



Tid Tisdagen den 22 oktober 2013 kl 17.00 – 17.40
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justerat Tisdagen den 22 oktober 2013

Per Ankersjö

Katarina Luhr

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Per Ankersjö (C) ordföranden
Katarina Luhr (MP) vice ordföranden

Jonas Nilsson (M)
Torbjörn Erbe (M)
Per Ola Bosson (M)
Helena Levy (M)
Nils Ingelström (M)
Karin Karlsbro (FP)
Mikael Magnusson (S)
Åsa Wester (S)
Mats E. P. Lindqvist (MP)
Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:
Fredrik Canerstam (S)

för Rana Carlstedt (S)

Ersättare:

Anders Thureson (M)
Eva Runvald (M)
Viktor Strååt (M)
Andreas Lundin (M)
Maria Brogren (C)
Måns Lönnroth (S)
Charles Berkow (MP)
Clara Lindgren (MP)
Sara Stenudd (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Håkan Andersson, Lena Björklund Stoehr,
Christer Edvardsson, Åse Geschwind, Aron Lindén, Daniel Selin, Kristofer
Stjernqvist, Maria Svanholm, Monika Särndal, Emily Tjäder, Malin Täftefur och Pia
Winbladh Högfors samt borgarrådssekreteraren Albin Ring.

§ 13

Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm

Remiss från kommunstyrelsen

Dnr 2013-12797

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP):

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden bifaller förvaltningens förslag till beslut.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.
- 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden anför därutöver följande:

En god miljö och effektiva transportsystem, inklusive kollektivtrafik, är viktiga frågor för hela regionen. I det ligger också att framkomligheten måste vara god. Att ta sig från A till B ska vara enkelt, snabbt och smidigt. Förseningar och fördröjningar kostar både samhället och individer stora summor pengar varje år. Sedan trängselskatten infördes i Stockholms stad har trafikmängderna gått ner och miljön har förbättrats. Det har lett till kortare restider och bättre punktlighet i kollektivtrafiken. Trängselskatten bekostar därtill viktiga infrastruktur- och kollektivtrafiksatsningar i regionen.

Trängselskattens positiva effekter överskrider därför vida de negativa effekterna. Fler kommer i tid, och stadens infrastruktur kan byggas ut. Beslutanderätten kring trängselskatten ligger dock på Riksdagen, något som gör att beslut i frågan ofta drar ut på tiden. Ansvaret för trängselskattens utformning bör därför delegeras till staden och regionen. Staten bör således fortsätta sitt arbete för att få till stånd en sådan förändring.

Trängselskatten bidrar till att öka investeringsutrymmet för infrastruktur, inklusive kollektivtrafik, i Stockholmsregionen, något som är positivt. Det är dock viktigt att trafikstyrning för bättre framkomlighet och stadsmiljö förblir huvudsyftet med skatten, inte minst för den allmänna acceptansen för systemet. Det är även viktigt att intäkterna från trängselskatten fortsätter att gå till infrastrukturinvesteringar, inklusive kollektivtrafik, i Stockholm och att de då behandlas som regional medfinansiering, något som slogs fast i Stockholmsöverenskommelsen 2009.

I trängselskattutredningen från februari 2013 (SOU 2013:3) slogs det fast att frågan om en differentiering av trängselskatten mellan olika fordon är en fråga av stort intresse för kommunerna. I syfte att utveckla trängselskattens miljöstyrande funktion bör i linje med Cederschiöldsöverenskommelsen en differentiering med högre trängselskatt för särskilt miljöstörande fordon införas.

I förhandlingsmännens förslag till förändringar i avgiftssystemet anges att trängselskatt bör införas på Essingeleden innan Förbifarten är klar. Det nuvarande undantaget för Essingeleden grundar sig i en önskan att upprätthålla möjligheten att passera mellan länshalvorna utan att betala trängselskatt. Detta för att rörligheten mellan de norra och södra delarna inte ska minska. Det som har ändrats sedan detta beslutades är att befolkningsökningen har varit snabbare än prognoserna, något som visar sig i den tilltagande trängseln på leden.

Konsekvensen blir att den trängsel som råder på Essingeleden under en allt längre del av dagen riskerar att leda till just den tudelning som undantaget syftar till att undvika.

Stockholms stad anser därför sammantaget att nackdelarna med att införa trängselskatt på Essingeleden är mindre än den skada som dagens och framtidens trängsel orsakar. En förutsättning för det är dock att spaden är i marken för Förbifarten när skatten införs på Essingeleden 2016. Ett arbete bör dessutom påbörjas för att utveckla trängselskattesystemet så att det blir smartare och mer inriktat på att minska trängseln och öka framkomligheten.

Stockholms stad anser att betalstationer längs med Saltsjö-Mälarsnittet inte bör införas enligt det förslag som remitterats. I stället bör avgift på Essingeleden och höjda avgifter på befintligt snitt först utvärderas gällande trafikeffekter tillsammans med de åtgärder som finns med i stadens parkeringsplan. Efter en sådan utvärdering kan det övervägas om det av trafikstyrningseffekter skulle vara önskvärt med en trängselskatt på ett Saltsjö-Mälarsnitt i framtiden. Det faktum att Slussen kommer byggas om under ett antal år framöver gör det ytterligare olämpligt att införa ett trängselskattsnitt då denna kommer vara en byggarbetsplats där trafiken kommer ledas om flertalet gånger under byggtiden.

Stockholms stad ställer sig därför tveksam till remissförslaget från Finansdepartementet om förändrade trängselskatter enligt scenario C med ett Saltsjö-Mälarsnitt. Staden står däremot bakom att scenario B genomförs från och med den första januari 2016 om resultatet av Stockholmsförhandlingarna 2013 leder till att dessa också garanteras gå – som en del av den regionala finansieringen – till en utbyggnad av Tunnelbanan i Stockholm.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens, trafikkontorets och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 24 september 2013. I tjänsteutlåtandet föreslås följande:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden hänvisar som svar på Finansdepartementets remiss av "Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm" till vad som sägs i förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Att delvis bifalla förvaltningens förslag till remissvar.

Att lagändringen, förutom tidigareläggning av trängselskatt på Essingeleden och höjd trängselskatt på befintligt snitt, även innefattar trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet.

Att i övrigt anföra följande:

Införandet av trängselskatter i Stockholm har sedan införandet visat sig ge goda resultat med minskade trafikmängder som följd. Då trafiken i Stockholm är tät

och både orsakar trängselproblem samt stor miljöpåverkan för stockholmarna är trängselskatter ett viktigt verktyg i den fortsatta trafikplaneringen i Stockholm. Då boende i Stockholm har ett fortsatt behov att förflytta sig är det viktigt att trängselskatterna kan användas för finansiering av utbyggd kollektivtrafik. Det är också viktigt att staden får större inflytande i trängselskattens utformning för att snabbare kunna göra förändringar anpassade till stadens behov.

Att trängselavgifter över Saltsjö-Mälarsnittet införs under ombyggnaden av Slussen kan underlätta framkomligheten för den kollektivtrafik som annars riskerar att fastna i tät trafik vid byggarbetsplatsen. Då scenario C anses ge störst effekt stödjer vi alltså detta alternativ.

3) Mikael Magnusson m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt förvaltningarnas gemensamma förslag.

4) Stellan F Hamrin (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

Trängselskatten, förverkligad enligt alternativ C, bör till fullo användas för utbyggnad av kollektivtrafik och snarast införas också på Essingeleden.

Trängselskattens storlek bör i tid och rum anpassas så att trängsel undviks och luftkvalitén blir tillfredsställande.

TV:s prognosmodell måste uppdateras med aktuella relationer mellan trafikflöden och samhällsekonomiska förhållanden så att hänsyn tas till att trafiken minskat – inte ökat - sedan 2008.

Vi välkomnar en utökad och flexibel trängselskatt både kostnadsmässigt och i tid och rum överallt där en sådan skatt kan bidra till att minska trängseln, förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik och minska luftföroreningarna. Skattens övre gräns ska kunna anpassas till uppställda mål.

De prognoser som nu presenteras i ärendet är felaktiga eftersom de bygger på ett samband mellan trafikflöde och samhällsekonomiska variabler som innebär en idag ökad trafik. Eftersom trafiken minskat sedan 2008 finns ett stort behov av uppdaterade samband mellan de aktuella variablerna – något som stöds av de tjänstemän på TV och NV som arbetar med dessa frågor.

En ny och aktuell modell är också nödvändig för att inte överskatta inkomsterna från Trängselavgifterna.

Beslutsgång

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP).

Reservation

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

Stellan F Hamrin (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande:

Trängselskatten är ett av de mest effektiva instrumenten för att minska trängseln på våra gator och öka framkomligheten för bussar, taxi och annan nyttotrafik. Trängselskatten bidrar därmed också indirekt till en bättre luftkvalitet bland annat genom att sänka de skadliga partikelnivåerna och även minska andra skadliga utsläpp från biltrafiken.

Att justera upp nivåerna på dagens trängselskatter, samt att införa avgifter på Essingeleden är viktiga steg för en sammantaget bättre livsmiljö i Stockholm. Ytterligare steg bör övervägas. Men utformningen av ett nytt avgiftssnitt på det sett som föreslogs i remissens alternativ C, är behäftat med problem.

Stockholmsregionen bör där till få självbestämmande över trängselskatteintäkternas användning. Dagens system är inte tillfredsställande, då det för stockholmarnas pengar in i statskassan och på så vis mestadels utgör en extra beskattning av regionens invånare.

Intäkterna ska utgöra en del av den regionala finansieringen av infrastruktur och ska inte tillgodoräknas staten. I dagsläget anses trängselskatten vara en del av den statliga finansieringen av infrastruktur i Stockholm. Det är sålunda regionen som betalar för statens del av finansieringen.

Givet att rådighet över användningsområden och att intäkterna tillfaller Stockholmsregionen är vi socialdemokrater öppna för att se över förändringar av trängselskatternas utformning och nivå.

Vid protokollet
Kristofer Stjernqvist

Rätt utdraget intygar:
