

Landstingsstyrelsen, ärende 24

Särskilt uttalande om yttrande över framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm (2013/2857)

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. Stockholmsarna 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 stockholmsarna 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 intecknar 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 stockholmsarna 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 förslaget till remissyttrande framhålls vikten av att intäkterna behandlas som regional medfinansiering av infrastruktur:

'På samma sätt är det med frågor som rör de resurser som trängselskatten genererar. Det är nära nog uteslutande invånarna i Stockholms län som står för dessa och därför måste de ses som en regional medfinansiering vid större samhällsinvesteringar i trafiken och särskilt då kollektivtrafiken.'

Samtidigt har finanslandstingsrådet i samband med regeringens presentation av tunnelbaneutbyggnad ställt sig bakom en förhandlingsuppgörelse där detta inte uppfylls. Att staten enbart bidrar med 18 procent av finansieringen till tunnelbanan kan inte anses vara i enlighet med det förslag till yttrande som här föreligger. Vår tolkning kan inte vara annat än att finanslandstingsrådet 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.