



**Tid** Torsdagen den 18 april 2013 kl 16.30 – 17.10  
**Plats** Stora Kollegiesalen, Stadshuset  
**Justerat** Torsdagen den 18 april 2013

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

### Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden  
Daniel Helldén (MP), vice ordföranden  
Bo Arkelsten (M)  
Datevig Tjärnberg (M)  
Marie Agmén (M)  
Mark Klamberg (FP)  
Jonas Naddebo (C)  
Malte Sigemalm (S)  
Annika Ödebrink (S)  
Oskar Levin (S)  
Martin Hansson (MP)  
Kajsa Stenfelt (V)

§§ 1-21

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)  
Tobias Johansson (V)

för Daniel Valiollahi (M)  
för Kajsa Stenfelt (V) §§ 22-27

Ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)  
Inga-Lill Larsson (M)  
Charlotta Schenholm (FP)  
Jesper Svensson (FP)  
Göran Oljeqvist (KD)  
Margareta Stavling (S)  
Jimmy Lindgren (S)  
Hanna Helsing (S)  
Petra Schagerholm (MP)  
Tobias Johansson (V)

§§ 1-21

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Mattias Lundberg och Elisabet Munters samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-16 och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

## § 18

### **Betänkandet trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). Svar på remiss**

Dnr T2013-312-01507

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen Betänkandet trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3) godkänna och överlämna kontorets tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 mars 2013.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

##### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
  - 1 Som svar på kommunstyrelsens remiss av ”Betänkande trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3)” lämnar Trafik- och renhållningsnämnden följande utlåtande
  - 2 Att därutöver anföra följande:

Trängselskatten är den enskilda åtgärd som haft störst positiv effekt för att minska vägträngseln och därmed öka framkomligheten för buss- och biltrafiken i Stockholm. Syftet är att reglera trafikförhållandet genom att minska trängsel och öka framkomligheten i vägnätet. För att långsiktigt kunna uppnå syftet är det avgörande att systemet med trängselskatt är en integrerad del av den lokala trafikplaneringen och att det finns möjligheter att justera tider och priser både upp och ner i takt med att trafikflöden förändras.

Med Vägtullsutredningen överges syftet och istället befästs det allt mer rådande synsättet att trängselskatten är en fiskal inkomstkälla för att bygga ut vägnätet. Huvudargumentet till utredningens resonemang är att staten – genom Trafikverket - har det övergripande ansvaret för byggande och drift av de allmänna vägarna, och i och med att trängselskatterna nu utgör huvuddelarna av finansieringar av infrastrukturinvesteringar är det en ekonomisk risk för staten att inte låta intäkterna tillfalla staten.

När trängselskatten infördes i Stockholm var en genomgående kritik att det var orimligt att trängselskatten skulle beslutas av riksdagen. Det fanns en bild bland riksdagspartierna att den formella makten över systemet ska ligga lokalt och inte hos regering och riksdag. Det som då sågs som orimligt anses idag som

nödvändigt av utredningen, som därmed visar på en mycket låg insikt om trängselskattens egentliga syfte och det demokratiska aspekterna av ett lokalt beslutsfattande över systemet och dess intäkter och kostnader.

Med den ursprungliga avsikten där beslut om avgiftsnivåer, tider och placering av portaler och där intäkterna går till regionens kollektivtrafik faller det resonemang som utredningen byggt upp sitt ställningstagande kring. Det enda rimliga och demokratiska utifrån trängselskattens syfte och ambitionen om att fatta beslut nära de som berörs av beslutet är att trängselskatten läggs på en lokal nivå som möjliggör att uppnå syftet med trängselskatten.

3) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1 I huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut

2 Därutöver anföra:

Som kontoret så riktigt påpekar är den allmänna acceptansen för trängselavgifter beroende av att intäkterna kommer tillbaka till regionens trafiksystem, samt att de ger en påtaglig förbättring av framkomligheten.

Stockholms invånarantal ökar, och staden är i skriande behov av framförallt utbyggd och fungerande cykel- och kollektivtrafik, inte gammalmodiga motorvägssatsningar.

Staden behöver därför själv få rådighet och möjlighet att både öka och utvidga trängselavgiftssystemet så att det på bästa sätt främjar framkomligheten, samtidigt som intäkterna används på ett miljömässigt förnuftigt sätt.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och Malte Sigemalm m.fl. (S).

### **Reservation**

Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

---

