

**Yttrande över remissen Framställan om förändrad
trängselskatt i Stockholm****Landstingsstyrelsen föreslår besluta**

att ansöka hos regeringen att bilda Region Stockholm

att utöver lagda förslag på trängselavgifter också inkludera innerstads- och Saltsjö-Mälarsnittet

att undanta all vägbaserad kollektivtrafik från trängselskatten att avge yttrande till finansdepartementet i enlighet med nedanstående:

I Stockholms stad genomfördes en folkomröstning inför införandet av trängselskatt 2006 där motivet var att pengarna skulle användas till kollektivtrafik och vägar. Idag 7 år senare har ännu inte en krona gått till kollektivtrafiken utan samtliga intäkter går till vägar och då främst för att i 40 år bekosta en två mil motorvägstunnel, Förbifart Stockholm.

För att klara klimatmålen, en ökande tillströmning av invånare och samtidigt erbjuda bilister ett reellt alternativ för sina resor, måste trängselskatten användas till utbyggd kollektivtrafik. Därför ska Landstinget verka för att trängselskatten delegeras till regional nivå. En förutsättning för detta är att regionbildning sker parallellt så att rådighet erhålls.

Trängselskatten är ett mycket effektivt styrmedel och den åtgärd som hittills bäst lyckats minska biltrafiken i Stockholm. För att minska trafiken och ställa om till ett hållbart trafiksystem behöver dagens utformning av trängselskatten utvecklas. Mer flexibla avgifter bör införas och inkomsterna från trängselskatten ska investeras i kollektivtrafiken. Trängselskatt på Essingeleden ska skyndsamt komma till, Norra länken ska omfattas i samband med att den

öppnas. Det viktigaste målet måste vara minskade trafiknivåer för en bättre framkomlighet. Intäkterna ska även fortsättningsvis ses som ett sekundärt mål.

Trafikprognoser för 2020 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 innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet med cirka 7 procent. Trafikminskningen ger ökad framkomlighet och körlängderna i högtrafik förväntas minska vid flera viktiga flaskhalsar.

I förslaget står det att trängselskatten ska betalas för tunga fordon över 3,5 ton totalvikt, vilket i så fall också inkluderar bussar. Idag är bussar över 14 ton befriade från trängselskatt, men riskerar enligt förslaget nu att omfattas av trängselskatt. För trängselns och miljöns skull är bussen det bästa alternativet bland transportfordon på väg, då det kan förflytta väsentligt många fler personer på motsvarande vägutrymme än en personbil. En väsentlig åtgärd för att minska trängslen är att få fler resenärer att välja kollektivtrafik före bilen genom att öka framkomligheten för bussar. Det handlar om att prioritera busskörfält, införa reversibla busskörfält samt signalprioritering. Miljöpartiet vill understryka betydelsen av fler busskörfält i Stockholms innerstad samt att all kollektivtrafik på väg undantas från skyldigheten att betala trängselavgift.