



Tid Onsdag 30 oktober 2013 kl. 16:30 – 16:45
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justerat Onsdag 30 oktober 2013

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden
Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)
Datevig Tjärnberg (M)
Mark Klamberg (FP)
Jonas Naddebo (C)
Malte Sigemalm (S)
Oskar Levin (S)
Martin Hansson (MP)
Tobias Johansson (V)

Tjänstgörande ersättare:

Inga-Lill Larsson (M)
Christer Swärd (M)
Margareta Stavling (S)

för Daniel Valiollahi (M)
för Marie Agmén (M)
för Annika Ödebrink (S)

Ersättare:

Ole-Jörgen Persson (M)
Charlotta Schenholm (FP)
Jesper Svensson (FP)
Göran Oljeqvist (KD)
Jimmy Lindgren (S)
Hampus Rubaszkin (MP)
Petra Schagerholm (MP)
Johanna Granbom (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Elisabet Munters och Marita Söderqvist samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-7 och biträdande borgarrådssekreteraren Shashika Sellgren.

§ 12

Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm. Svar på remiss från kommunstyrelsen

DnrT2013-312-05720

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C):

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att bifalla kontorets förslag till beslut.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden 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. Ansvar 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 trängselskattesnitt 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

Trafikkontorets, miljöförvaltningens och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 24 september 2013. I tjänsteutlåtandet föreslås:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden hänvisar som svar på Finansdepartementets remiss av "Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm" till vad som sagts i kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 1. Att i huvudsak bifalla kontorets förslag till remissvar.
 2. Att lagändringen, förutom tidigareläggning av trängselskatt på Essingeleden och höjd trängselskatt på befintligt snitt, även innefattar trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet.
 3. Att i övrigt anföra följande:

Trängselskatten infördes på initiativ av Miljöpartiet i Stockholms stad som i samarbete med socialdemokraterna genomförde ett fullskaligt försök, vilket möttes med ett kompakt motstånd från de borgliga partierna.

Trängselskatteförsöket uppnådde de förväntade effekterna och väljarna i Stockholms stad röstade för att permanenta trängselskatten.

Den nu föreslagna förändringen påminner starkt om Miljöpartiets ursprungliga förslag efter valet 2002 med trängselavgifter vid tullsnittet till innerstaden samt med avgift på Essingeleden och även över Saltsjö-Mälarsnittet. Efter 10 år ligger nu politiken med trafikstyrande avgifter i stark enighet med Miljöpartiets ursprungliga förslag. Samtliga politiska partier är positiva till trängselskatten och privatpersoner och näringsliv ser i allt högre grad fördelarna med minskad trängsel och ökad framkomlighet. Trafikkontoret och Trafikverket lyfter fram trängselskatten som mycket betydelsefull för framkomligheten.

Införandet av trängselskatter i Stockholm har visat sig ge mycket goda resultat med minskade trafikmängder som följd. Även luftkvaliteten har förbättrats och i viss mån buller. Då trafiken i Stockholm är tät och både orsakar trängselproblem samt stor miljöpåverkan för stockholmarna är trängselskatter ett nödvändigt verktyg i den fortsatta trafikplaneringen i Stockholm. Scenario C är trafikstyrningsmässigt den mest effektiva av de tre föreslagna scenarier som Trafikverket och KTH redovisade. Scenario C är därtill samhällsekonomiskt lönsam med minskad trängsel och förbättrad framkomlighet. Då boende i regionen har ett fortsatt stort behov att förflytta sig är det viktigt att trängselskatterna kan användas för att finansiera en utbyggnad av effektiv kollektivtrafik.

Det är också viktigt att staden får större inflytande i trängselskattens utformning för att snabbare kunna göra förändringar anpassade till stadens behov. Det är därför avgörande att trängselskatten blir lokal där regionen själva kan besluta om avgiftsnivåer systemets utförande. För att uppnå syftet om att verka trafikstyrande är det angeläget att systemet blir mer flexibelt, och att lyfta ner beslutsfattandet lokalt är en förutsättning för detta.

Att trängselavgifter över Saltsjö-Mälarsnittet införs under ombyggnaden av Slussen underlättar troligen framkomligheten för kollektivtrafik och nyttotrafik som annars riskerar att fastna i tät trafik vid byggarbetsplatsen. Då scenario C anses ge störst effekt på framkomlighet och samhällsekonomi stödjer vi detta alternativ.

- 3) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag.
- 4) Tobias Johansson (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 1. Delvis avslå kontorens förslag till beslut.
 2. Nämnden tillkännager som sin mening att
Ansvaret för trängselskattesystemets avgiftsnivåer samt beslut om intäkternas användning bör överföras till stad och landsting.
Att scenario C med trängselskatt på Essingeleden, höjd trängselskattenivå samt trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet är det bästa alternativet.
Det är orimligt att så stor del av trängselskattesystemets intäkter går till att finansiera förbifarten. Intäkterna från trängselavgiften bör istället framförallt gå till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik.
Staten måste ta ett reellt ekonomiskt ansvar för utbyggnaden av kollektivtrafiken i stockholmsregionen.

3. Därutöver anföra följande:

Vi vill att trafiken ska utvecklas mot minsta möjliga privatbilism, så att luften i innerstaden och längs stora leder inte längre är hälsofarlig. Trängselskatten är ett viktigt verktyg för detta. Vi tror därför att trängselavgifterna måste höjas och utvidgas både till Essingeleden och till andra strategiska trafikleder. Vi vill stegvis minska privatbilismen och successivt göra staden innanför tullarna till en bilfri zon. Att göra Gamla stan bilfri, utvidga antalet gågator samt ha bilfria söndagar är prioriterade åtgärder för oss.

Men för att detta ska bli möjligt måste kollektivtrafiken byggas ut i hela regionen. Det är därmed orimligt att så stor del av trängselskattesystemets intäkter går till att finansiera förbifarten. Vi vill att intäkterna från trängselskatten istället bör gå till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik. Staten måste också ta ett reellt ekonomiskt ansvar för utbyggnaden av kollektivtrafiken i stockholmsregionen.

Beslutsgång

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

Reservation

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

Malte Sigemalm m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

Tobias Johansson (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande:

Det är viktigt att Stockholmsregionen bör få ett självbestämmande över trängselskatteintäkternas användning. Dagens system är inte optimalt, då det för stockholmarnas pengar går 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.

Ersätтарыttrande

Ersätтарыttrande lämnas av Göran Oljeqvist (KD) enligt följande:

Om jag hade haft yrkanderätt hade jag föreslagit Trafik – och renhållningsnämnden besluta:

Att delvis bifalla kontorets förslag till beslut
Att därutöver anföra följande:

Trängselskatten har bidragit till ökad framkomlighet, vilket är positivt för alla som bor och arbetar i Stockholmsregionen. Det är viktigt att slå fast att trängselskatten syftade till att minska trängseln och förbättra miljön, men att den har mer och mer kommit att ses som en viktig inkomstkälla.

Det är angeläget att beslut som rör trängselskatten flyttas från Riksdagen till Stockholmsregionen. Detta skulle stärka trängselskattens legitimitet och förankring hos stockholmarna. Det är vidare nödvändigt att intäkterna från trängselskatten går till infrastrukturinvesteringar i Stockholm och att dessa medel ses som regional medfinansiering.

Eftersom resmålen inte är jämnt fördelade i Stockholms innerstad skulle en trängselskatt i Saltsjö-Mälarsnittet i praktiken fungera som en extraskatt på trafik från södra Stockholm. Kristdemokraterna säger därmed nej till trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet.

Det är orimligt med en trängselskatt på Essingeleden utanför rusningstid. Det finns inga framkomlighetsskäl för en trängselskatt på Essingeleden mitt på dagen. Det är inte motiverat att ha en hög avgift på en väg med lite trafik, men däremot på de sträckor som ofta har köer.

Vi säger nej till att det ska vara lika hög skatt när man åker mot rusningen som när man åker i rusningsriktningen. Trängselskatten måste bli smartare och inriktad på att minska trängseln och öka framkomligheten. Med differentierade avgifter ökar vi det folkliga stödet för trängselavgifterna.

Remissförslaget från Finansdepartementet innehåller således flera punkter som det finns skäl att vara kritisk till. En ytterligare utvidgning av trängselskatten måste kunna motiveras för Stockholmarna utifrån att det bidrar till ökad framkomlighet. Det är detta som ska vara trängselskattens syfte.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
