



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

2003-04-28

Dnr 03-007-1262

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Stadsledningskontorets förslag till miljöavgifter. Remiss

FÖRSLAG TILL BESLUT

GFN överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

I stadens budget 2003 ingår ett uppdrag att genomföra ett försök med miljöavgifter i trafiken. Stadsledningskontoret har nu redovisat en genomförandeplan för försöket och inriktningen av det fortsatta arbetet med miljöavgifterna. Kommunstyrelsen har sänt stadsledningskontorets förslag på remiss.

Gatu- och fastighetskontoret tillstyrker i huvudsak stadsledningskontorets förslag till genomförandeplan och tar upp del frågor och synpunkter inför det fortsatta arbetet med miljöavgifterna.

Kontoret påpekar att miljöavgifterna är en del i Stockholms trafikpolitik men inte avsedda att lösa alla trafikproblemen. För regionens framtida utveckling är det viktigt att förbättra de nord/sydliga förbindelserna så att regionen fungerar som en arbets- och bostadsmarknad. Sannolikt kommer miljöavgifterna att göra det än mer angeläget att en förbifartled väster om Essingeleden kommer till utförande så snart som möjligt.

Enligt kontorets uppfattning är det lagstiftningsarbetet som ligger på den kritiska linjen vad gäller genomförandet av miljöavgifterna. Stockholmsberedningen kommer att redovisa ett förslag till lagstiftning den 1 juni i år. Sannolikt blir lagstiftningen relativt komplicerad eftersom miljöavgifterna kommer att anses vara en statlig skatt. Det innebär att riksdagen får besluta om försöksområdets utsträckning och avgiftsnivå m.m.

Eftersom avgifterna sannolikt räknas som statlig skatt bör staten ta det ekonomiska ansvaret för försöket. Det innebär också att det måste bli en statlig instans som svarar för indrivningen av avgifterna och förvaltar det tekniska systemet.

Det är viktigt att busstrafiken längs infarter förstärks samtidigt som försöket påbörjas och att kontoret ges möjlighet att anpassa gatunätet till den ökande kollektivtrafiken. Vidare bör infartsparkeringarna byggas ut. Medel för detta kan avräknas mot miljöavgifterna men måste förskottas av staten eftersom medlen behövs före det att miljöavgifterna kommer staten tillhanda.

Redan inom ganska kort tid kommer avgifterna att ge ett relativt sett betydande netto. Miljöavgifterna bör kunna användas till ökad kollektivtrafikutbyggnad i regionen, bl.a. av den fortsatta utbyggnaden av Tvärbanan. Staten bör tydligt redovisa att hela nettot av avgifterna återförs till trafiksystemen i regionen, och att övriga statliga och landtingskommunala anslag inte reduceras.

Kontoret tillstyrker det valda avgiftssystemet som baseras på en s.k. fordonsdosa. Kontoret anser i likhet med stadsledningskontoret att Essingeleden bör inte avgiftsbeläggas. Man bör vidare satsa på en innerstadszon och koncentrera insatserna på detta avgiftsnitt runt innerstaden och få det att fungera på ett effektivt och smidigt sätt.

Kontoret kommer att medverka i det fortsatta arbetet, bl.a. med att få portalerna för avgiftsupptagning på plats och att följa upp trafiken, såväl före som under försöket. Det är viktigt att kontoret får tillräckliga resurser att medverka i den omfattning som nämnden finner vara lämplig.

UTLÅTANDE

Ärendet

I stadens budget för år 2003 ingår ett uppdrag att genomföra ett försök med miljöavgifter i trafiken, vilket skall inledas under mandatperioden. Kommunfullmäktige har givit kommunstyrelsen i uppdrag att leda arbetet med försöket med miljöavgifter. I beslut den 5 februari 2003 uppdrog kommunstyrelsen till stadsledningskontoret att återkomma och redovisa en genomförandeplan för miljöavgifter i Stockholm.

Stadsledningskontoret har nu i ett tjänsteutlåtande, daterat den 10 april 2003, redovisat sitt förslag till genomförandeplan för försöket till kommunstyrelsen. Detta tjänsteutlåtande bifogas här.

Stadsledningskontoret har till hjälp i sitt utredningsarbete anlitat konsultföretaget Transek AB, vars rapport Försök med miljöavgifter i Stockholm - Underlag till utformning och genomförandeplan utgör bilaga till tjänsteutlåtandet.

Kommunstyrelsen har skickat ärendet - stadsledningskontorets tjänsteutlåtande tillsammans med Transeks utredning Försök med miljöavgifter i Stockholm – Underlag för utformning och genomförandeplan - på remiss till gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms stads parkering AB och Vägverket. Staden har även bitt om synpunkter på materialet från övriga av försöket berörda, bl.a. länets övriga kommuner, landstingskommunala och statliga organ liksom ett stort antal intresseorganisationer m.fl. En s.k. remisshearing har anordnats, då materialet har föredragits och då företrädare för olika myndigheter och organisationer kunde framföra kommentarer och synpunkter om försöket.

Gatu- och fastighetsnämnden behandlar ärendet vid ett extra nämndmöte måndagen den 5 maj. Ärendet avses att behandlas av kommunstyrelsen den 21 maj och av kommunfullmäktige den 2 juni.

Stadsledningskontorets förslag

Stadsledningskontorets förslag till uppläggning av försöket med miljöavgifter innebär att man skapar en avgiftsring runt Stockholms innerstad. Avgiften tas upp på elektronisk väg via en antenn som sätts upp på portaler på samtliga vägar och gator som leder in och ut från innerstaden. Med en dosa i bilen registreras passagen under portalen och därvid belastas ett till bilen hörande bankkonto med den aktuella avgiften.

Detta system med fordonsdosor förordas av stadsledningskontoret före det system som nyligen införts i Londons centrala delar och som är baserat på registrering av bilen registreringsnummer med videokameror. Systemet i London med videokameror kan användas även för områdesavgifter, men avgifterna kan däremot inte varieras över dagen på samma sätt som en avgiftsupptagning med dosa vid ett geografiskt snitt kan göra. De bilar som i system med fordonsdosor passerar ett avgiftssnitt utan dosa förutsätts dock kunna övervakas med videokameror som läser av registrerings skyltarna.

Avgiftsportaler behöver sättas upp på 20 in- och utfarter till innerstaden. Då det normalt behövs en portal för vardera köriktningen krävs det sammanlagt ca 40 portaler, förutsatt att innerstaden utgör en avgiftszon.

Stadsledningskontoret framhåller att utredningsarbetet för avgiftssystemets utformning måste fortsätta men redovisar redan nu en del preliminära uppgifter om avgiftsnivåer, försöksperiodens längd m.m. Avgifterna har preliminärt satts till 20 kr per passage i högtrafik och 10 kr under dagen i övrigt. Ingen avgift föreslås tas ut nattetid och under helger. Avgift tas ut både vid passage in till innerstaden och vid passage ut från innerstaden.

Vidare föreslås ett maximalt sammanlagt avgiftsbelopp om 80 kronor per dag och bil.

Stadsledningskontoret förordar att Essingeleden inte avgiftsbeläggs och att någon ytterligare zonindelning av innerstaden inte bör göras.

Investeringen för försöket i form av avgiftsportaler, centralsystem, dosor (s.k. transpondrar) m.m. uppskattas preliminärt till 500-600 miljoner kronor och de rena driftkostnaderna till ca 100 miljoner kronor per år. Utöver driftkostnader tillkommer kostnader för utredningar, upphandling, administration och utvärdering. Preliminärt kan dessa kostnader uppgå till ca 200 miljoner kronor. Den preliminära bedömningen av det totala beloppet blir därmed ca 800-900 miljoner kronor för investeringar och ett års drift. De årliga intäkterna uppskattas till ca. 1,2 miljarder kronor per år.

Upphandlingen av systemet bör enligt stadsledningskontoret kunna genomföras på ca nio månader om processen flyter friktionsfritt. Detta förutsätter att beställarfunktionen är rätt dimensionerad, att den innehåller alla erforderliga kompetensområden m.m. Brister det i någon av förutsättningarna blir effekten att upphandlingen drar ut på tiden.

Stadsledningskontoret framhåller att genomförandet av försöket är starkt beroende av arbetet med lagstiftningen för att möjliggöra uttaget av miljöavgifterna. Detta arbete måste fortgå i snabb takt, eftersom inga avtal kommer att träffas med leverantörer innan de rättsliga förutsättningarna föreligger för att införa miljöavgifter.

Tiden för att bygga och installera systemet bedömer stadsledningskontoret bli ca 18 månader men kan möjligtvis pressas ner till 14-15 månader.

Analys

Tidigare förslag till avgifter

Inledningsvis kan gatu- och fastighetskontoret konstatera att frågan om avgifter på biltrafiken har diskuterats i Stockholm under relativt lång tid. I de förslag till trafikplaner som dåvarande gatukontoret redovisade omkring år 1990 föreslogs införande av s.k. ekonomiska styrmedel, d.v.s. bilavgifter, för att komma till rätta med biltrafikens framkomlighetsproblem och med de med biltrafiken sammanhängande miljö- och säkerhetsproblemen. De ekonomiska styrmedlen skulle utgöra komplement till utbyggnad av väg- och gatunätet och till utbyggnaden av kollektivtrafiksystemen.

Som en del i 1992 års övergripande trafiköverenskommelse – den s. k. Dennisöverenskommelsen - godkände kommunfullmäktige att avgifter skulle tas upp av biltrafiken in till innerstaden. Dessa avgifter skulle ha den dubbla funktionen att dels minska trafiken i innerstaden, dels finansiera utbyggnaden av en ringled runt innerstaden och en yttre förbifartsled.

Trafikminskningen i innerstan beräknades komma att uppgå till runt 25 %. Denna minskning berodde på tre faktorer, utöver bilavgifterna även på en

utbyggd kollektivtrafik och på avlastande trafikleder runt innerstaden. Trafikminskningen i innerstaden skulle skapa goda förutsättningar för det stombussystem som enligt trafiköverenskommelsen skulle introduceras, liksom för den förbättrade gatumiljö som man skulle uppnå genom att många platser och trafikområden kunde återställas till sin tidigare form och därmed kunde utnyttjas bättre av gående och cyklister.

I början av 1997 förklarade regeringen att Dennisöverenskommelsen inte skulle fullföljas och att det avgiftssystem som ingick i överenskommelsen därmed inte genomförs.

Förslag till lagstiftning för miljöstyrande vägavgifter år 1999

När Dennisöverenskommelsen med sitt avgiftssystem inte fullföljdes uppdrog regeringen åt Vägverket och Riksskatteverket att utreda och lämna förslag till hur ett miljöstyrande avgiftssystem för biltrafiken i Stockholms innerstad skall utformas.

Samtidigt uppdrog regeringen åt en särskild utredare att lämna förslag till en generell lagstiftning för miljöstyrande vägavgifter i tätort samt att överväga och lämna förslag till hur denna generella lagstiftning kan kompletteras med särskilda regler för miljöstyrande vägavgifter i en enskild tätort.

I december 1997 träffades en överenskommelse mellan Stockholms stad, Stockholms läns landsting och staten om ett antal trafikfrågor. En punkt i denna överenskommelse – Överenskommelse om finansiering av Årstabron, Södra länken m.m. – innebar att staten återkallade uppdraget till Vägverket och Riksskatteverket att utreda ett avgiftssystem för biltrafiken i Stockholms innerstad.

Den särskilde utredare som fått uppgiften att lämna förslag till lagstiftning för miljöstyrande vägavgifter slutförde sitt uppdrag och överlämnade i januari 1999 till regeringen sitt betänkande, SOU 1998:169 Miljöstyrande vägavgifter i tätort med underrubriken Ett förslag till lagstiftning.

Utredarens förslag till en lagstiftning om miljöstyrande vägavgifter blev mycket komplicerat därför att avgifterna bedömdes inte vara en avgift för någon tjänst som kommunen tillhandhåller utan måste anses vara en statlig skatt. Eftersom vägavgifterna utgör en statlig skatt skall de därmed beslutas av riksdagen. Man kan säga att kommunerna därmed inte fick det effektiva verktyg för att förebygga eller minska skador i miljön orsakade av vägtrafiken som lagstiftningen för miljöstyrande vägavgifter var tänkt att bli.

Enligt utredarens förslag skulle den eller de kommuner där tätorten är belägen anmäla behovet av miljöstyrande vägavgifter till regeringen, som utarbetar ett förslag till bestämmelser som skall underställas riksdagen för prövning och fastställas i lag. I bestämmelserna anges bl. a. avgränsning av det avgiftsbelagda området och uppgifter om vägavgifternas storlek.

De miljöstyrande vägavgifterna skulle till tre fjärdedelar enligt utredarens förslag tillfalla kommunen eller kommunerna om det avgiftsbelagda området omfattar flera kommuner.

Kommunen föreslogs kunna hos regeringen begära ändring i bestämmelserna om vägavgifterna eller begära att de skall upphöra. Såväl ändring som upphörande skulle av regeringen underställas riksdagen för prövning och fastställas i lag.

Utöver lagförslaget redovisas i betänkandet även förslag till en förordning om vägavgifterna, där den praktiska hanteringen av införandet av vägavgifter tas upp. Kommunens anmälan av behovet av vägavgifter föreslås inlämnas till länsstyrelsen, som skall samråda med intilliggande kommuner, Vägverket, Naturvårdsverket och polismyndigheten. Länsstyrelsen skall sedan i samråd med Vägverket och kommunen utarbeta förslag till bestämmelser för vägavgifterna, vilka överlämnas till regeringen för prövning hos riksdagen.

Betänkandet remissbehandlades. I remissvaret från Stockholms stad, som behandlades i kommunstyrelsen den 26 januari 2000, avstyrkte staden utredningens förslag.

Regeringen har hittills inte tagit ställning till förslagen i betänkandet eller till det som framkom vid dess remissbehandling.

Stockholmsberedningen

Enligt tilläggsdirektiv från regeringen i mars 2002 skall Stockholmsberedningen utreda frågan om hur användning av trängselavgifter i trafiken kan genomföras. I uppdraget ingår att belysa vilka förutsättningar som skall vara uppfyllda för att det skall vara möjligt att införa avgiftssystem. Uppdraget skall redovisas senast den 1 juni 2003.

I tilläggsdirektiven hänvisar regeringen till den tidigare utredningen om miljöstyrande vägavgifter (SOU 1998:186). Denna utredning redovisas i avsnittet ovan. I direktiven framhåller regeringen att vid utredningens remissbehandling lyftes en rad juridiska problem fram, föranledda av att en avgift för att använda ett befintligt vägnät är att betrakta som en skatt. Det innebär att beslut i frågan med dagens lagstiftning fattas av riksdagen. Det gäller även beslut om eventuella justeringar av avgiftsnivåerna eller omfattningen av det avgiftsbelagda området. Samtidigt är de problem som avgifterna skall bidra till att lösa i huvudsak lokala eller regionala. Mot denna bakgrund ges sålunda Stockholmsberedningen tilläggsdirektiv att utreda frågan om hur användning av trängselavgifter i trafiken kan genomföras.

Stockholmsberedningen har lämnat en delredovisning av utredningen om hur användning av trängselavgifter i trafiken kan genomföras genom en skrivelse till regeringen, daterad den 7 mars 2003. Sammanfattningsvis anger Stockholmsberedningen att utredningsarbetet bl.a. kommer att inriktas på att göra ett förslag till lagreglering av trängselavgifter.

De konstitutionella aspekterna måste enligt beredningen belysas. Enligt vad som framkommit i tidigare utredningar under senare år är den juridiska ståndpunkten att denna typ av avgifter närmast är att betrakta som en skatt. Eftersom avgifterna (skatten) skall kunna tas ut av personer från olika kommuner och kommuner bara kan beskatta egna invånare, är avgifterna därmed att betrakta som statlig skatt. Följaktligen beslutas denna skatt av riksdagen. Det bör prövas om dessa slutsatser även kan vara huvudinriktningen för lagstiftningen om trängselavgifter i detta fall. Lagstiftningen skall enligt beredningen vara tillämplig på det aviserade fullskaleförsöket i Stockholms stad. Samråd bör därför ske med Stockholms stad i denna fråga.

Stockholmsberedningen avslutar sin delredovisning av utredningen om trängselavgifter med att ange att beredningen ännu inte har haft möjlighet att diskutera eller ta någon som helst ställning i uppdragets sakfrågor.

Kontorets förslag/synpunkter

Kontoret har inte haft anledning att närmare studera alla delar av remissmaterialet utan väljer att i stället ta upp en del frågor och synpunkter som man bör ha i åtanke i det fortsatta arbetet med genomförandet av försöket.

Miljöavgifter är en del i Stockholms trafikpolitik

Det finns anledning att framhålla att miljöavgifter inte kommer att lösa alla de frågor som hör samman med Stockholms trafikproblem eller med Stockholms tillväxt och välfärd, vilket naturligtvis inte heller har varit avsikten.

En viktig fråga är de nord/sydliga förbindelserna i regionen, i första hand trafikkapaciteten i det s.k. Saltsjö/Mälarsnittet. Det föreligger nu en bred enighet i regionen att tillskapa ökad spårkapacitet genom att anlägga en pendeltågstunnel under centrala Stockholm.

Även vägkapaciteten över Saltsjö/Mälarsnittet måste förbättras om Stockholm skall kunna fungera som en gemensam arbets- och bostadsmarknad, vilket är en förutsättning för en fortsatt tillväxt i regionen. Därjämte bör de regionala skillnaderna mellan de norra och södra regiondelarna utjämnas. Vägverket arbetar med att ta fram en utredningsplan för en förbifart väster om nuvarande Essingeleden. Det är angeläget att en sådan förbindelse kan etableras så snart som möjligt. Vägverket bedömer att en byggstart skulle kunna ske år 2007, men finansiering saknas i Vägverkets förslag till nationell plan.

Miljöavgifterna för Stockholms innerstad torde endast i mycket begränsad omfattning påverka planeringen av en sådan nord/sydlig förbindelse. Vägverkets studier av sambandet mellan förbifarten och miljöavgifterna har ännu inte helt avslutats. Det är dock sannolikt att om ett samband föreligger,

innebär det att det blir än mer angeläget att förverkliga förbifarten så snart som möjligt.

Lagstiftningsarbetet ligger på kritiska linjen

Kontoret har i sin analys relativt ingående beskrivit de utredningar som genomförts för att ta fram den lagstiftning som erfordras för att kunna ta upp de föreslagna miljöavgifterna.

Eftersom avgifterna sannolikt kommer att klassas som statlig skatt blir det riksdagen som på regeringens förslag beslutar om avgifterna. Det finns risk för att riksdagen måste ta relativt detaljerade beslut om avgifternas storlek och avgiftsområdets omfattning.

Stockholmsberedningen skall komma med ett förslag till lagstiftning den 1 juni. Kontoret har inte deltagit i beredningens arbete och har därför inte haft tillfälle att kommentera olika utkast till lagstiftning och har inte kännedom om hur pass väl genomarbetade och förankrade som beredningens lagförslag kommer att vara när det presenteras om drygt en månad.

Även med en optimistisk tidplan torde riksdagen inte kunna anta lagförslagen förrän under första kvartalet nästa år. I sitt tjänsteutlåtande framhåller stadsledningskontoret att inga avtal kommer att träffas med leverantörer innan de rättsliga förutsättningarna föreligger för att införa miljöavgifter. Det betyder att det kan vara svårt att hålla den förutsatta tidplanen för försöket, som förutsätter att avtal med leverantörer kan tecknas redan i december i år.

Försöket är ett både statligt och kommunalt projekt

Kommunfullmäktige har beslutat att genomföra ett försök med miljöavgifter i trafiken. I det avseendet är det ett kommunalt projekt.

Eftersom miljöavgifterna med stor sannolikhet utgörs av en statlig skatt är det därmed ett statligt projekt. Avgifterna förs i likhet med all annan skatt till staten, och någon återkoppling så att en viss skatt går till särskilda ändamål förekommer inte längre.

Det innebär att staten har ett stort ansvar för försöket, och att bl.a. både Vägverket och Riksskatteverket har viktiga uppgifter att hantera i försöksverksamheten. Enligt kontorets uppfattning måste det bli en statlig instans som svarar för indrivningen av avgifterna och förvaltar det tekniska systemet.

Eftersom avgifterna går till staten är det naturligt att staten svarar för kostnaderna för att ta in avgifterna och för de övriga åtgärder som är konsekvenser av försöket. Kontoret vill hänvisa till att staden redan har gjort en sådan framställning till regeringen. Staden har för närvarande inte fått svar från regeringen på denna framställning.

Kollektivtrafiken måste förstärkas

Staden har uttalat att avgifterna, d.v.s. nettot, bör i vart fall under de första åren gå till att förstärka den kollektiva trafiken i regionen. Det är viktigt att de extra resurser som tillförs kollektivtrafiken inte urholkas genom att den normala medelstilledningen minskas.

Det är helt nödvändigt att busstrafiken längs infarter förstärks och att denna förstärkning görs så att den finns tillgänglig när försöket påbörjas. Även en utbyggnad av infartsparkeringarna är angelägen. Den ökande busstrafiken kommer att kräva en hel del anpassningar av gatunätet. En anpassning av gatunätet i innerstaden blir nödvändig för att kunna ge busstrafiken i innerstaden en bättre framkomlighet.

Medel för den förstärkta busstrafiken, infartsparkeringarna och anpassningen av gatunätet bör avräknas mot miljöavgifterna. Medlen måste dock kunna disponeras av SL och kontoret något år innan miljöavgifterna börjar komma in. Det är därför angeläget att staten förskotterar medel vilka sedan får avräknas mot miljöavgifterna.

Redan inom ganska kort tid kommer avgifterna att ge ett relativt sett betydande netto. Miljöavgifterna bör kunna användas till en kollektivtrafikutbyggnad som inte är direkt avhängig av området där avgifterna tas upp. Ett lämpligt projekt är därvid den fortsatta utbyggnaden av Tvärbanan, såväl sträckan Hammarby sjöstad – Slussen som Alvik – Kista. De statsbidrag som Banverket satt upp för Tvärbanan i sin järnvägsplan är både otillräckliga och ligger för sent i tiden.

Enligt kontorets uppfattning är det viktigt att staten tydligt redovisar hur hela nettot av avgifterna återförs till trafiksystemen i regionen, och att inte övriga statliga och landtingskommunala anslag reduceras. Detta är betydelsefullt, bl.a. för att få acceptans i regionen för avgifterna, som ju betalas av trafikanterna i hela regionen, oberoende av kommunhemvist.

Vald teknik, område och avgiftsnivåer

Kontoret har inga erinringar till de förslag till utformning av försöket som stadsledningskontoret redovisar.

I och för sig pekar mycket på att avgiftssystemet i London, som infördes i februari i år, fungerar väl. Det baseras på en områdesavgift, som övervakas med videoregistrering av fordonen. Det innebär att man behöver inte portaler vid områdets gränser, och man kan ta avgift även av de som kör bil inne i området men inte passerar gränsen.

Kontoret anser att systemet med fordonsdosa är ett enklare system, och att det är en fördel att kunna ha en högre avgift i rusningstid än mitt på dagen. En områdesavgift enligt London-modellen torde inte medge en differentiering av avgifterna över dagen.

S

Enligt kontorets uppfattning bör inte Essingeleden avgiftsbeläggas. Det skulle innebära ytterligare ett hinder att få stockholmsregionen att fungera som en arbets- och bostadsmarknad.

Det är vidare klokt att inte nu försöka införa flera zoner utan koncentrera ansträngningarna på att få avgiftssnittet runt innerstaden att fungera på ett effektivt och smidigt sätt.

Övrigt

Som stadsledningskontoret framhåller, måste nu planeringsarbetet för försöket med miljöavgifter fortsätta. Kontoret kommer därvid att medverka inom en rad olika områden.

En fråga som kontoret kommer att ta tag i är den närmare placeringen av portalerna, var de skall ställas, ansvarfrågor, upplåtelse, bygglov etc. Det blir en fråga om samarbete med bl.a. Vägverket och berörda stadsdelsnämnder.

En annan viktig fråga som ligger inom kontorets kompetens- och ansvarsområde är uppföljning av trafiken, såväl före som under försöket. Tillräckliga resurser och därmed medel krävs för att kunna följa och mäta de förändringar i trafikvolym, framkomlighet, trafiksäkerhetsläge m.m. som införandet av miljöavgifter ger upphov till. Kontoret har för närvarande inte sådana resurser tillgängliga i budget.

Kontoret är berett att medverka även i övrigt i den omfattning som nämnden finner vara lämplig.

Kontoret föreslår att nämnden som svar på remissen från kommunstyrelsen överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande.

SLUT