

Bilaga 10:3 till kommunstyrelsens protokoll den 21 maj 2003, § 6

BB 030521

Ärende 3

Försöksverksamhet med miljöavgifter

Margareta Olofsson (v)

KS 030521

Ärende 6

Ann-Margarethe Livh (v)

Margareta Olofsson (v)

Särskilt uttalande

Trängselavgifter har i vänsterpartiet under en lång rad av år utgjort kärnan i en modern transport- och trafikpolitik. Olika sektorer av transport- och kommunikationsnäringarna, både till lands-, sjö- och i luften har genom årens lopp genomgått effektiviseringar, vilket medgett utveckling och rationalisering av deras verksamhet. Sambandet mellan faktiska kostnader, samhällets krav bland annat i form av miljörestriktioner och ett rationellt utbudstänkande har i viss grad styrt förutsättningarna för verksamheterna. Samma förhållanden har dock inte gällt för vägburna transporter till lands, där nytillkommen kapacitet snabbt tagits i anspråk av ökad bilism. Ett av skälen till detta är enligt vedertagen teori, att transportutrymme som inte marginalkostnadsprissätts riskerar att drabbas av kapacitetsbrist, vilket är fallet i regionens vägnät.

Användandet av vägnätet har behandlats som en kollektiv vara, trots att denna inte uppfyller villkoren för en sådan. En ytterligare bilist som avser nyttja en viss väg som ligger nära kapacitetsgränsen, inskränker möjligheten för andra bilister att utnyttja vägnätet. När detta inträffar, uppstår en kostnad som både kan värderas i tid och pengar.

Det ineffektiva utnyttjandet av vägnätet ger betydande samhällsekonomiska konsekvenser. Svenska vägföreningen har i en rapport tillskrivit trängseln i Stockholms vägnät kostnader om 8 miljarder kronor per år. Trängselkostnaderna för Europa har bedömts till 600 miljarder årligen.

Synsättet att bilismen skall betala den merkostnad den orsakar är visserligen inte ny, men det är först idag som de politiska förutsättningarna funnits att effektivisera utnyttjandet av vägnätet och därmed lösa framkomlighetsproblemen permanent i Stockholm.

Eftersom vägträngseln kan prissättas, så kan även vägnätet marginalkostnadsprissättas. Vänsterpartiets uppfattning är därför att vägar där trängsel råder skall avgiftsbeläggas vid tidpunkter då det är relevant. En viss del av trafiken skall därmed ges möjlighet att flytta i tid och rum, till ledig kapacitet. Ledig kapacitet är därmed nyckelordet i en framsynt, intelligent trafikpolitik och är också en förutsättning för att uppfylla acceptanskravet vid införandet.

Införandet av trängselavgifter skall därmed inte tillåta att trafik flyttas till en del av vägnätet där det redan idag råder svåra framkomlighetsproblem.

Därför var vänsterpartiet mycket noggrant med att utforma villkoren, målen och effekten av avgiftsförsöket såsom en ansvarstagande part av majoriteten. Utifrån den nationella överenskommelsen angående den geografiska utformningen formulerades därför gemensamma mål, vilka angav både förutsättningar för försöket, men även innebar ett gemensamt åtagande för utformningen av systemet. Därför formulerades bl a att "Flaskhalsar skall reduceras och en väsentlig höjning av trafikens medelhastighet skall därmed medges." Detta är att betrakta som en viktigt mål vid införandet av trängselavgifter. Det angavs vidare att förutsättningen för att uppnå detta mål torde vara att "... antalet fordon på det mest belastade vägarna under maxtimmen skall minska med 10-15 %". För att understryka målsättningarna och för att hantera den geografiska avgränsningen som angetts i den nationella överenskommelsen konstaterades som en förutsättning för utformningen att "Situationen på Essingeleden får inte försämrats".

Dessa förutsättningar och målåtaganden har vänsterpartiet hela tiden stått bakom och värderat som villkor för ett lyckat försök med trängselavgifter i Stockholm, med därtill hörande positiva effekter för framkomligheten i regionen.

Vi tvingas nu konstatera att två av tre parter som gemensamt tagit fram förutsättningar och målformuleringar för försöket brustit i trohet till försökets effektmål. Ett fullt ut ansvarstagande för ärendets slutliga innehåll hade enligt vänsterpartiets mening skapat betydligt bättre förutsättningar för ett lyckat genomförande och minskat behovet av genomgripande ändringar inför ett permanent införande av trängselavgifter i regionen.

Vänsterpartiet beklagar denna utveckling, men står bakom ett försök som ändå anlägger ett modernt synsätt och tillämpar modern forskning och erfarenhet på trafikområdet.