

Sammanfattning

Trafikmängden i Stockholmsområdet ökar år från år. Trots att vägnätet förbättras och byggs ut så måste andra åtgärder till för att minska biltrafiken och då framför allt till och från innerstan. Åtgärder som kan bidra till att minska biltrafiken i regionen måste betecknas som angelägna både för ytterstadsregionerna och framför allt för Stockholms innerstad.

Synpunkter på innehållet i delbetänkandet

Syfte, målsättning, tekniska lösningar, utformning av avgiftssystemet

Rinkeby stadsdelsförvaltning har inga synpunkter på syfte, målsättning, tekniska lösningar, eller utformning av avgiftssystemet.

Förväntade konsekvenser

Som framgår av texten så går det inte att i dagsläget att ha någon klar bild av de effekter som kan förväntas bli följden av det föreslagna avgiftssystemet. De preliminära bedömningarna som kan göras pekar ändå på att miljöavgifterna kan minska bilresorna medan kollektivtrafikresorna ökar. Förbättrad framkomlighet för bussar leder till förkortade restider kollektivtrafikresenärer.

De förväntade miljöeffekterna med lägre koldioxidutsläpp och minskat buller har stor betydelse för hela stockholmsregionen och i synnerhet för Stockholms innerstad.

Utvärdering och genomförande

Rinkeby stadsdelsförvaltning har inga synpunkter på avsnitten som behandlar utvärdering eller genomförande.

Synpunkter på trafikavgifter ur lokalt perspektiv

Dagens trafikproblem

Trafiksituationen på Hjulstavägen (E18) är besvärande. I rusningstrafik mornar och kvällar är det köbildning både på Hjulstavägen och Kymlingelänken. Det är också långa köer för trafikanter från Rinkeby där exempelvis korsningen Rinkebysvängen och Rinkeby Allé blir helt igenkorkad. Den tänkta ombyggnaden av E18 från Hjulsta till anslutningen vid E4 vid Helenelunds trafikplats ligger ännu ett par år fram i tiden och kommer under byggnationstiden att få en begränsad

framkomlighet vilket gör att trafiksituationen kan försämrats ytterligare. Alla åtgärder som kan dämpa trafikflödet i och förbi Rinkeby måste därför betraktas som positiva.

Biltätheten i Rinkeby

I Rinkeby säger sig bara 47% av invånarna ha tillgång till bil vilket gör att stadsdelen är den minst biltäta i hela Stockholm. Det bör därför bara vara en mindre andel av befolkningen i Rinkeby som kan tänkas tillhöra den kategori som kommer att behöva betala miljöavgifter för sina arbetsresor.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikförbindelserna mellan Rinkeby och Stockholms innerstad fungerar väl medan tvärförbindelserna fungerar dåligt på grund av trafiksituationen som beskrivs i ovanstående stycke. I delbetänkandet så aviserar Stockholm stad att intäkterna för miljöavgifterna ska gå till kollektivtrafiken. En utbyggnad av tvärförbindelserna och då helst genom att bygga ut tvärbanans norra gren med anslutning i Rinkeby står högst på prioriteringslistan för stadsdelens vidkommande. En förlängning av tunnelbanan från Hjulsta till Barkarby bör också byggas.

Hägerstens stadsdelsnämnd beslutade den 28 augusti 2003 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande och översända det som remissyttrande till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av *Abit Dundar m.fl.* (fp), bilaga 1.

Reservation anfördes av *Margareta Cederfelt m.fl.* (m), bilaga 1.

Reservation anfördes av *Anita Stenlund m.fl.* (kd), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av *Bengt Sundell m.fl.* (v), bilaga 1.

Hägerstens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 15 augusti 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Hägerstens stadsdelsförvaltning lämnar, liksom vid den tidigare remissen, förslaget till trängselavgifter utan eget ställningstagande. Vi anser dock fortfarande att genomförandet måste kombineras med förstärkningar av kollektivtrafiken och utbyggnad av infartsparkeringar.

Även om söderort har en generellt god tillgänglighet till kollektivtrafik så finns det fortfarande kvar en hel del brister. Det saknas bra tvärförbindelser såväl för spårbunden trafik som vägförbindelser. Det fortsatta arbetet med att ta fram förslag till Spårväg Syd, en yttre tvärspårväg från Älvsjö, via Fruängen och Skärholmen till Flemingsberg, bör ges hög prioritet.

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade att överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande, samt det i bilagor till tjänsteutlåtandet (här *bilaga 2*) redovisade beslut som nämnden tidigare fattat, som svar på remissen.

Reservation anfördes av *Helena Bonnier m.fl.* (m) och *Claes Fleming m.fl.* (fp), bilaga 1.

Reservation anfördes av *Anita Egervall* (kd), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes gemensamt av ordföranden *Rolf Lindell m.fl.* (s), ledamöterna *Aila Erkekilä* (v) och *Ann-Sofi Matthiesen* (mp), bilaga 1.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 19 augusti 2003, hade i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Stadsdelsnämnden har under våren 2003 fattat beslut om ärendet angående ”Försöksverksamhet med miljöavgifter/trängselavgifter”. Inför detta beslut hade förvaltningen lämnat ett underlag som avsåg att sammanfatta förslaget till försöksverksamheten i Stockholm.

Stockholmsberedningens delbetänkande tar till viss del upp frågor som rör Stockholmsområdets situation, men till övervägande del frågan om vad trängselavgifter kan anses vara och vilka generella effekter det kan förväntas få. Förvaltningens remissvar söker ta fasta på de lokala förutsättningar som råder på Östermalm och som kan tänkas påverkas av avgifterna på ett eller annat sätt.

Beredningen hänvisar i sina antaganden till ett antal olika utvärderingar som genomförts. Dessa hänvisningar kommer inte att återges i detta remissvar.

Inkomstrelaterade faktorer

Olika grupper människor reagerar olika på förändringar i reskostnader och restider. Det finns ett tydligt samband mellan inkomst och såväl bilanvändning som reslängd. Ju högre inkomst, desto större andel av resorna företas med bil och desto längre är resorna. Avgifterna beräknas monetärt och trafikmässigt beröra höginkomsttagarens resor mer än låginkomsttagarens, men den sociala påverkan torde dock vara högre för låginkomsttagare än för höginkomsttagare. Låginkomsttagare är mer kostnadskänsliga i sitt resande än höginkomsttagare. Det som framför allt avgör hur en grupp påverkas genom förändrade resmönster, reskostnader och restider är hur gruppens resande ser ut i utgångsläget. Trots att låginkomsttagare alltså är kostnadskänsligare än höginkomsttagare, är det höginkomsttagarna som beräknas minska sitt bilresande mest, eftersom dessa reser mer med bil. Höginkomsttagare kommer att betala avgift i högre grad än låginkomsttagare.

Stadsdelen Östermalm har relativt sett större andel höginkomsttagare än många andra stadsdelar i Stockholms stad. Samtidigt har stadsdelen många studerande med låga inkomster. Hur dessa gruppers beteenden och förutsättningar skulle kunna komma att förändras/påverkas kan sannolikt utläsas av ovanstående undersökningsresultat.

Kollektivtrafikresande

En minskning av biltrafikresorna till innerstaden med fem procent beräknas motsvara en ökning av kollektivtrafikresandet med ca två procent. Busstrafiken skulle samtidigt kunna bli effektivare. En förutsättning är dock att det finns tillräcklig kollektivtrafikkapacitet. Av dessa resonemang kan vi dra slutsatsen att busstrafiken skulle kunna bli snabbare och mer effektiv för Östermalmsborna.

Generell påverkan

Utredningen visar att bilarbetet under högtrafik i innerstaden – dit Östermalm hör – skulle minska med ca tio till femton procent. Detta i sig får positiva miljömässiga, sociala och trafiksäkerhetseffekter för boende inom Östermalm.

Bilresande

Vid beräkningar med avgifter hela dagen av olika nivå, framkommer att eftersom trängselavgifter utformats så att de huvudsakligen berör bilresandet i eller nära innerstaden kommer boende i Stockholm, särskilt innerstadsbor att beröras mer av avgifterna än övriga länet. Innerstadsborna beräknas betala mer i avgifter än invånare i övriga länet. Boende i innerstaden beräknas samtidigt minska sitt totala bilresande omkring dubbelt så mycket (realtivt sett) som boende i övriga länet.

Miljö- och hälsoeffekter

Trafikminskningen medför generellt att buller och utsläpp minskar. En minskning av trafikarbetet i Stockholms innerstad på en procent motsvaras av en minskning av kväveoxidhalten på två till tre procent på Hornsgatan, S:t Eriksgatan och Norrlandsgatan. Övriga

luftföroreningar antas också minska genom trängselavgifter. Trängselavgifterna förväntas leda till högre medelhastigheter vilket ökar den grövsta partikelfraktion. Sammantaget beräknas dock även partikelhalten att reduceras. De högre medelhastigheterna skulle kunna ha något motsatt effekt med avseende på påverkan av bullernivåerna.

De effekter som lyfts fram i dessa beräkningar får i hög grad antas gälla också för huvuddelen av Östermalm, vilket i huvudsak innebär en förbättrad miljö för våra invånare.

Trafiksäkerhetseffekter

Hur trafiksäkerheten påverkas beror till stor del på utformningen av avgiftssystemet. Med mindre trängsel, bättre framkomlighet och tydligare trafiksituation torde antalet olyckstillbud minska. Utformningen av avgiftssystemet skulle också kunna inverka på körbeteendet och därmed trafiksäkerheten. Generellt leder en minskning av trafiken till reducerat antal dödade och svårt skadade. De mer exakta effekterna för Östermalm av dessa resonemang och uppföljningar är svåra att redovisa annat än vad som görs ovan.

Förvaltningens förslag

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden som sitt svar på Stockholmsberedningens delbetänkande överlämnar och återoppar vad sägs ovan, samt det i bilagor till detta tjänsteutlåtande redovisade beslut nämnden tidigare fattat.

Näringslivsnämnden beslutade den 19 augusti 2003 att överlämna och återoppar näringslivskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av *Madeleine Raukas m fl* (m) och *Petter Odmark m fl* (fp), bilaga 1.

Reservation anfördes av *Johan Davidsson* (kd), bilaga 1.

Näringslivskontorets tjänsteutlåtande, daterat 8 augusti 2003, hade huvudsakligen följande lydelse.

Bakgrund

Nedanstående är sammanfattade utdrag av de delar som berör frågor om näringslivet i betänkandets kapitel 7 "Effekter av trängselavgifter".

De beräkningar som gjorts för Stockholmsförhållanden visar att biltrafikarbetet skulle minska mellan 10 och 25 % i innerstaden beroende på avgiftssystemets utformning. För Stockholms län skulle minskningen bli ungefär 2 - 3 %, samtidigt som antalet kollektivresor skulle öka med motsvarande andel. Den kostnadsökning som bilisterna i allmänhet får kännas vid genom trängselavgifter uppvägs inte av den tidsvinst de gör med anledning av den minskade trängseln. Även om fler höginkomsttagare än låginkomsttagare får betala avgift är det ändå de senare som drabbas relativt mest sett till enskilda individer.

Effekter för näringslivet

Trängselavgifter antas påverka företagens förutsättningar att producera och sälja varor och tjänster. Generellt gäller dock att avgifterna får två motverkande effekter:

1. Avgiften beräknas leda till ökade transportkostnader i monetära termer. Att det blir dyrare att transportera varor och tjänster kan också uttryckas som att tillgängligheten minskar.
2. Avgiften beräknas leda till minskad trafik vilket skulle göra att vissa transporter skulle komma att gå fortare. Minskad trängsel innebär också att transporternas punktlighet ökar.

Att det blir lättare att nå kunder med varor och tjänster innebär i sin tur att tillgängligheten ökar.

Den första effekten är lätt för företagen att beräkna när väl avgiftssystemet är bestämt. Den andra effekten är svårare att ha en uppfattning om i förväg utan beror helt på hur bilisterna reagerar på avgiften.

Generellt gäller enligt intervjustudierna att transportkostnaderna utgör en liten del av företagens totala kostnader och att måttliga höjningar av transportkostnaderna inte påverkar företagens transporter. I många fall är dessutom marknadsförhållandena sådana att kostnadshöjningarna kan överföras på kunder eller leverantörer.

Mycket tyder på att trängselavgifternas direkta effekt på transportkostnaderna är av begränsad betydelse för många företag.

För företag i Stockholm beräknas avgifternas styrande effekt bli liten. Kostnadsökningarna för företagen bedöms ungefär motsvara värdet av tidsvinsterna, som i sin tur uppskattas till att bli relativt små. I regionen antas effekten på hushållens disponibla inkomster bli knappt en procentenhet, med motsvarande köpkraftsminskning. För regionens ekonomi kommer frågan om hur uppburna intäkter används och investeras att ha stor betydelse.

För näringslivet i regionen är det angeläget att det finns bra förbindelser mellan regionhalvorna, förbi innerstaden. Av samtliga service- och varutransporter i Stockholms län har närmare 25-30 % målpunkt i innerstaden. Ingenting tyder på att transporter skulle minska i omfattning eller fördelas annorlunda över dygnet. Att döma av de intervjuer som gjorts kan företagen endast i mycket begränsad utsträckning anpassa sina transporter i tid och rum. Kunden betalar dock alltid transporten, dvs. i det här fallet också trängselavgiften.

Bedömningen är att lönsamheten för detaljhandeln i innerstaden kommer att påverkas negativt pga engångskostnader (ca 100 miljoner kr) för omlokalisering. Den årliga lönsamheten för detaljhandeln – och även dagligvaruhandeln – i regionen bedöms också komma att påverkas negativt (ca 50 miljoner kr per år) på grund av sänkt köpkraft i regionen. Tillsammans ger detta lönsamhetsförluster för dagligvaruhandeln. Preliminärt beräknas 1000 – 2000 arbetstillfällen att förloras inom handeln. Det är rimligt att anta att omsättningen inom handeln i centrala Stockholm kommer att påverkas. Befolkningens köpkraft minskas sannolikt.

I betänkandet ser man även att det finns en risk för att regionens sociala och ekonomiska integration motverkas av trängselavgifter enligt Stockholmsexemplen.

Trängselavgifter innebär att det blir dyrare att arbetspendla med bil vilket i princip skulle innebära att företagens regionala rekryteringsomland kommer att minska.

Avgiftsskyldighet föreslås gälla även lastbilar och bussar. Bilens registrerade ägare är avgiftsskyldig. De undantag från avgiftsskyldighet som föreslås, knyts till bilens registrering och inte till den faktiska användningen. Det föreslås vidare att avdrag för avgiften skall medges i inkomstslaget näringsverksamhet samt vid resor i tjänsten men däremot inte vid resor till och från arbeten skulle därför bli att varken avgiftens direkta effekter på kostnaderna eller den indirekta effekten via tidsvinsterna är av någon större omfattning.

Lokaliserings- och bebyggelseeffekter m.m.

De tänkbara konsekvenserna för lokaliseringsmönstret är endast möjliga att registrera på sikt. Effekterna av vägavgifter på lokalisering och markpriser är ett komplext samspel mellan resmönster, utbud och efterfrågan på mark, bostäder och lokaler. Trängselavgifter i Stockholms innerstad bedöms att på lång sikt påverka lokaliseringen av arbetsplatser. Antalet arbetsplatser inom det avgiftsbelagda området beräknas minska med ca 3 %, de närmast utanför ökar med 4% och de mer perifera delarna av regionen ökar med knappt 1%. Trängselavgifters inverkan på företagens lokalisering är jämfört med andra lokaliseringsfaktorer, relativt liten.

Enligt Stockholmsberedningen finns det anledning att studera effekterna av trängselavgifter i ett regionalekonomiskt perspektiv för att få en uppfattning om hur avgifterna påverkar ekonomin på en övergripande nivå (makronivå). Även effekterna på den inomregionala balansen är viktiga att belysa. Effekterna på ekonomin är starkt relaterade till om avgifterna återförs till regionen och till vilka ändamål. Bland de indirekta effekter som uppstår av infrastrukturinvesteringar brukar framhållas de positiva konsekvenserna för produktiviteten och därmed för den ekonomiska tillväxten. Det är dock svårt att kvantifiera dessa effekter. En förbättrad inomregional tillgänglighet medför även att Stockholms attraktionskraft ökar, både för företag och hushåll. Även detta är gynnsamt för tillväxten.

En annan indirekt effekt av infrastrukturinvesteringar i Stockholmsregionen kan vara att segregationen inom regionen motverkas.

I en förstudierapport från KTH berörs också de regionala effekterna som ett Stockholmsexempel. I rapporten bedöms att ett införande av trängselavgifter i Stockholm kommer att innebära en disintegration, dvs. att istället för att marknader smälts samman till en större enhet kommer marknaden i Stockholm att i större utsträckning delas upp i mindre delmarknader: innerstaden och dess förorter i norr och söder. Detta kommer att minska regionens totala attraktionskraft för de flesta typer av företagsamhet.

Dessutom ger avgifterna en extra kostnad för hela regionen. Hushållen får försämrade köpkraft med ca 0,5-1 %.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län är ett av huvudmålen att med olika åtgärder motverka regional obalans och istället öka den regionala sammanhållningen.

Lagförslaget

Ett förslag till lag om trängselavgift lämnas i betänkandet. Utformningen av förslaget grundas på det beslut som fattats av kommunfullmäktige i Stockholm. Beredningens uppfattning är att inkommande medel från ett system med trängselavgifter skall användas till åtgärder som är av godo för trafikanterna i den region där pålagan har betalats av bilisterna. Beredningen anser att beslut om användningen av intäkterna skall fattas i budgetprocessen med beaktande av de bestämmelser och principer som gäller på området. Vidare bör understrykas att det förhållandet att en kommun eller region tilldelas medel i anledning av att ett system med trängselavgift införts, inte skall leda till att de statliga anslag till infrastruktur som regionen annars skulle ha tilldelats sänks.

Fullskaleförsöket

I fråga om utformningen av fullskaleförsöket i Stockholm uttalar sig beredningen på två punkter. Dessa gäller att invånare i Lidingö skall garanteras fri passage utan avgift till allmänt icke avgiftsbelagt vägnät samt att Essingeleden skall vara avgiftsfri.

Förvaltningens förslag

Stockholmsberedningen har i betänkandet analyserat frågorna kring och effekterna av trängselavgifterna. Näringslivskontoret har inget att erinra mot beredningens analyser.

I tjänsteutlåtandet som behandlade remissen om försök angående miljöavgifter framhöll förvaltningen vikten av att följa upp effekterna för näringslivet. Följande skrevs i förvaltningens förslag:

”I Transeks förslag ”Försök med miljöavgifter i Stockholm” finns noga beskrivet hur man bör jobba med att följa upp allmänhetens attityder och åsikter om avgiftssystemet genom enkäter och fokusgruppundersökningar. Minst lika viktigt är att även effekterna för näringslivet omfattas av dessa undersökningar.

I det fortsatta arbetet bör studier och analyser fördjupas kring hur regionens näringsliv/tillväxten kommer påverkas av avgifterna. Och hur påverkas förhållandena mellan regionens norra och södra delar? Vilka blir följderna för yrkes- och distributionstrafiken? Hur påverkas detaljhandeln i innerstan? Kommer intäkterna tillbaka till regionen i form av nya vägar och spår? Det är bara några av de frågor som behöver studeras noggrannare.”

I delbetänkandet tas dessa frågor upp och Stockholmsberedningen konstaterar precis som näringslivskontoret i det tidigare tjänsteutlåtandet att detaljhandeln i innerstan kan få problem, att nord-sydproblematiken kan spås på, att ett dynamiskt näringsliv förutsätter god tillgänglighet för företag och arbetskraft och att trängselavgifterna riskerar att leda till en dämpad privatkonsumtion.

Stockholms Stads Parkerings AB har yttrat sig genom VD i ett remissvar daterat 28 augusti 2003. Yttrandet har följande lydelse.

Stockholm Parkering har erhållit rubricerade delbetänkande på remiss och vill med utgångspunkt från bolagets verksamhetsansvar, dvs att driva och utveckla parkering på tomtmark såväl inom innerstaden som ytterstaden, framföra följande synpunkter.

I samband med att staden fattade beslut om att genomföra ett försök med miljö-avgifter i Stockholm beslutade bolaget att utarbeta en förstudie i syfte att över-gripande söka bedöma miljöavgifternas inverkan på efterfrågan av parkerings-anläggningar i Stockholms innerstad samt behovet av infartsparkeringar.

Resultatet av förstudien redovisas i bilagda rapport vilken tidigare överlämnats till stadsledningskontoret i samband med besvarandet av remissen av "Förslag till för-söksverksamhet med miljöavgifter i Stockholm". Sammanfattningsvis framgår att bolaget inte bedömer att miljöavgifterna kommer att leda till någon drastisk minskning av efterfrågan på parkeringsplatser i innerstadsgaragen och inte heller påverka bolagets utbyggnadstakt av nya underrådsgarage. Bolagets befintliga och planerade innerstadsanläggningar ligger i om-råden där efterfrågan på tomtmarksparkering ofta klart överstiger tillgången. Nya anläggningar ger dessutom genom sitt tillskott på garageplatser möjlighet att miljöupprusta intilliggande gatumark och kajer samt förbättra framkomlighet och angöring för såväl kollektivtrafik som annan nyttvändelse. Sedan gäller behovet av nya infartsparkeringar till följd av miljöavgifter så har det visat sig svårt att i detta tidiga skede göra en sådan bedömning. Sannolikt kommer efterfrågan att öka. Detta kräver dock ytterligare fördjupade studier över miljöavgifternas inverkan på ändrade resvanor mm och hur detta i sin tur påverkar behovet av en utbyggd kollektivtrafik. Först i detta sammanhang kan slutlig ställ-ning tas till omfattning och förläggning av nya infartsparkeringar.

Stockholm Parkering har emellertid medverkat i en arbetsgrupp som på uppdrag av stadsbyggnadsnämnden inventerat befintliga infartsparkeringar och deras kapa-citet samt sökt lägen för eventuella nya infartsparkeringar. I arbetsgruppen har förutom bolaget ingått representanter för stadsbyggnadskontoret, SL, gatu- och fastighetskontoret samt regionplane- och trafikkontoret. Redovisningen, som godkändes av stadsbyggnadsnämnden de 14 augusti i år, framgår i sin helhet av bilagda tjänsteutlåtande från stadsbyggnadskontoret "Befintliga och möjliga infartsparkeringar i Stockholm".

Sammanfattningsvis konstateras i tjänsteutlåtandet att det totalt finns ca 11.000 platser för infartsparkering i Stockholmsregionen varav Stockholm Parkering driver ca 3.400 i totalt 22 anläggningar inom Stockholms kommun. SL svarar för övriga platser i samarbete med berörda kommuner. Vidare framgår att upp emot 2200 eller 65% av befintliga platser inom Stockholms kommun successivt riskerar att försvinna under den närmaste tio åren till följd av kommande exploateringar för bl a bostadsändamål.

Samtidigt bedöms det finnas möjlighet att anlägga uppemot 1.400 nya platser bl a genom att bygga nya garage- och p-hus för infartsparkering i samband med nyexploateringar. Kostnaderna för detta blir dock väsentligt högre än vad som hittills varit fallet.

Avslutningsvis vill bolaget framhålla att bolaget också deltar i en arbetsgrupp med samma sammansättning som ovan och som har fastighetsnämndens uppdrag att under hösten i år lägga fram förslag till framtida huvudmannaskap för och finansieringen av nya infartsparkeringar med anledning av miljöavgifterna.

Med vad som ovan anförts torde remissen kunna anses besvarad med utgångspunkt från bolagets verksamhetsansvar.

RESERVATIONER M.M.

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Sten Nordin m.fl. (m) och Ulf Fridebäck m.fl. (fp) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar

1. att återremittera ärendet
2. att därutöver anför följande

Införandet av biltullar forceras nu fram i Stockholm. Oavsett åsikt i sakfrågan så borde varje medborgare känna stark oro inför det som nu håller på att ske.

Förslaget om att införa biltullar i Stockholm stad är det enskilt största ärendet under mandatperioden. Det bör därför än en gång påpekas att även själva hanteringen av ärendet är klandervärt. Det är en skandal att ärendet inte gått ut på en normal remiss under en rimlig remisstid. Att på detta kupppartade sätt forcera fram ärendet är ett hån mot normala demokratiska principer. Tidsplanen innehåller uppenbarligen stora brister. Gatu- och fastighetskontoret har tidigare konstaterat att det även med en optimistisk tidsplan torde vara omöjligt att hålla den givna tidsplanen. Detta framförallt för att beslutet till stor del ligger i riksdagen och inte i kommunen. Att i detta läge förlita sig på att den nödvändiga lagstiftningen skall hinna beslutas i god ordning med tillräcklig tid för remissinstanser att yttra sig verkar minst sagt lättsinnigt.

Gatu- och fastighetskontoret pekar också på oklarheter kring finansieringen av projektet. Avgiften är att betrakta som en skatt och det är oklart hur intäkterna ska kunna föras tillbaka till regionen. Därför är det mycket svårt att säga något om t ex hur intäkterna kommer att disponeras. Detta lämnar frågan om hur kollektivtrafiken skall kompenseras obesvarad. Gatu- och fastighetskontoret instämmer också i Stockholmsberedningens oro över att de ordinarie anslagen till kollektivtrafiken kan komma att urholkas.

Frågan om vilka följder som införande av biltullar får på en avgiftsbefriad Essingeled är alltså obesvarad. Risken är stor att effekten blir långa köer. Detta kommer allvarligt skada möjligheten att röra sig i nord-sydlig riktning. Konsekvenserna för Essingleden måste utredas bättre innan några beslut om biltullar fattas.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Lotta Edholm (fp) och Ingvar Snees (m) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden återremitterar ärendet, samt därutöver anför följande:

Införandet av biltullar forceras nu fram i Stockholm. Oavsett åsikt i sakfrågan så borde varje medborgare känna stark oro inför det som nu håller på att ske.

Förslaget om att införa biltullar i Stockholm stad är det enskilt största ärendet under mandatperioden. Det bör därför än en gång påpekas att även själva hanteringen av ärendet är klandervärt. Det är en skandal att ärendet inte gått ut på en normal remiss under en rimlig remisstid. Att på detta kupppartade sätt forcera fram ärendet är ett hån mot normala demokratiska principer. Tidsplanen innehåller uppenbarligen stora brister. Gatu- och fastighetskontoret har tidigare konstaterat att det även med en optimistisk tidsplan torde vara omöjligt att hålla den givna tidsplanen. Detta framförallt för att beslutet till stor del ligger i riksdagen och inte i kommunen. Att i detta läge förlita sig på att den nödvändiga lagstiftningen skall hinna beslutas i god ordning med tillräcklig tid för remissinstanser att yttra sig verkar minst sagt lättsinnigt.

Stadsbyggnadskontoret, liksom gatu- och fastighetskontoret, pekar också på oklarheter kring finansieringen av projektet. Avgiften är att betrakta som en skatt och det är oklart hur intäkterna

ska kunna föras tillbaka till regionen. Därför är det mycket svårt att säga något om t ex hur intäkterna kommer att disponeras. Detta lämnar frågan om hur kollektivtrafiken skall kompenseras obesvarad. Stadsbyggnadskontoret instämmer också i Stockholmsberedningens oro över att de ordinarie anslagen till kollektivtrafiken kan komma att urholkas.

Frågan om vilka följder som införande av biltullar får på en avgiftsbefriad Essingeled är alltför obesvarad. Risken är stor att effekten blir långa köer. Detta kommer allvarligt skada möjligheten att röra sig i nord-sydlig riktning. Konsekvenserna för Essingleden måste utredas ytterligare innan några beslut om biltullar fattas.

Biltullarnas påverkan på integrationen i Stockholmsregionen måste också utredas ytterligare. Stadsbyggnadskontorets analys ger skäl att tro att segregationen kommer att öka om biltullar införs. Att fatta beslut som leder till ytterligare segregation i en stad som redan idag är delad, är oansvarigt.

Reservation anfördes av Kerstin Rossipal (kd) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden avslår förvaltningens förslag till remissvar, att som svar på remissen överlämna vad som nedan anförts, att anföra följande:

Invändningarna mot försöket

Det sätt på vilket försöket med trängselavgifter genomförs skadar tilltron till det politiska systemet. Socialdemokraterna vilseledde väljarna i frågan före valet genom löften om att inte genomföra systemet under mandatperioden. De förslag som framförts om att hålla folkomröstning före försöket, tillbakavisas.

Kristdemokraterna är mycket oroad över det sätt som försöket ska genomföras på. Tid ges inte till någon förstärkning av kollektivtrafiken som skulle kunna ta hand om de resenärer som till följd av trängselavgifterna väljer att åka kollektivt. SL har inte heller i sin planering utrymme att investera nämnvärt i vare sig infartsparkeringar, nya busslinjer eller fler pendeltåg.

Innan avgifter blir aktuella bör också vägkapaciteten ha byggts ut. Den som inte ska till City ska inte behöva åka genom City och betala avgifter.

Det finns alltså flera avgörande invändningar mot försöket med trängselavgifter där den övriga trafikpolitiken och investeringsvolymen måste utvecklas. När det finns ökad vägkapacitet och bättre plats i kollektivtrafiken bör väljarna få ta ställning till om de vill ha trängselavgifter. Så kan en folklig acceptans skapas för trängselavgifter.

Oenighet i regionen

De förslag som lagts av Stockholmsberedningen har varit väl förankrade i regionen både bland politiska beslutsfattare och andra betydelsefulla aktörer. Detta gäller i allra högsta grad betänkandena om infrastrukturinvesteringar och flygplatskapacitet i regionen. Stockholmsberedningens arbete har medverkat till att skapa samling i hela regionen över politiska blockgränser, mellan olika intressen i stad och län, mellan privata aktörer och offentliga aktörer med flera. Därför är den konflikt som uppstått om trängselavgifterna olycklig och riskerar att drabbat också övrig trafikpolitik.

Arbetet i Stockholms stad har uppenbarligen inte haft som målsättning att skapa så bred samstämmighet som möjligt, utan snarare det motsatta. De politiska motsättningarna är idag större än vad de någonsin varit tidigare. Dessutom har gamla motsättningar mellan stad och län återigen blossat upp med full kraft. Och i relationerna med det lokala näringslivet befinner man sig på kollisionsskurs.

Stockholmsberedningen har tvingats hasta fram ett betänkande trots att flera olösta frågor finns kvar. Hur ska försöket finansieras? Är stadens beslut om trängselavgifter lagligt då det inte finns en lagstiftning som tillåter en kommun att ta ut vad som definierats som en statlig skatt.

Beredningen kritiserar Stockholms stad

Beredningens betänkande innebär att beredningen framför allvarlig kritik mot Stockholms stads sätt att hantera frågan. Beredningen avvisar exempelvis avgiftsbeläggning av utfart för

Lidingöborna. Samtidigt anger beredningen att en viktig grundförutsättning för införandet av trängselavgifter är att ”det sker lokal och regional samverkan och samråd vid utformningen av ett avgiftssystem”.

Betänkandets förslag till lagstiftning har sin utgångspunkt i det förslag till avgiftssystem som Stockholms stad utarbetat och som Kommunfullmäktige beslutade om så sent som den 2 juni, dvs kvällen före Stockholmsberedningens sista sammanträde före avlämnande av betänkandet. En formell beredningstid på några få nattliga timmar får anses vara i kortaste laget, inte minst med tanke på att detta är en skattelagstiftning med mycket höga krav på precision. Beredningen har dessutom inte haft skriftliga direktiv om att ta fram en sådan lagstiftning, utan i betänkandet hänvisas till överenskommelsen som träffats mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet hösten 2002 inför den förestående mandatperioden. Mot denna bakgrund är det minst sagt anmärkningsvärt att beredningen tar fram ett dylikt förslag till skattelagstiftning.

Intäkternas användning

Beredningen föreslår inte något system för att återföra intäkterna från trängselavgifterna till regionen. Det är absolut nödvändigt att så sker. Avgifterna uppbärs lokalt av resenärer i en viss region och bör komma denna region till del genom ett direkt återförande.

Lidingö

Stockholmsberedningen avvisar Stockholms stads beslut att avgifterna även ska belasta den som åker från Lidingö in mot staden. Invånare på Lidingö bör självklart garanteras fri passage ut på det allmänna vägnätet utan trängselavgift.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jakob Forssmed (kd) enligt följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle besluta

1. i huvudsak godta förvaltningens förslag till remissvar
2. som svar på remissen därtill överlämna vad som nedan anföras
3. därutöver anföras följande.

Invändningarna mot försöket

Det sätt på vilket försöket med trängselavgifter genomförs skadar tilltron till det politiska systemet. Socialdemokraterna vilseledde väljarna i frågan före valet genom löften om att inte genomföra systemet under mandatperioden. De förslag som framförts om att hålla folkomröstning före försöket, tillbakavisas.

Kristdemokraterna är mycket oroad över det sätt som försöket ska genomföras på. Tid ges inte till någon förstärkning av kollektivtrafiken som skulle kunna ta hand om de resenärer som till följd av trängselavgifterna väljer att åka kollektivt. SL har inte heller i sin planering utrymme att investera nämnvärt i vare sig infartsparkeringar, nya busslinjer eller fler pendeltåg.

Innan avgifter blir aktuella bör också vägkapaciteten ha byggts ut. Den som inte ska till City ska inte behöva åka genom City och betala avgifter.

Det finns alltså flera avgörande invändningar mot försöket med trängselavgifter där den övriga trafikpolitiken och investeringsvolymen måste utvecklas. När det finns ökad vägkapacitet och bättre plats i kollektivtrafiken bör väljarna få ta ställning till om de vill ha trängselavgifter. Så kan en folklig acceptans skapas för trängselavgifter.

Oenighet i regionen

De förslag som lagts av Stockholmsberedningen har varit väl förankrade i regionen både bland politiska beslutsfattare och andra betydelsefulla aktörer. Detta gäller i allra högsta grad betänkandena om infrastrukturinvesteringar och flygplatskapacitet i regionen. Stockholmsberedningens arbete har medverkat till att skapa samling i hela regionen över politiska

blockgränser, mellan olika intressen i stad och län, mellan privata aktörer och offentliga aktörer med flera. Därför är den konflikt som uppstått om trängselavgifterna olycklig och riskerar att drabbat också övrig trafikpolitik.

Arbetet i Stockholms stad har uppenbarligen inte haft som målsättning att skapa så bred samstämmighet som möjligt, utan snarare det motsatta. De politiska motsättningarna är idag större än vad de någonsin varit tidigare. Dessutom har gamla motsättningar mellan stad och län återigen blossat upp med full kraft. Och i relationerna med det lokala näringslivet befinner man sig på kollisionsskurs.

Stockholmsberedningen har tvingats hasta fram ett betänkande trots att flera olösta frågor finns kvar. Hur ska försöket finansieras? Är stadens beslut om trängselavgifter lagligt då det inte finns en lagstiftning som tillåter en kommun att ta ut vad som definierats som en statlig skatt.

Beredningen kritiserar Stockholms stad

Beredningens betänkande innebär att beredningen framför allvarlig kritik mot Stockholms stads sätt att hantera frågan. Beredningen avvisar exempelvis avgiftsbeläggning av utfart för Lidingöborna. Samtidigt anger beredningen att en viktig grundförutsättning för införandet av trängselavgifter är att ”det sker lokal och regional samverkan och samråd vid utformningen av ett avgiftssystem”.

Betänkandets förslag till lagstiftning har sin utgångspunkt i det förslag till avgiftssystem som Stockholms stad utarbetat och som Kommunfullmäktige beslutade om så sent som den 2 juni, dvs kvällen före Stockholmsberedningens sista sammanträde före avlämnande av betänkandet. En formell beredningstid på några få nattliga timmar får anses vara i kortaste laget, inte minst med tanke på att detta är en skattelagstiftning med mycket höga krav på precision. Beredningen har dessutom inte haft skriftliga direktiv om att ta fram en sådan lagstiftning, utan i betänkandet hänvisas till överenskommelsen som träffats mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet hösten 2002 inför den förestående mandatperioden. Mot denna bakgrund är det minst sagt anmärkningsvärt att beredningen tar fram ett dylikt förslag till skattelagstiftning.

Intäkternas användning

Beredningen föreslår inte något system för att återföra intäkterna från trängselavgifterna till regionen. Det är absolut nödvändigt att så sker. Avgifterna uppbärs lokalt av resenärer i en viss region och bör komma denna region till del genom ett direkt återförande.

Lidingö

Stockholmsberedningen avvisar Stockholms stads beslut att avgifterna även ska belasta den som åker från Lidingö in mot staden. Invånare på Lidingö bör självklart garanteras fri passage ut på det allmänna vägnätet utan trängselavgift.

Reservation anfördes av ledamoten Magnus Hellström (m) enligt följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle besluta

1. återremittera ärendet
2. därutöver anförda följande.

Införandet av biltullar forceras nu fram i Stockholm. Oavsett åsikt i sakfrågan så borde varje medborgare känna stark oro inför det som nu håller på att ske. Den oerhört forcerade beslutsprocessen har gjort att besluten i frågan fattats utan tillfredsställande underlag.

Införandet av biltullar motiveras av miljöskäl, några har till och med velat döpa om tullarna till miljöavgifter. Det är därför något förvånande att de direkta miljövinsterna med ett införande av biltullar, är så summariskt redovisade i betänkandet. Biltullarna beräknas minska biltrafiken i länet med ca 2-3 procent. Mot bakgrund av projektets storlek och de ingripande effekter det kommer få för stockholmarna är det märkligt att de miljömässiga vinsterna inte är mer påtagliga och mer utförligt beskrivna. Vi anser att miljövinsterna med biltullarna behöver utredas vidare och därför föreslår vi en återremittering av ärendet.

När det gäller intäkternas användning anser vi att det måste vara en självklar utgångspunkt att de pengar som stockholmsbilisterna betalar för att använda bilen i stan går direkt tillbaka till staden att använda fritt, helt utan öronmärkning för kollektivtrafik eller andra områden. Pengarna ska användas där de behövs bäst, och det måste vara upp till stockholmarna själva genom sina förtroendevalda representanter i fullmäktige att bestämma detta. De flesta av pendlarna som kommer att tvingas betala upp till 20 000 om året bara för att komma till jobbet med bilen skulle till exempel inte ha något emot en skattesänkning i samma storleksordning för att kompensera för de djupa hål i hushållskassan som biltullarna kommer att innebära.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Gustav Åkerblom (fp) enligt följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle besluta

1. återremittera ärendet
2. därutöver anförda följande.

Införandet av biltullar forceras nu fram i Stockholm. Oavsett åsikt i sakfrågan så borde varje medborgare känna stark oro inför det som nu håller på att ske. Förslaget om att införa biltullar i Stockholm stad är det enskilt största ärendet under mandatperioden. Det bör därför än en gång påpekas att även själva hanteringen av ärendet är klandervärd. Det är en skandal att ärendet inte gått ut på en normal remiss under en rimlig remisstid. Att på detta kupppartade sätt forcera fram ärendet är ett hån mot normala demokratiska principer.

Även tidsplanen innehåller uppenbarligen stora brister. Detta framförallt för att beslutet till stor del ligger i riksdagen och inte i kommunen. Att i detta läge förlita sig på att den nödvändiga lagstiftningen ska hinna beslutas i god ordning med tillräcklig tid för remissinstanser att yttra sig verkar minst sagt lättsinnigt.

Det finns också oklarheter kring finansieringen av projektet. Avgiften är att betrakta som en skatt och det är oklart hur intäkterna ska kunna föras tillbaka till regionen. Därför är det mycket svårt att säga något om t ex hur intäkterna kommer att disponeras. Detta lämnar frågan om hur kollektivtrafiken ska kompenseras obesvarad. Vi instämmer också i Stockholmsberedningens oro över att de ordinarie anslagen till kollektivtrafiken kan komma att urholkas.

Frågan om vilka följder som införande av biltullar får på en avgiftsbefriad Essingeled är alltså obesvarad. Risken är stor att effekten blir långa köer. Detta kommer allvarligt skada möjligheten att röra sig i nord-sydlig riktning. Konsekvenserna för Essingleden måste utredas bättre innan några beslut om biltullar fattas.

Rinkeby stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Kerstin Gustavsson och Karl-Henrik Nanning (båda m) och Petter Norberg (fp) enligt följande.

Införandet av biltullar forceras nu fram i Stockholm. Oavsett åsikt i sakfrågan så borde varje medborgare känna stark oro inför det som nu håller på att ske.

Förslaget om att införa biltullar i Stockholms stad är det enskilt största ärendet under mandatperioden. Det bör därför än en gång påpekas att även själva hanteringen av ärendet är klandervärd. Det är en skandal att ärendet inte gått ut på en normal remiss under en rimlig remisstid. Att på detta kupppartade sätt forcera fram ärendet är ett hån mot normala demokratiska principer. Även tidsplanen innehåller uppenbarligen stora brister. Gatu- och fastighetskontoret har tidigare konstaterat att det även med en optimistisk tidsplan torde vara omöjligt att hålla den angivna tidsplanen. Detta framförallt för att beslutet till stor del ligger i riksdagen och inte i kommunen. Att i detta läge förlita sig på att den nödvändiga lagstiftningen skall hinna beslutas i god ordning med tillräcklig tid för remissinstanser att yttra sig verkar minst sagt lättsinnigt.

Gatu- och fastighetskontoret pekar också på oklarheter kring finansieringen av projektet. Avgiften är att betrakta som en skatt och det är oklart hur intäkterna ska kunna föras tillbaka till

regionen. Därför är det mycket svårt att säga något om t.ex. hur intäkterna kommer att disponeras. Detta lämnar frågan om hur kollektivtrafiken skall kompenseras obesvarad. Gatu- och fastighetskontoret instämmer också i Stockholmsberedningens oro över att de ordinarie anslagen till kollektivtrafiken kan komma att urholkas.

Frågan om vilka följder som införande av biltullar får på en avgiftsbefriad Essingeled är alltså obesvarad. Risken är stor att effekten blir långa köer. Detta kommer allvarligt skada möjligheten att röra sig i nord-sydlig riktning. Konsekvenserna för Essingeleden måste utredas bättre innan några beslut om biltullar fattas.

Särskilt uttalande gjordes av Dikran Demir (kd) enligt följande.

Det sätt på vilket försöket med trängselavgifter genomförs skadar tilltron till det politiska systemet. Socialdemokraterna vilseledde väljarna i frågan före valet genom att lova att de inte skulle genomföra trängselavgifter under mandatperioden. Trots den stora opinionsyttring som namninsamlingen till stöd för en folkomröstning innebär förvägras medborgarna möjlighet att påverka i frågan. (s), (v) och (mp) talar ofta om brukarinflytande och medborgarnas demokratiska rättigheter att påverka sin vardag men här visade de i handling att de inte menar vad de säger. Makten är viktigare för socialdemokratin än att hålla sina vallöften till stockholmarna.

Vi, kristdemokrater, är mycket oroad över det sätt som försöket ska genomföras på. Det ges ingen tid till någon förstärkning av kollektivtrafiken som skulle kunna ta hand om de resenärer som till följd av trängselavgifterna väljer att åka kollektivt. SL har inte heller i sin planering utrymme att investera nämnvärt i vare sig infartsparkeringar, nya busslinjer eller fler pendeltåg. Innan avgifter blir aktuella bör också vägkapaciteten ha byggts ut. Den som inte ska till City ska inte behöva åka genom City och betala avgifter.

Flera viktiga frågor är ännu inte lösta. Hur ska försöket finansieras? Det finns inte idag några löften om att regeringen betalar kostnaderna. Därtill är lagligheten i beslutet om trängselavgifter oklar. Ingen lagstiftning finns för närvarande som tillåter en kommun att ta ut vad som definierats som en statlig skatt. Dessa oklarheter är allvarliga i sig, men pekar också på att försöket stressas igenom.

Det finns alltså flera avgörande invändningar mot försöket med trängselavgifter där den övriga trafikpolitiken och investeringsvolymen måste utvecklas. När det finns ökad vägkapacitet och bättre plats i kollektivtrafiken bör väljarna få ta ställning till om de vill ha trängselavgifter. Så kan en folklig acceptans skapas för trängselavgifter.

Hägerstens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Abit Dundar m fl (fp) enligt följande.

- 1 Hägersten stadsdelsnämnd motsätter sig införandet av trängselavgifter
2. Hägerstens stadsdelsnämnd anför därutöver följande:

Införandet av biltullar forceras nu fram i Stockholm. Oavsett åsikt i sakfrågan så borde varje medborgare känna stark oro inför det som nu håller på att ske.

Förslaget om att införa biltullar i Stockholm stad är det enskilt största ärendet under mandatperioden. Det bör därför än en gång påpekas att även själva hanteringen av ärendet är klandervärd. Det är en skandal att ärendet inte gått ut på en normal remiss under en rimlig remisstid. Att på detta kuppstartade sätt forcera fram ärendet är ett hån mot normala demokratiska principer. Tidsplanen innehåller uppenbarligen stora brister. Gatu- och fastighetskontoret har tidigare konstaterat att det även med en optimistisk tidsplan torde vara omöjligt att hålla den givna tidsplanen. Detta framförallt för att beslutet till stor del ligger i riksdagen och inte i kommunen. Att i detta läge förlita sig på att den nödvändiga lagstiftningen skall hinna beslutas i god ordning med tillräcklig tid för remissinstanser att yttra sig verkar minst sagt lättsinnigt.

Gatu- och fastighetskontoret pekar också på oklarheter kring finansieringen av projektet. Avgiften är att betrakta som en skatt och det är oklart hur intäkterna ska kunna föras tillbaka till regionen. Därför är det mycket svårt att säga något om t ex hur intäkterna kommer att disponeras. Detta lämnar frågan om hur kollektivtrafiken skall kompenseras obesvarad. Gatu- och fastighetskontoret instämmer också i Stockholmsberedningens oro över att de ordinarie anslagen till kollektivtrafiken kan komma att urholkas.

Det är otillfredsställande att det fortfarande i förslaget är oklart om Essingeleden kommer att avgiftsbefrias. Frågan om vilka följder som införande av biltullar får på en avgiftsbefriad Essingeled är alltför obesvarad. Risken är stor att effekten blir långa köer och kaos. Detta kommer allvarligt skada möjligheten att röra sig i nord-sydlig riktning. Konsekvenserna för Essingeleden måste utredas bättre innan några beslut om biltullar fattas.

Konsekvenserna för de Hägerstensbor som drabbas av avgifterna är inte utredda. Vad man kan förutse är att segregationen i staden förstärks med negativa konsekvenser för stadsdelen som följd, d.v.s. att de yngre inkomststarka med barn som arbetar i norrort väljer att flytta från stadsdelen när avgifterna införs. Det krävs därför en lokal konsekvensanalys av införandet av trängselavgifterna. En sådan analys borde bl.a. visa hur stor obalansen är mellan arbete och bostad i Hägersten och i söderförort i övrigt.

Den konsekvensutredning med fokusering på effekterna av införande av avgifterna på bl.a. arbete och bostadsproblematiken som förvaltningen efterlyser måste därför göras innan det kan beslutas om införande av biltullar eller s.k. trängselavgifter.

Reservation anfördes av Margareta Cederfelt m fl (m) enligt följande.

Hägerstens stadsdelsnämnd uttalar sin negativa inställning till det av den socialdemokratiska majoriteten påtvingade försöket att införa så kallade miljöavgifter avseende biltrafik.

Före valet garanterade den nuvarande socialistiska stadshuset majoriteten att inga biltullar, vilket är den korrekta benämningen för miljöavgifterna, skulle införas om de kom till makten. Idag är tonen en annan, biltullar kommer att införas stick i stäv mot vallöfte och stockholmarnas vilja.

I London genomförs för närvarande försök med biltullar och så här långt är erfarenheterna negativa. Detta gör att det finns ingen anledning att anta att ett försök med biltullar skulle utfalla annorlunda i Stockholm.

Med anledning av ovanstående uttalar Hägerstens stadsdelsnämnd att invånarna i Stockholm skall ges möjlighet att folkomrösta angående biltullar, eller som den socialistiska majoriteten säger – miljöavgifter.

Reservation anfördes av Anita Stenslund m.fl. (kd) enligt följande.

1. Hägerstens stadsdelsnämnd avslår förvaltningens förslag till remissvar.
2. Hägerstens stadsdelsnämnd överlämnar som svar på remissen vad som nedan anförts.

Invändningarna mot försöket

Det sätt på vilket försöket med trängselavgifter genomförs skadar tilltron till det politiska systemet. Socialdemokraterna vilseledde väljarna i frågan före valet genom löften om att inte genomföra systemet under mandatperioden. De förslag som framförts om att hålla folkomröstning före försöket, tillbakavisas.

Kristdemokraterna är mycket oroade över det sätt som försöket ska genomföras på. Tid ges inte till någon förstärkning av kollektivtrafiken som skulle kunna ta hand om de resenärer som till följd av trängselavgifterna väljer att åka kollektivt. SL har inte heller i sin planering utrymme att investera nämnvärt i vare sig infartsparkeringar, nya busslinjer eller fler pendeltåg.

Innan avgifter blir aktuella bör också vägkapaciteten ha byggts ut. Den som inte ska till City ska inte behöva åka genom City och betala avgifter.

Det finns alltså flera avgörande invändningar mot försöket med trängselavgifter där den övriga trafikpolitiken och investeringsvolymen måste utvecklas. När det finns ökad vägkapacitet och bättre plats i kollektivtrafiken bör väljarna få ta ställning till om de vill ha trängselavgifter. Så kan en folklig acceptans skapas för trängselavgifter.

Oenighet i regionen

De förslag som lagts av Stockholmsberedningen har varit väl förankrade i regionen både bland politiska beslutsfattare och andra betydelsefulla aktörer. Detta gäller i allra högsta grad betänkandena om infrastrukturinvesteringar och flygplatskapacitet i regionen. Stockholmsberedningens arbete har medverkat till att skapa samling i hela regionen över politiska blockgränser, mellan olika intressen i stad och län, mellan privata aktörer och offentliga aktörer med flera. Därför är den konflikt som uppstått om trängselavgifterna olycklig och riskerar att drabbat också övrig trafikpolitik.

Arbetet i Stockholms stad har uppenbarligen inte haft som målsättning att skapa så bred samstämmighet som möjligt, utan snarare det motsatta. De politiska motsättningarna är idag större än vad de någonsin varit tidigare. Dessutom har gamla motsättningar mellan stad och län återigen blossat upp med full kraft. Och i relationerna med det lokala näringslivet befinner man sig på kollisionsskurs.

Stockholmsberedningen har tvingats hasta fram ett betänkande trots att flera olösta frågor finns kvar. Hur ska försöket finansieras? Är stadens beslut om trängselavgifter lagligt då det inte finns en lagstiftning som tillåter en kommun att ta ut vad som definierats som en statlig skatt.

Beredningen kritiserar Stockholms stad

Beredningens betänkande innebär att beredningen framför allvarlig kritik mot Stockholms stads sätt att hantera frågan. Beredningen avvisar exempelvis avgiftsbeläggning av utfart för Lidingöborna. Samtidigt anger beredningen att en viktig grundförutsättning för införandet av trängselavgifter är att ”det sker lokal och regional samverkan och samråd vid utformningen av ett avgiftssystem”.

Betänkandets förslag till lagstiftning har sin utgångspunkt i det förslag till avgiftssystem som Stockholms stad utarbetat och som Kommunfullmäktige beslutade om så sent som den 2 juni, dvs kvällen före Stockholmsberedningens sista sammanträde före avlämnande av betänkandet. En formell beredningstid på några få nattliga timmar får anses vara i kortaste laget, inte minst med tanke på att detta är en skattelagstiftning med mycket höga krav på precision. Beredningen har dessutom inte haft skriftliga direktiv om att ta fram en sådan lagstiftning, utan i betänkandet hänvisas till överenskommelsen som träffats mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet hösten 2002 inför den förestående mandatperioden. Mot denna bakgrund är det minst sagt anmärkningsvärt att beredningen tar fram ett dylikt förslag till skattelagstiftning.

Intäkternas användning

Beredningen föreslår inte något system för att återföra intäkterna från trängselavgifterna till regionen. Det är absolut nödvändigt att så sker. Avgifterna uppbärs lokalt av resenärer i en viss region och bör komma denna region till del genom ett direkt återförande.

Lidingö

Stockholmsberedningen avvisar Stockholms stads beslut att avgifterna även ska belasta den som åker från Lidingö in mot staden. Invånare på Lidingö bör självklart garanteras fri passage ut på det allmänna vägnätet utan trängselavgift.

Särskilt uttalande gjordes av Bengt Sundell m fl (v) enligt följande.

Vänsterpartiet har inget att erinra mot stadsdelsförvaltningens förslag till remissyttrande. Det är ett välbalanserat svar, och stadsdelsförvaltningen lämnar förslaget utan eget ställningstagande. Vi har inget annat förslag till beslut men vill spegla lite vad tidningarna har skrivit om trängselavgifter.

I DN:s huvudledare den 29/9-02 säger man ”JA TILL TRÄNGSELAVGIFTER. Den stockholmare som i kväll sätter sig bakom ratten och kör från Täby centrum till Fridhemsplan kan se fram emot en snabb och behaglig tur på ungefär 25 minuter. Längre än så brukar i alla fall inte resan ta en vanlig söndagskväll.

Men bara tolv timmar senare, i rusningstrafiken på måndagsmorgonen, tar samma färd drygt 90 minuter. En del politiker, framförallt i det borgerliga lägret, ger intryck av att lösningen står att finna i nya kringfartsleder (exempelvis. Förbifart Stockholm) som styr trafiken runt staden. Det låter fint. Haken är bara att det inte är genomfartstrafiken som är huvudproblemet. Den utgör endast några procent av innerstads- trafiken.”

SvD skriver den 7/3-03 ”P-skatt lösning på trafikchaos. Om gratis parkeringsplats på jobbet beskattades skulle innerstadstrafiken minska lika mycket som med trängselavgifter, visar ny forskning. Bara en av 20 som tar bilen till cityjobbet betalar själv fullt för sin parkeringsplats.

För den som har 50 procents marginalskatt betyder förmånsbeskattningen att priset för den fria parkeringen blir halva marknadsvärdet, som är 500 – 3000 kronor per månad i innerstaden. 6 procent av dem som arbetar i Stockholms innerstad åker till arbetet i bil utan att ha användning för den i tjänsten samtidigt som arbetsgivaren betalar för parkeringen. De utgör i sin tur en fjärdedel av trafiken i rusningstid. Forskarna bedömer att hälften skulle sluta köra bil om förmånsbeskattningen skulle tas ut. Endast 5 procent av dem som tar bilen till jobbet i Stockholms innerstad betalar själv marknadspris för sin parkering.”

Naturvårdsverket (år 2001) – ”Trängselavgifter förbättrar miljön. Trafikexperterna är överens om att nya vägar inte löser framkomlighetsproblemen i innerstaden och på stadens infarter. Utöver ökade restider försämras livskvaliteten för invånarna genom buller, ökade avgasutsläpp och olycksrisker... För att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem måste koldioxidutsläppen från trafiken minska kraftigt – vägtrafiken står i dag för en tredjedel av våra koldioxidutsläpp. Bland forskarna finns det närmast en total enighet om att ett samhälle kan göra stora välfärdsvinster genom att avgiftsbelägga trängsel”.

I SvD den 1/7 – 03 skriver Marian Radetzki under rubriken ”*Självklart ska vi ha trängselavgifter*” bl.a. ”Hur kommer det sig att de mest marknadstillvända av våra politiska partier inte för död och pina vill acceptera en marknadstillvänd reform för att öka framkomligheten i Stockholm?” Den frågan hänger fortfarande i luften.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Helena Bonnier m fl (m) och Claes Fleming m fl (fp) enligt följande.

Stadsdelsnämnden föreslås besluta

att återremittera ärendet samt

att därutöver anföra

Införandet av biltullar forceras nu fram i Stockholm. Oavsett åsikt i sakfrågan så borde varje medborgare känna stark oro inför det som nu håller på att ske.

Förslaget om att införa biltullar i Stockholm stad är det enskilt största ärendet under mandatperioden. Det bör därför än en gång påpekas att även själva hanteringen av ärendet är klandervärd. Det är en skandal att ärendet inte gått ut på en normal remiss under en rimlig remisstid. Att på detta kuppertade sätt forcera fram ärendet är ett hån mot normala demokratiska principer. Tidsplanen innehåller stora brister. Det har tidigare konstaterats att det även med en optimistisk tidsplan torde vara omöjligt att hålla den givna planen. Detta framförallt för att beslutet till stor del ligger i riksdagen och inte i kommunen. Att i detta läge förlita sig på att den nödvändiga lagstiftningen skall hinna beslutas i god ordning med tillräcklig tid för remissinstanser att yttra sig verkar minst sagt lättsinnigt.

Det föreligger även oklarheter kring finansieringen av projektet. Avgiften är att betrakta som en skatt och det är oklart hur intäkterna ska kunna föras tillbaka till regionen. Därför är det

mycket svårt att säga något om t ex hur intäkterna kommer att disponeras. Detta lämnar frågan om hur kollektivtrafiken skall kompenseras obesvarad. Vi instämmer således i Stockholmsberedningens oro över att de ordinarie anslagen till kollektivtrafiken kan komma att urholkas. Trots alla oklarheter är det anmärkningsvärt att ett konstruktivt samarbete mellan staden och SL ännu inte har etablerats för att om möjligt finna lösningar på det förmodade ökande antal kollektivtrafikanter vid införandet av ”trängselavgifter”.

Ett flertal föreslagna avgiftspunkterna berör direkt Östermalms stadsdelsnämndsområde: Roslagsvägen/ Björnäsvägen; Baron Rålamb's väg/ Frescativägen; Ropsten/ Gasverksvägen; Ropsten/ Lidingövägen samt Ropsten/ Norra Hamnvägen. Även avgiftspunkten Norrtull/ Uppsala-vägen kommer att påverka trafikflödet inom vårt område.

Den föreslagna avgiften kommer att mycket negativt påverka det progressiva företagsklimat som nu råder i vårt område.

Reservation anfördes av Anita Egervall (kd) enligt följande.

Stadsdelsnämnden föreslås besluta

att avslå förvaltningens förslag till remissvar samt

att som svar på remissen anföra följande:

Invändningarna mot försöket

Det sätt på vilket försöket med trängselavgifter genomförs skadar tilltron till det politiska systemet. Socialdemokraterna vilseledde väljarna i frågan före valet genom löften om att inte genomföra systemet under mandatperioden. De förslag som framförts om att hålla folkomröstning före försöket, tillbakavisas.

Kristdemokraterna är mycket oroad över det sätt som försöket ska genomföras på. Tid ges inte till någon förstärkning av kollektivtrafiken som skulle kunna ta hand om de resenärer som till följd av trängselavgifterna väljer att åka kollektivt. SL har inte heller i sin planering utrymme att investera nämnvärt i vare sig infartsparkeringar, nya busslinjer eller fler pendeltåg.

Innan avgifter blir aktuella bör också vägkapaciteten ha byggts ut. Den som inte ska till City ska inte behöva åka genom City och betala avgifter.

Det finns alltså flera avgörande invändningar mot försöket med trängselavgifter där den övriga trafikpolitiken och investeringsvolymen måste utvecklas. När det finns ökad vägkapacitet och bättre plats i kollektivtrafiken bör väljarna få ta ställning till om de vill ha trängselavgifter. Så kan en folklig acceptans skapas för trängselavgifter.

Oenighet i regionen

De förslag som lagts av Stockholmsberedningen har varit väl förankrade i regionen både bland politiska beslutsfattare och andra betydelsefulla aktörer. Detta gäller i allra högsta grad betänkandena om infrastruktur-investeringar och flygplatskapacitet i regionen. Stockholmsberedningens arbete har medverkat till att skapa samling i hela regionen över politiska blockgränser, mellan olika intressen i stad och län, mellan privata aktörer och offentliga aktörer med flera. Därför är den konflikt som uppstått om trängselavgifterna olycklig och riskerar att drabbat också övrig trafikpolitik.

Arbetet i Stockholms stad har uppenbarligen inte haft som målsättning att skapa så bred samstämmighet som möjligt, utan snarare det motsatta. De politiska motsättningarna är idag större än vad de någonsin varit tidigare. Dessutom har gamla motsättningar mellan stad och län återigen blossat upp med full kraft. Och i relationerna med det lokala näringslivet befinner man sig på kollisionskurs.

Stockholmsberedningen har tvingats hasta fram ett betänkande trots att flera olösta frågor finns kvar. Hur ska försöket finansieras? Är stadens beslut om trängselavgifter lagligt då det inte finns en lagstiftning som tillåter en kommun att ta ut vad som definierats som en statlig skatt.

Beredningen kritiserar Stockholms stad

Beredningens betänkande innebär att beredningen framför allvarlig kritik mot Stockholms stads

sätt att hantera frågan. Beredningen avvisar exempelvis avgiftsbeläggning av utfart för Lidingöborna. Samtidigt anger beredningen att en viktig grundförutsättning för införandet av trängsel-avgifter är att "det sker lokal och regional samverkan och samråd vid utformningen av ett avgiftssystem".

Betänkandets förslag till lagstiftning har sin utgångspunkt i det förslag till avgiftssystem som Stockholms stad utarbetat och som Kommunfull-mäktige beslutade om så sent som den 2 juni, dvs kvällen före Stock-holmsberedningens sista sammanträde före avlämnande av betänkandet. En formell beredningstid på några få nattliga timmar får anses vara i kortaste laget, inte minst med tanke på att detta är en skattelagstiftning med mycket höga krav på precision. Beredningen har dessutom inte haft skriftliga direktiv om att ta fram en sådan lagstiftning, utan i betänkandet hänvisas till överenskommelsen som träffats mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet hösten 2002 inför den förestående mandatperioden. Mot denna bakgrund är det minst sagt anmärkningsvärt att beredningen tar fram ett dylikt förslag till skattelagstiftning.

Intäkternas användning

Beredningen föreslår inte något system för att återföra intäkterna från trängselavgifterna till regionen. Det är absolut nödvändigt att så sker. Avgifterna uppbärs lokalt av resenärer i en viss region och bör komma denna region till del genom ett direkt återförande.

Lidingö

Stockholmsberedningen avvisar Stockholms stads beslut att avgifterna även ska belasta den som åker från Lidingö in mot staden. Invånare på Lidingö bör självklart garanteras fri passage ut på det allmänna vägnätet utan trängselavgift.

Särskilt uttalande gjordes av Rolf Lindell m fl (s), Aila Erkkilä (v) och Ann-Sofi Matthiesen (mp) enligt följande.

Stadens miljöprogram visar med tydlighet att en god miljö kräver målmedvetna insatser på flera områden. Trafiken med åtföljande buller och utsläpp är en av de främsta orsakerna till dagens miljö- och hälsoproblem. Miljö- och trängselavgifter är en av flera åtgärder som behöver vidtas för en god miljö, minskade hälsorisker och bättre framkomlighet.

Näringslivsnämnden

Reservation anfördes av Madeleine Raukas m fl (m) och Petter Odmark m fl (fp) enligt följande.

Näringslivsnämnden beslutar följande

1. att i huvudsak godkänna näringslivskontorets förslag
2. att därutöver anför följande:

Införandet av biltullar forceras nu fram i Stockholm. Oavsett åsikt i sakfrågan så borde varje medborgare känna stark oro inför det som nu håller på att ske. Den oerhört forcerade beslutsprocessen har gjort att de beslut i frågan som hittills fattats av såväl näringslivsnämndens majoritet som av majoriteterna i stadens övriga nämnder gjorts utan tillfredsställande underlag.

När nu nämnden har att yttra sig över Stockholmsberedningens delbetänkande redovisas dock ett antal oroväckande uppgifter som kraftigt talar för att införandet av biltullar kommer att få allvarliga konsekvenser för näringslivet i hela stockholmsregionen. För det första leder biltullarna i sig till ökade transportkostnader, samtidigt som tidsvinsterna för drabbade företag uppskattas till att bli relativt små. För det andra kommer biltullarna att minska hushållens disponibla inkomster, med motsvarande köpkraftsminskning. Tillsammans med innerstadens detaljhandlars kostnader för nödvändig omlokalisering kommer biltullarna att innebära 1000 - 2000 förlorade arbetstillfällen inom handeln. Till detta kommer att ett införande av biltullar i

Stockholm väntas leda till *disintegration* dvs. att marknaden i Stockholm delas upp i mindre delmarknader snarare än ytterligare integreras. Resultatet är minskad attraktionskraft för de flesta typer av företagsamhet.

Men detta är ingen fullständig analys. Förslaget om att införa biltullar i Stockholm stad är det enskilt största ärendet under mandatperioden. En gedigen konsekvensanalys för näringslivet borde vara en självklarhet innan man går vidare med införandet av trängselavgifterna. Men den som söker svar på vilka konsekvenser biltullarna får för Stockholms näringslivs i Stockholmsberedningens delbetänkande lär bli besviken.

Klart är dock att biltullarna kommer att skapa problem för småföretagen och inte minst för detaljhandeln i innerstan, att biltullarna kommer leda till dämpad privatkonsumtion, att kostnaderna för införandet är stora inte bara för staden utan också för näringslivet, att nord-sydproblematiken kan spås på och att Stockholms förutsättningar att attrahera nya företag riskerar att försämrats.

Reservation anfördes av Johan Davidson (kd) enligt följande.

Näringslivsnämnden beslutar att som svar på remissen anför följande:

Det förslag som redan röstats igenom i fullmäktige den 2 juni 2003 innebär att trängselavgifter (miljöavgifter) införs i Stockholm år 2005 utan att nödvändig utbyggnad av kollektivtrafik och trafikleder gjorts. Det innebär också att dessa avgifter införs utan att invånarna i Stockholmsområdet först fått möjlighet att folkomrösta i frågan.

Förutom att själva ärendet forcerats fram till följd av en märklig politisk kohandel har även remisstiden i ärendet varit orimligt kort och därmed underlaget för att fatta beslut. Den nu föreliggande statliga utredning (SOU 2003:61) som förväntats utreda de legala grunderna m.m. för trängselavgifterna har enbart presenterat ett delbetänkande i frågan, *efter* det att Stockholms stad fattat beslut om genomförande. Det är en märklig ordning att efter ett redan fattat beslut, svara på en remiss som har flera kritiska invändningar mot trängselavgifterna sett i ett näringslivsperspektiv.

De förvaltnings- och nämnder som yttrade sig inför kommunfullmäkties beslut gavs inte den tid som behövdes för att kunna analysera ett förslag av denna omfattning. Frågorna är dock även efter stockholmsberedningens delbetänkande fler än svaren. Därtill kommer att stadens beslut om trängselavgifter delvis är avhängigt av riksdagsbeslut, vilket inte direkt torde öka möjligheterna att hålla den optimistiska tidsplanen.

För att införa ett system med trängselavgifter krävs en folklig acceptans. För att skapa en sådan måste det finnas alternativa vägar att använda för de bilister som inte vill eller behöver åka in i Stockholms innerstad. Därför måste ett sådant system föregås av kraftfulla investeringar i vägnätet och i kollektivtrafiken. Det är därför också nödvändigt att de intäkter som genereras stannar i regionen och återinvesteras i vägar och i kollektivtrafiken. Särskilda regler bör bl.a. gälla för kollektivtrafiken.

Kristdemokraterna anser att det sätt på vilket socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister avser att snabbinföra trängselavgifter i praktiken kan komma att minska möjligheterna till folklig acceptans, låt vara att det inledningsvis kallas för ett försök. Själva hanteringen av frågan riskerar att omintetgöra möjligheterna för lång tid framöver att, även efter en erforderlig utbyggnad av vägnät och kollektivtrafik, nyttja ekonomiska styrmedel för att påverka trafiken och trängselproblematiken i Stockholm. Även ett försök med trängselavgifter måste därför föregås av en folkomröstning i frågan.

Kristdemokraterna delar den uppfattning som ett flertal trafikforskare och myndigheter uttrycker, nämligen att det inte är praktiskt möjligt att *helt* bygga bort trängseln i trafiken genom nya trafikleder. Det är inte heller realistiskt att anta att kollektivtrafiken kan växa så mycket att trängseln på vägarna försvinner. Vi ser därför en kombination av väginvesteringar, utbyggd kollektivtrafik samt därefter modern trafikinformatik och trängselavgifter – om dessa givits en folklig acceptans – som den mest rimliga lösningen på Stockholms trafikproblem.