

Christer Lundin  
Strategisk trafikplanering  
Tel: 508 263 71  
christer.lundin@gfk.stockholm.se

2004-03-04

Dnr 03-321-3516  
Dnr 02-320-3376

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Trängselavgifternas konsekvenser för kollektivtrafiken. Skrivelser från Helena Bonnier (m)**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

GFN överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelserna från Helena Bonnier (m)

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

#### **SAMMANFATTNING**

I tre skrivelser tar Helena Bonnier (m) upp ett antal frågor om trängselavgifternas konsekvenser för kollektivtrafiken. Det gäller bl. a. storleken av den ökade kollektivtrafik som behövs när trängselavgifterna införs, hur samarbetet mellan staden och SL kommer att ske, omfattningen av nya infartsparkeringar och vilken inverkan det höjda periodkortet för SL-trafiken kommer att få på kollektivtrafiken och biltrafiken.

Planeringen inför försöket med miljöavgifter sker till största delen inom stadsledningskontoret. Nyligen har SL redovisat den förstärkta trafik som SL anser behövs inför försöket. Vidare har gatu- och fastighetskontoret i ett särskilt ärende till nämnden redovisat bl. a. vilka gatuåtgärder som bör genomföras för att den förstärkta kollektivtrafiken skall fungera väl.

Gatu- och fastighetsnämnden har den 2 mars i år behandlat ett ärende där kontoret lämnat en redovisning om infartsparkeringar. De infartsparkeringar som bör tillkomma med anledning av miljöavgiftsförsöket kommer till stor del att ligga i grannkommunerna.

---

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2004-03-23\Tjut\48.doc

Bilagor: Tre skrivelser från Helena Bonnier (m), dels angående trängselavgifternas konsekvenser för kollektivtrafiken, dels biltullarnas omedelbara konsekvenser för kollektivtrafiken och dels angående biltullarna och SL:s taxehöjningar.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Under hösten 2003 har Helena Bonnier (m) inkommit med tre skrivelser som tar upp olika frågeställningar kring försöket med miljöavgifter i Stockholm.

Den första skrivelsen behandlar trängselavgifternas konsekvenser för kollektivtrafiken. Svar önskas på bl. a. frågor om hur samarbetet mellan Stockholms stad och län kommer att se ut och vilka konkreta åtgärder som planeras för att hantera den väntade ökningen i kollektivtrafiken.

I den andra skrivelsen ställs frågor om dels vilka ytterligare kostnader som tillkommer för kollektivtrafiken när biltullar/trängselavgifter införs i Stockholms stad, dels hur många extrabussar måste sättas in för att hantera ökad trafik och hur stor förväntas kostnaden bli för detta och dels hur många infartsparkeringar förväntas behövas vid ett införande av biltullar/trängselavgifter.

I den tredje skrivelsen ställs frågan om vilka konsekvenser för kollektivtrafiken och biltrafiken som gatu- och fastighetskontoret ser när biltullar införs samtidigt som SL:s taxa höjs.

### Analys

Kommunfullmäktige beslöt den 2 juni 2003 om att – under förutsättning av riksdagens beslut – genomföra ett försök med miljöavgifter.

Fullmäktige beslutade samtidigt att kommunstyrelsen får i uppdrag att genomföra upphandlingen av försöket med miljöavgifterna på det sätt som stadsledningskontoret föreslagit i sitt tjänsteutlåtande. Inom stadsledningskontoret har inrättats ett genomförandekansli, kallat miljöavgiftskansliet, med uppgift att planera, genomföra och utvärdera försöket. Gatu- och fastighetskontoret biträder miljöavgiftskansliet och medverkar i referensgrupper m.m.

De frågor som Helena Bonnier tar upp i sina skrivelser berör i första hand frågor som kommunstyrelsen ansvarar för och som bereds inom stadsledningskontoret och miljöavgiftskansliet. Eftersom gatu- och fastighetskontoret medverkar i planeringsarbetet för miljöavgiftsförsöket, kan kontoret ändå ge kommentarer till de tre skrivelserna.

### Samråd

Överläggningar har skett mellan SL, kontoret och miljöavgiftskansliet hur den förstärkta kollektivtrafiken bör utformas.

I februari i år har SL meddelat att man räknar med 12 000 nya resenärer en vardagsmorgon mellan kl. 06.00 och 09.00. Insatserna för att klara

resandetillströmningen handlar enligt SL främst om nya busslinjer och förstärkta stombussar. Uppemot 200 bussar ska trafikera tolv helt nya direktbusslinjer med sluthållplatser på olika håll i innerstaden. Vissa förstärkningar kan även göras av spårtrafiken.

SL framhåller att planen är preliminär och förutsätter full täckning för de merkostnader som försöket medför, pengar som staten skall garantera. Överläggningar om detta pågår med den av regeringen utsedda statliga förhandlingsmannen som fått i uppgift att företräda staten i genomförandet av försöket.

I samarbete med SL och miljöavgiftskansliet har kontoret tagit fram de åtgärder som bör vidtas på gatunätet i form av nya busshållplatser, nya busskörfält, justerade signalkorsningar m.m. för att säkra den förstärkta busstrafikens framkomlighet. De föreslagna åtgärderna redovisas i ett tjänsteutlåtande, daterat den 3 februari och i en kompletterande PM med förtydliganden, daterad den 23 februari. Ärendet behandlades på nämndens möte den 2 mars. I likhet med merkostnaderna för kollektivtrafiken förutsätts kostnaderna för åtgärderna på gatunätet bekostas av statliga medel.

### **Kontorets förslag/synpunkter**

Planläggningen av miljöavgiftsförsöket har nu kommit så pass långt att de frågor som Helena Bonnier ställer i sina skrivelser kan besvaras.

Som ovan anges finns det nu en preliminär plan hos SL om vilken förstärkningstrafik som erfordras för att genomföra försöket. Denna trafik, liksom de åtgärder som krävs på gatunätet för att få kollektivtrafiken att fungera på ett acceptabelt sätt, förutsätts betalas med statliga medel, d.v.s. genom den trängselskatt som betalas av biltrafiken i försöket med miljöavgifterna.

I sina skrivelser ställer Helena Bonnier också frågor om SL:s höjda taxor och utbyggnaden av infartsparkeringar.

SL:s periodkort höjs med 100 kronor från den 1 mars. Också priset på enstaka resor höjs procentuellt sett relativt mycket. I höstas diskuterades dock betydligt större höjningar av periodkortet. Enligt kontorets uppfattning torde den nu genomförda höjningen inte påverka trafikbilden nämnvärt när miljöavgifterna kommer att introduceras om cirka ett år.

Det föreligger behov av utökat antal platser på infartsparkeringar oberoende av avgiftsförsöket, men självfallet är det än mer angeläget att antalet platser utökas i anslutning till försöket. Kontoret har i ett tjänsteutlåtande redovisat sin syn på infartsparkeringar bl. a. med anledning av skrivelser till nämnden i denna fråga. Ärendet behandlades av nämnden vid sammanträdet den 2 mars.

Många relativt centralt anordnade infartsparkeringar har under senare år tagits i anspråk för andra ändamål, ofta för affärsändamål och för bostadsbebyggelse.

Stockholms Parkering AB har i uppgift att anordna fler infartsparkeringar inom Stockholms stads gränser. Parkeringsbolaget arbetar för närvarande med nya infartsparkeringar i dels Farsta strand, dels i Hökarängen.

Det är dock svårt att finna lämplig mark inom Stockholms stad för infartsparkeringar med goda kommunikationslägen, d.v.s. i första hand intill tunnelbane- eller pendeltågsstationer. De flesta av de nytillkommande infartsparkeringarna måste därför förläggas längre ut i regionen, d.v.s. i grannkommunerna.

Som en del i sin planering inför avgiftsförsöket arbetar SL med att i samråd med berörda kommuner öka antalet infartsparkeringar. SL har dock inte offentliggjort sina planer vad gäller infartsparkeringar på samma sätt som man gjort vad gäller den förstärkta kollektivtrafiken.

Kontoret föreslår att nämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelserna från Helena Bonnier.

**SLUT**