

PM 2013:182 RI (Dnr 001-1409/2013)

## **Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm**

**Remiss från Finansdepartementet**

Remisstid den 15 november 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm" hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

**Föredragande borgarrådet Sten Nordin** anför följande.

### *Ärendet*

Remissen från Finansdepartementet innehåller ett förslag till lagändring gällande trängselskatten i Stockholm. Den bygger på en framställan från förhandlingspersonerna till regeringen och föreslår en lagändring som innefattar tre förändringar av dagens trängselskatt - tidigare lagd trängselskatt på Essingeleden, höjd trängselskattnivå på befintligt snitt samt trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet i högttrafik. Förändringen föreslås genomföras den 1 januari 2016.

Bilaga 2 till remissen Underlagsrapport från Trafikverket: Förändrade trängselskatter i Stockholm finns att läsa på Trafikverkets hemsida:

[http://www.trafikverket.se/PageFiles/131948/rapport\\_forandrade\\_trangselskatter\\_i\\_stockholm\\_%20130626.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/131948/rapport_forandrade_trangselskatter_i_stockholm_%20130626.pdf)

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande.

### *Mina synpunkter*

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, vilket 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 år 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, vilket 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 spadern är i marken för Förbifarten när skatten införs på Essingeleden år 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 med hänsyn till trafikstyrningseffekter skulle vara önskvärt med en trängselskatt på ett Saltsjö-Mälarsnitt i framtiden. Det faktum att Slussen kommer att 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 år 2013 leder till att dessa också garanteras gå – som en del av den regionala finansieringen – till en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm" hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 30 oktober 2013

STEN NORDIN

### *Bilaga*

Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm, sammanfattning

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. att bifalla Finansdepartementets remiss av "Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm".
2. 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.

De nu föreslagna förändringarna 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 ökar framkomligheten i vägnätet och att intäkterna kan användas för att finansiera en utbyggnad av effektiv kollektivtrafik.

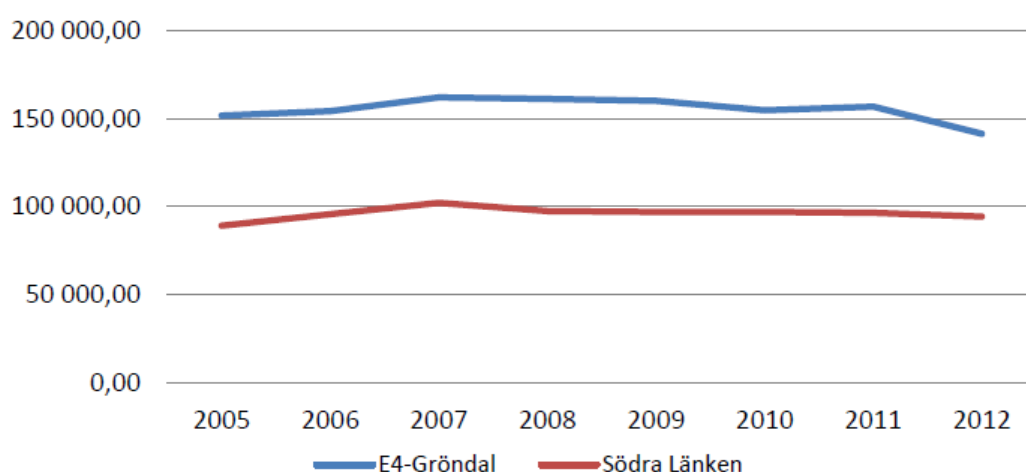
Det är också viktigt att staden får större inflytande i trängselskattens utformning för att snabbare kunna göra förändringar anpassade till stadens behov. Det är därför avgörande att trängselskatten blir lokal där regionen själva kan besluta om avgiftsnivåer systemets utförande. För att uppnå syftet 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.

Nordin anger som skäl för att tidigarelägga trängselskatten på Essingeleden med att trängseln har ökat i och med den snabba befolkningsökningen i regionen. Faktum är att trafiken på Essingeleden – trots befolkningsökningen – har minskat sedan 2007 (se diagrammet nedan). Att hänvisa till en fortsatt ökad vägtrafik på Essingeleden de senaste åren är felaktigt och skälet för införandet från alliansens sida är sannolikt behovet av pengar. Trängselskatten är ett smart redskap ur såväl framkomlighet som samhällsekonomi och att kunna investera i nödvändig infrastruktur.

Trots den positiva utveckling som nu sker med generellt minskad vägtrafik kvarstår dock behovet av trängselskatt på Essingeleden – något som Miljöpartiet framhållit i 10 års tid. Det är fortfarande långa köer och hög restidsosäkerhet som påverkar nyttotrafiken och de som verkligen behöver bilen. Med trängselskatten förbättras framkomligheten och befintlig vägkapacitet visar sig tillräcklig för att möta ett framtida Stockholm med 30 procent mindre vägtrafik år 2030 än år 2010.

### Södra Länken och Essingeleden



Figur 4: Förändring av antalet fordonspassager över Gröndalsbron och i Södra Länken sedan oktober 2005

*Källa: Analys av utvecklingen i Stockholmstrafiken 2012 TRN 2013-04-18)*

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Karin Wanngård och Roger Mogert (båda S) enligt följande.

Trängselskatten är ett av de mest effektiva instrumenten för att minska trängseln på våra gator och öka framkomligheten för bussar och annan nyttotrafik. Trängselskatten bidrar därmed också till en bättre luftkvalitet bland annat genom att sänka de skadliga partikelnivåerna och även minska andra skadliga utsläpp från biltrafiken. De intäkter som uppstår genom trängselskatter utgör ett viktigt regionalt tillskott i finansieringen av nya infrastrukturprojekt. Stockholmarena röstade i samband med de allmänna valen 2006 ja till införandet av trängselskatter av just dessa anledningar; att minska biltrafiken och förbättra miljön, samtidigt som intäkterna skulle gå till investeringar i infrastruktur och därmed stora investeringar i kollektivtrafik.

Trängselskatten har i enlighet med folkomröstningen resulterat i positiva effekter för miljö och trafikmängd. Sedan trängselskatternas infördes har Stockholm vuxit kraftigt och trafikmängden återigen ökat. Samtidigt har nödvändiga investeringar i Stockholms infrastruktur uteblivit, inte minst vad gäller en utbyggd tunnelbana.

När stockholmarna röstade om trängselskatten röstade de ja med villkoret att trängselskatterna skulle gå till investeringar i såväl vägar och kollektivtrafik. Tyvärr ser vi hur staten i dagsläget anser trängselskatten vara en del av den statliga finansieringen av infrastruktur i Stockholm, vilket begränsat statens ansvar till ett minimum. Vi har tidigare sett det genom Förbifartens finansiering där staten enbart står för 20 procent och intäkterna från trängselskatten för 80 procent.

Den 11 november presenterade också regeringen sitt förslag till utbyggnad av tunnelbana i Stockholm. Ett mycket välkommet förslag som Socialdemokraterna kämpat för i flera år, men också ett exempel på hur staten in-tecknar intäkterna från föreslagna förändringar av trängselskatterna som huvudsaklig finansiering av projektet. Statens bidrag i denna del utgör enbart 18 procent av den totala investeringsvolymen medan stockholmarna står för 82 procent.

Jämför vi med finansieringen av det Västsvenska paketet framträder en bild där staten behandlar två regioner olika. I det paketet går staten in med 17 miljarder kronor, vilket motsvarar 50 procent av den totala investeringen. Det är en rimlig fördelning mellan statlig och regional finansiering av samhällsviktiga infrastrukturinvesteringar.

I borgarrådets synpunkter och SLK:s tjänsteutlåtande i remissärendet om trängselskatter framhålls vikten av att intäkterna behandlas som regional medfinansiering av infrastruktur:

*'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 år 2009' (Ur mina synpunkter)*

Samtidigt gick Sten Nordin ut i samband med regeringens presentation av tunnelbaneutbyggnad och ställde sig bakom förhandlingsuppgörelsen. Att staten enbart bidrar med 18 procent av finansieringen till tunnelbanan kan inte anses vara i enlighet med ställningstagandet i borgarrådets synpunkter. Vår tolkning kan inte vara annat än att Sten Nordin har haft mycket lite att säga till om i förhandlingarna och därmed i praktiken varit tvungen att backa från den ståndpunkt i frågan om trängselskatternas användning som föreslås i detta ärende – redan innan beslutet fattats.

Vidare vill vi framföra vikten av att brett politiskt förankra stora strategiska investeringar i stockholmsregionen i syfte att skapa långsiktighet i de politiska besluten. Regeringen har tyvärr inte gjort detta i förhandlingen om tunnelbanan trots dess mycket centrala vikt för Stockholm.

Givet att Stockholmsregionen får rådighet över användningen av dagens och eventuella framtida trängselskatter är vi socialdemokrater villiga att diskutera förändringar vad gäller nivå och utformning. Socialdemokraterna anser att utredningens alternativ B är rimligt. I takt med att Stockholm kommer växa ytterligare kan det finnas anledning att pröva ytterligare insatser för att öka framkomlighet och begränsa trängsel. Sådana insatser, som måste vägas ur miljö-, fördelnings- och framkomlighetsaspekter, förutsätter dock att regionen bestämmer över användningen och att en sådan avgift inte bara blir en dubbelbeskattning av Stockholmarna.

## **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av Stefan Nilsson och Daniel Helldén (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

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

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Delvis bifalla borgarrådets förslag till remissvar
2. Ansvaret för trängselskattesystemets avgiftsnivåer samt beslut om intäkternas användning bör överföras till stad och landsting.
3. Att scenario C med trängselskatt på Essingeleden, höjd trängselskattenivå samt trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet är det bästa alternativet.
4. Det är orimligt att en stor del av trängselskattesystemets intäkter går till att finansiera förbifarten. Intäkterna från trängselavgiften bör framförallt gå till att utveckla en modern och attraktiv kollektivtrafik.
5. Staten måste ta ett reellt ekonomiskt ansvar för utbyggnaden av kollektivtrafiken i stockholmsregionen.
6. Samt att därutöver anföra

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

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

## ÄRENDET

Remissen från Finansdepartementet innehåller ett förslag till lagändring gällande trängselskatten i Stockholm. Den bygger på en framställan från förhandlingspersonerna till regeringen och föreslår en lagändring som innefattar tre förändringar av dagens trängselskatt - tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden, höjd trängselskattenivå på befintligt snitt samt trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet i högtrafik. Förändringen föreslås genomföras den 1 januari 2016.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 24 september 2013 har i huvudsak följande lydelse.

En förhandling om regional infrastruktur har inletts under ledning av regeringens förhandlingspersoner HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman. Uppdraget är att, tillsammans med staden, landstinget och övriga berörda kommuner ta fram förslag till genomförande samt finansiering av en utbyggnad av tunnelbanan som stödjer bostadsbyggandet och ger god samhällsnytta. Förhandlingen berör även frågan om behov av en höjd och bredare trängselskatt som en del i en hållbar trafikförsörjning för den växande regionen, men även för att ge intäkter som kan bidra till finansiering av tunnelbaneutbyggnaden.

Förhandlingspersonerna gav Trafikverket i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om hur höjda och bredare trängselskatter skulle kunna leda till minskad trängsel, samt i vilken utsträckning de kan ge intäkter som bidrar till finansiering av infrastruktur-utbyggnad. Representanter från Stockholms stad deltog i arbetsgruppen. Rapporten (se bilaga 1) redovisar resultat för tre olika scenarier och ett antal varianter med mindre förändringar, men innehåller ingen rekommendation. Scenarierna är:

- A. Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden.
- B. Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden samt höjd trängselskattenivå.
- C. Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden, höjd trängselskattenivå samt trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet i högtrafik.

Alla tre scenarier ger minskad trängsel, ökade intäkter och en samlad positiv samhällsekonomisk effekt. Störst effekt ger scenario C, minst effekt ger scenario A.

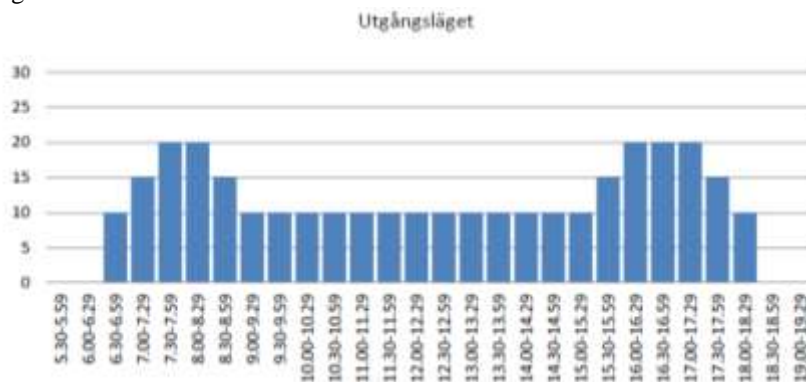
Då trängselskatt är en statlig skatt är det regeringen som ansvarar för att en lagändring kan komma till stånd. Det är detta förslag till lagändring som nu har skickats på remiss av Finansdepartementet. Den bygger på en framställan från förhandlingspersonerna till regeringen och föreslår en lagändring enligt scenario C. Lagändringen läggs fram så att ett beslut kan fattas i riksdagen i god tid för att ett nytt trängselskattesystem skulle kunna byggas och driftsättas den 1:a januari 2016.

#### ***Dagens trängselskatt***

För att förenkla förklaringen av de ändringar som föreslås i remissen beskrivs här

kortfattat utformningen och effekten av dagens trängselskatt.

Trängselskatt tas ut för passage med motorfordon mellan 06:30-18:30 vid 18 punkter som skapar en sluten ring kring Stockholms innerstad. Skattebeloppet varierar mellan 10 och 20 kronor beroende på tiden (se figur 1) med de högsta beloppen under de tider då trängseln är som störst. Trängselskatt tas ut vid varje passage upp till ett maximalt belopp på 60 kronor per dag.



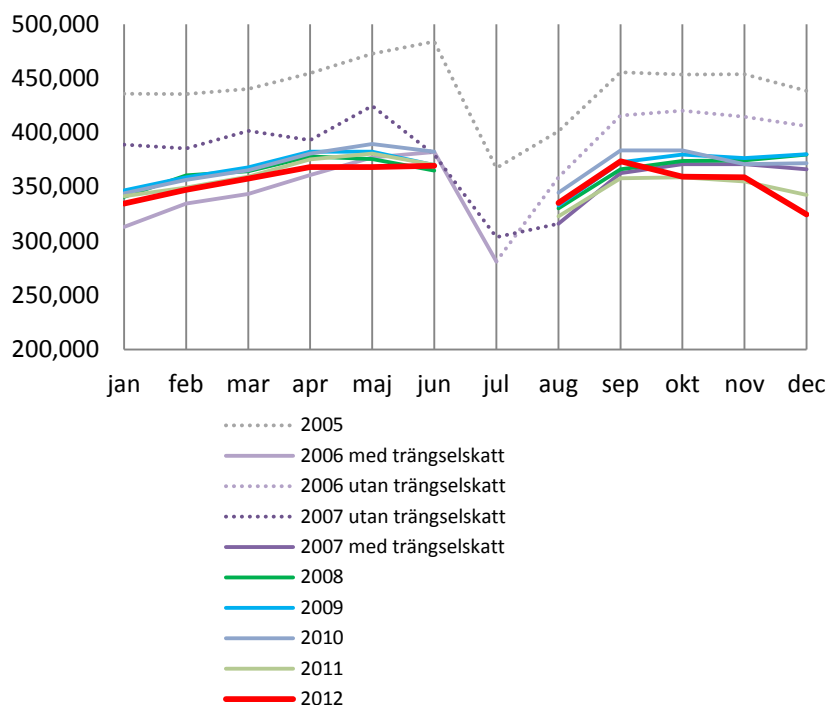
**Figur 1: Trängselskattenivåer på befintlig innerstadsring för utgångsläget**

Resor via Essingeleden omfattas inte av trängselskatt och passager till och från Lidingö som passerar in och ut ur innerstaden inom 30 minuter är undantagna (detta undantag förväntas tas bort när Norra Länken öppnar). Det finns undantag för vissa typer av fordon, inklusive utryckningsfordon, bussar, motorcyklar m.fl.

Trängselskatten har haft en trafikdämpande effekt. En genomsnittlig vardag under oktober 2012 (kl 06.00 – 19.00) passerade ca 359 000 fordon över trängselskattesnittet, jämfört med 359 000 f/d för motsvarande period 2011, dvs. ingen förändring. Detta är fortfarande ca 20 procent lägre än samma period 2005, det senaste året innan trängselskatten infördes (se figur 2). Under samma period har befolkningen i länet ökat med närmare 200 000 personer.



## Fordonspassager över trängselskattesnittet, 2005 till 2012



Figur 2: Trafikens årsvariationer för åren 2005 - 2012 över trängselskattesnittet.

### **Trängselskatt när Norra Länken öppnar**

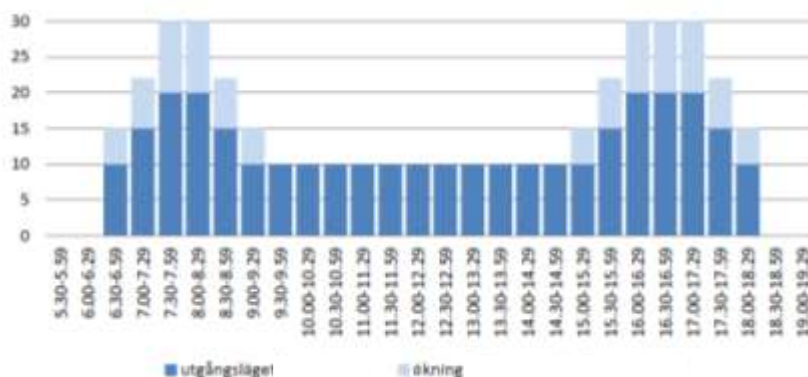
Staden och trafikverket har tagit fram ett förslag till hur trängselskatten ska utformas när Norra Länken öppnar kring slutet av 2015. En promemoria från Finansdepartementet om detta har varit ute på remiss under sommar 2013 och har behandlats av kommunstyrelsen i augusti (Dnr SLK 001-1000/2013). Förslaget utgår ifrån att Norra Länken hanteras på samma sätt som Essingeleden i dagens system, det vill säga att det inte tas ut någon trängselskatt för att färdas i Norra Länken, men att resor som åker på eller av länken och in i innerstaden passerar en betalstation.

#### *Remissen*

Förslaget innefattar tre förändringar av dagens trängselskatt, som föreslås ske 2016.

### **Höjd trängselskatt i högtrafik**

Nivån på trängselskatten har inte ändrats sedan den infördes på försök i januari 2006. Förslaget innebär en höjning av trängselskatten med ca 50 % under morgonens och eftermiddagens högtrafik (06:30-09:29 samt 15:00-18:30), till mellan 15 och 30 kronor (se figur 3). Mellanperioden blir kvar på dagens nivå, dvs. 10 kronor. Samtidigt höjs maxbeloppet till 90 kronor per dag, dvs. tre gånger det högsta beloppet.



Figur 3:

### Föreslagna trängselskattnivåer för innerstadsringen och Essingeleden

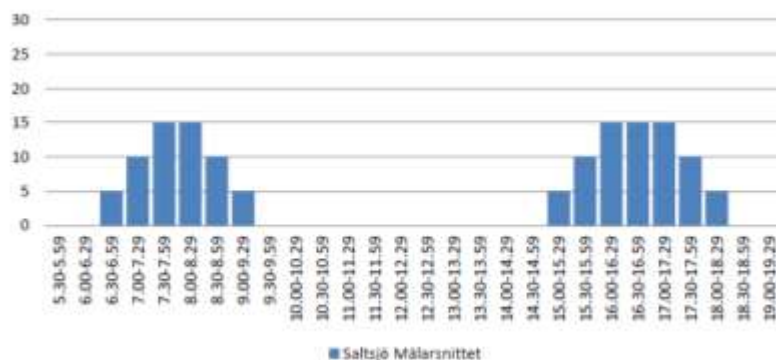
#### Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden

Det finns redan idag ett beslut i Stockholmsöverenskommelsen från 2009 att införa trängselskatt på Essingeleden när Förbifart Stockholm öppnar, efter 2021. Det remitterade förslaget innebär att trängselskatt införs redan 2016.

Ett nytt trängselskattesnitt föreslås på Essingeleden i höjd med trafikplats Kristineberg på Kungsholmen, samt på- och avfarterna mellan Tranebergsbron och Essingeleden söderut. Skattebeloppet är samma som den till och från innerstaden (max 30 kr) så att en resa mellan länshalvorna via Essingeleden kostar ett skattelopp, medan en resa via innerstaden passerar två betalstationer och kostar därmed dubbelt så mycket. Med placeringen vid trafikplats Kristineberg undviks de flesta oönskade ruttval på innerstadens gator.

#### Trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet i högtrafik

Tre nya trängselskattesnitt föreslås på innerstadsbroarna norr om Södermalm, dvs. vid Slussen, på Centralbron och på Västerbron. Trängselskatt på mellan 5 och 15 kronor per passage föreslås tas ut vid dessa tre snitt endast under högtrafikperioden 06:30-09:29 samt 15:00-18:30 (se figur 4). Samma belopp föreslås även tas ut vid befintliga trängselskattesnitt vid Stora Essingen, trafikplats Fredhäll och trafikplats Kristineberg. Detta för att undvika oönskade ruttval via innerstadsgator.



Figur 4: Föreslagna trängselskattnivåer för Saltsjö-Mälarsnittet

Förslaget innebär att nio nya betalstationer etableras (se figur 5), vilket beräknas kosta ca 50 miljoner kronor. Driftkostnaderna ökar med ca 12 miljoner kronor per år.



Figur 5: Karta över placering av de nya betalstationerna för Essingeleden (grön) samt Saltsjö-Mälarsnittet (gul).

### ***Effekten av remissförslaget***

#### **Trafikeffekter**

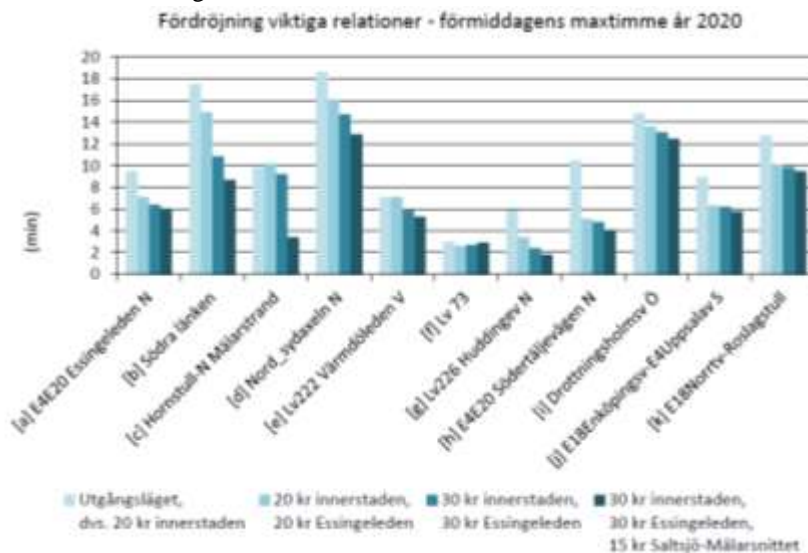
Trafikprognoserna är gjorda för år 2020 och visar att trafikflödena över alla skattebelagda snitt minskar jämfört med utgångsläget om förslaget genomförs. Trafiken på Essingeleden förväntas minska mest, med cirka 14 procent, och vid innerstads-snittet och Saltsjö-Mälarsnittet med cirka 7 procent. Detta kan jämföras med effekten av den ursprungliga trängselskatten som minskade trafiken över innerstadssnittet med 22 procent.

Trafikminskningen ger ökad framkomlighet, och kölängderna i förmiddagens högtrafik förväntas minska vid flera viktiga flaskhalsar, bl.a. Fredhällstunneln, Klarastrandsleden, Hornstull, Västerbroplan och Skeppsbron. Figur 6 nedan visar förändringen av kölängder.



Figur 6: Förändring av köer vid viktiga flaskhalsar, förmiddag 2020. Gröna prickade linjer = köer som försvinner med scenario C, blå = köer som blir kvar. Gröna prickiga med gul bakgrund = skillnad mellan scenario B och C.

Förändringarna ger en positiv effekt på restider i förmiddagens högtrafik i alla relationer som har studerats, se figur 7.



Figur 7: Restidsförlängning, dvs. hur mycket längre en sträcka tar att köra i rusningstrafik jämfört med lågtrafik, för några viktiga relationer. Utgångsläget i ljusaste blå, förslaget i mörkaste blå.

Kollektivtrafikandelen för resor mot innerstaden i förmiddagens högtrafik ökar med ca

1,5 procent. Då kollektivtrafiken redan står för en mycket stor andel av resorna till och från innerstaden är detta en förhållandevis påtaglig ökning.

Att höja skatten på befintligt snitt har viss effekt på trängseln i hela trafiksystemet. Störst effekt på den regionala framkomligheten fås dock genom en trängselskatt på Essingeleden. Trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet har försumbar effekt för framkomligheten i regionen med störst effekt för framkomligheten i innerstaden.

#### Miljöeffekter

Trafikens miljöeffekt bygger främst på trafikarbetet, dvs. det totala antalet fordonskilometer körda inom ett visst område. Förslaget minskar trafikarbetet med knappt 2 procent i innerstaden, 1 procent i länet (jämför detta med en minskning av ca 15 procent i innerstaden, 2-3 procent i länet till följd av trängselskatteförsöket), med minskade utsläpp som följd.

Flera tungt belastade trafikkorridorer i och kring den centrala staden kan få trafikminskningar med mellan 2-10 procent under förmiddagens högtrafik. Det kan ge positiva lokala miljöeffekter i form av minskat buller och partikelhalter.

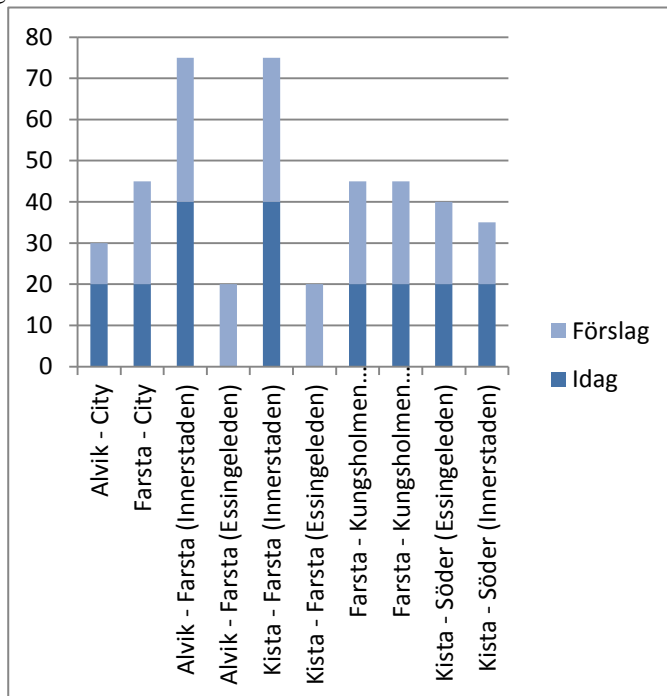
#### Samhällsekonomiska effekter

Den samhällsekonomiska nyttan av förslaget är hög. Nyttan ökar med ca 900 mkr per år jämfört med utgångsläget.

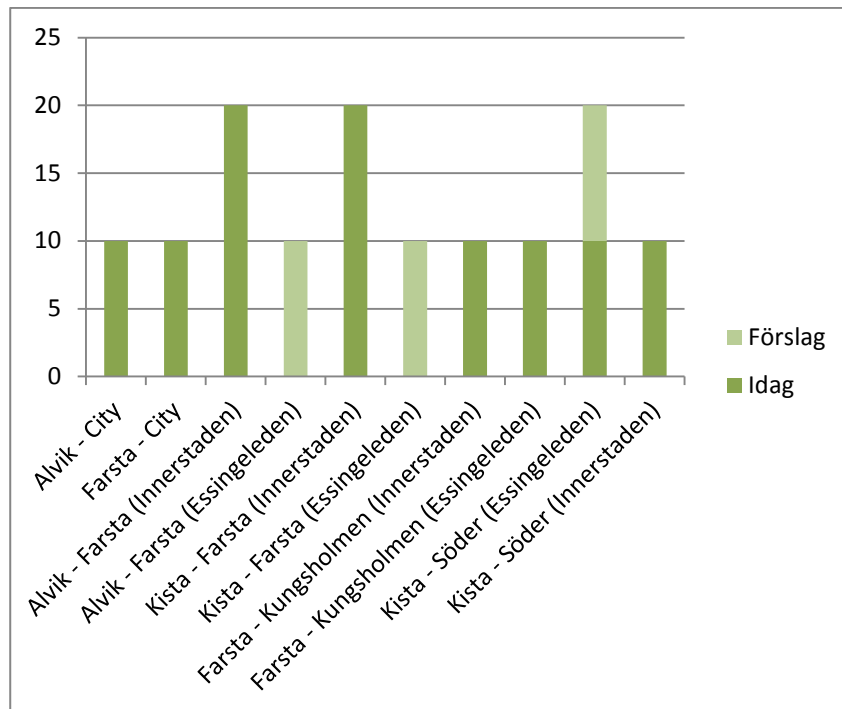
Av 630 mkr per år i ökade intäkter 2016 kommer ca 308 mkr från Essingeleden, 138 mkr från en höjning av skatten och 186 mkr från Saltsjö-Mälarsnittet. Intäkterna föreslås investeras i en utbyggd tunnelbana i Stockholm, i enlighet med förslaget från 2013 års Stockholmsförhandling.

#### Förändring av skattebelopp för några resor med motorfordon

Graferna nedan visar hur skattebeloppet för några enskilda resor skulle ändras, både i högtrafiken samt utanför denna.



Figur 8: Ändrade skattebelopp i högtrafik 07:30-08:29 samt 16:00-17:29.



Figur 9: Ändrade skattebelopp i lågtrafik, 09:30-14:59

#### Ärendets beredning

Ärendet har beretts tillsammans av stadsledningskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen.

#### Kontorens synpunkter

Trängselskatt är ett mycket effektivt styrmedel för trafiken, och den enskilda åtgärden som har gjort mest för att minska trängseln och öka framkomligheten i Stockholm på senare år. Den har även en positiv effekt på trafikens miljöpåverkan. Trängselskattens styrka som verktyg är att den är flexibel och kan ändras relativt snabbt jämfört med den tid som behövs för att bygga ny kapacitet i trafiksystemet. Behovet av att analysera olika scenarier för trängselskatten ingår i handlingsplanen för Framkomlighets-strategin och kontoren anser därför att det är bra att ett samlat grepp nu tas för att se hur trängselskatten kan bidra till att öka framkomligheten när Stockholms invånarantal ökar kraftigt.

Flexibiliteten i trängselskattesystemet försvagas dock av riksdagens långa beredningstider då alla större förändringar i systemet kräver riksdagsbeslut. Kontoren anser att mer ansvar för trängselskattens utformning bör delegeras till staden.

Kontoren inser att trängselskatten kan bidra till att öka investeringsutrymmet för infrastruktur, men anser att det är mycket viktigt att trafikstyrning för bättre framkomlighet och/eller stadsmiljö förblir huvudsyftet. Detta inte minst för den allmänna acceptansen. Det är även viktigt att intäkterna från trängselskatten fortsätter att gå till infrastrukturinvesteringar i Stockholm och att de då behandlas som regional medfinansiering, vilket slogs fast i Stockholmsöverenskommelsen från 2009.

#### Höjd trängselskatt

Att höja trängselskatten i befintligt snitt med ca 50 procent under högtrafikperioden 2016, efter 10 år med samma belopp, kommer påverka stockholmarna negativt då deras taxeringsbörda ökar men förefaller ändå rimligt.

2009 års Stockholmsöverenskommelse fastslår att trängselskatten ska indexuppräknas. Så har inte skett och en större höjning som nu föreslås av befintliga trängselskatter kan därför antas ha en bättre effekt mot trängseln.



### ***Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden***

Trängselskatt på Essingeleden ingår även i 2009 års Stockholmsöverenskommelse, dock först när Förbifart Stockholm öppnar efter 2021. Det nuvarande undantaget för Essingeleden fram till dess att Förbifart Stockholm öppnar grundar sig i en önskan att upprätthålla möjligheten att passera mellan länshalvorna utan att betala trängselskatt, som annars befarades dela regionen med konsekvenser för den ekonomiska tillväxten.

Det som har ändrats sedan detta beslut är att befolkningsökningen har varit snabbare än prognoserna, som visar sig i den tilltagande trängseln på leden. Essingeledens strategiska funktion i vägsystemet innebär dessutom att köer snabbt sprider sig till andra delar av regionens vägnät.

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. Kostnaden för resenärerna av köer och osäkra restider är generellt sett högre än kostnaden av en trängselskatt.

Kontoren anser sammantaget att nackdelarna med att införa trängselskatt på Essingeleden är mindre än den skada som dagens och framtidens trängsel orsakar.

### ***Trängselskatt vid Saltsjö-Mälarsnittet i högtrafik***

Förslaget om en trängselskatt vid Saltsjö-Mälarsnittet är den mest svårbedömda av alla delar i lagförslaget. Den ger avlastning på innerstadens gatunät, vilket är positivt ur ett strikt framkom-lighetsperspektiv. Det finns däremot anledningar att iaktta försiktighet kring denna del av förslaget.

Bilen står idag för endast ca 8 procent av alla resor med både start och mål i innerstaden under högtrafiken då trängselskatten skulle gälla. En önskad minskning av dessa resor kan åtgärdas genom andra styrmedel som staden förfogar över, exempelvis genom stadens parkeringspolitik.

En annan aspekt är den utsträckning som denna åtgärd belastar invånarna i Stockholms stad jämfört med invånarna i andra delar av regionen. Det kan konstateras att stadens invånare redan idag bär ett tungt fiskalt ansvar för att bidra till ökad framkomlighet i regionen. Ett betalsnitt på Saltsjö-Mälarsnittet skulle innebära att stadens medborgare i än högre grad skulle få bidra till detta i form av ökade skatteuttag.

Det är viktigt att även beakta faran i att göra för många förändringar av trängselskatten på en gång. Det finns risk både att trängselskattesystemet blir svårare för enskilda resenärer att förstå samt att den allmänna acceptansen, som idag är hög, försvagas.

Kontoren anser sammantaget att ett Saltsjö-Mälarsnitt inte bör införas enligt det förslag som remitterats. Föreslagen avgift på Essingeleden och höjda avgifter på befintligt snitt bör 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 kunna vara önskvärt även med en trängselskatt på ett Saltsjö-Mälarsnitt i framtiden.

Därutöver kommer under de närmsta åren en av tre möjliga innerstadspassager över ett Saltsjö-Mälarsnitt de närmsta åren byggas om vilket gör det ytterligare olämpligt att införa ett trängselskattesnitt i en byggarbetsplats där trafiken kommer ledas om flertalet gånger under byggtiden.

### ***Slutsatser***

Kontoren motsätter sig remissförslaget från Finansdepartementet om förändrade trängselskatter enligt scenario C med ett Saltsjö-Mälarsnitt. Kontoren 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. Det innebär tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden samt höjd trängselskattenivå på befintligt snitt.

Kontoren anser att trängselskatten som helhet även fortsättningsvis ska betraktas som regional medfinansiering.

Kunskapsunderlaget (se bilaga 1) visar att en höjd trängselskatt som även innefattar Essingeleden (scenario B), men inte Saltsjö-Mälarsnittet kan ge påtagliga förbättringar på trafiksystemet.

Förändringarna utan ett Saltsjö-Mälarsnitt ger främst fördelar för den regionala framkomligheten med positiva effekter för resor i övriga vägnätet utanför innerstaden. Saltsjö-Mälarsnittet ger främst framkomlighetsförbättringar inom samt till och från innerstaden. Det kan även lösas med andra styrmedel, ex parkeringsåtgärder.

Kontoren utesluter dock inte behovet av att införa ett Saltsjö-Mälarsnitt eller andra förändringar i trängselskatten utifrån de varianter som tas upp i bilaga 1 i ett senare skede, om det skulle visa sig vara nödvändigt.

#### *Kontorens förslag*

Kontoren föreslår att som svar på Finansdepartementets remiss av ”Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm” hänvisas till vad som sagt i detta tjänsteutlåtande samt att beslutet i ärendet justeras omedelbart.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 22 oktober 2013 följande

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden bifaller förvaltningens förslag till beslut.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.
- 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden anför därtöver 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 spadens 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.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 24 september 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

## Trafik- och renhållningsnämnden

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 30 oktober följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden bifaller förvaltningens 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. 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 spadens mark 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.

*Reservation* anfördes av Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Tobias Johansson och Johanna Granbom (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Göran Oljeqvist (KD), *bilaga 1*.

**Stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 24 september 2013 har i huvudsak följande lydelse (se ovan).

## RESERVATIONER M.M.

### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) 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 anförda 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.

*Reservation* anfördes av Stellan F Hamrin (V) 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 luftkvaliteten 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 kostnadsmissigt 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.

*Särskilt uttalande* gjordes 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 avgiftsnitt 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.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

1. att i huvudsak bifalla förvaltningens 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 finansiering 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.

*Reservation* anfördes av Tobias Johansson och Johanna Granbom (V) 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 anför 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.

*Särskilt uttalande* gjordes 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* gjordes av Göran Oljeqvist (KD) enligt följande.

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

- att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut
- att därutöver anför 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.