



Box 3032  
169 03 Solna  
info@kollektivtrafikant.nu

## Remissvar: Motion om införande av trängselavgifter på Essingeleden (Dnr 314-565/2010)

Trängselavgifter på Essingeleden är beräknat att införas i samband med öppnandet av Förbifart Stockholm, det vill säga tidigast runt 2021. Resenärsföreningen Kollektivtrafikant Sthlm anser trängselproblemen på Essingeleden redan idag är så allvarliga att det är oansvarigt att avvakta en eventuell invigning av Förbifart Stockholm innan avgifter införs på Essingeleden.

Att avgift på Essingeleden bör införas så snart som möjligt stärks av Vägverkets egna utredningar. I utredningen "Nya färjeleder i Stockholm" från Vägverket anges att när Förbifart Stockholm öppnar så förväntas köerna på Essingeleden att bli som idag, i bästa fall "marginellt bättre". För att åstadkomma bättre framkomlighet på Essingeleden hänvisas Vägverket till trängselavgifter.

En viktig anledning till att avgift ännu inte har införts på Essingeleden är att man från politiskt håll har uttryckt att det ska finnas en avgiftsfri vägpassage genom Stockholm. Kollektivtrafikant Sthlm anser att idén att det ska finnas en avgiftsfri vägpassage genom Stockholm är orealistisk. Rapporten "Bättre kollektivtrafiklösningar för Förbifart Stockholm" som trafik konsultbolaget Trivector Traffic har tagit fram åt föreningen under våren 2010 visar att Förbifart Stockholm mycket snabbt kommer att bli överbelastad. Redan 2030, det vill säga mindre än tio år efter invigningen beräknas de första köerna uppstå på vägen. Det innebär att Förbifart Stockholm mycket sannolikt måste avgiftsregleras om trafiken ska flyta. Det innebär att det även med en färdigställd Förbifart inte kommer att finnas någon avgiftsfri passage. Det finns därför ingen som helst anledning att avvakta en eventuell invigning av Förbifart Stockholm innan avgift införs på Essingeleden.

Vi vill också betona att allt talar för att det även med en relativt kraftig utveckling på tekniksidan och konverteringen till alternativa bränslen för vägfordon kommer att krävas mycket kraftiga ekonomiska styrmedel för att klara de klimatåtaganden som gjordes inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen, där det ingår som mål att vägtrafikens klimatpåverkande utsläpp ska minska med 30 procent till år 2030. De beräkningar Regionplanekontoret har gjort visar att det skulle behövas en ökning av den kilometerberoende kostnaden för bil med 30 procent och områdesavgifter på 210 kronor per dygn (motsvarande 150 kronor per dygn i dagens inkomstnivå) för att köra bil i ett område som avgränsas av Förbifart Stockholm-Norrortsleden-Södertörnsleden (dvs inkluderar större delen av centrala Stockholmsregionen) för att nå klimatmålet för vägtrafiken i Stockholm år 2030. Detta medför i sin tur ökade krav på fullgoda alternativa färdmedel till bilen.

Avgifter på Essingeleden är ett viktigt första steg för att nå klimatmålen och öka framkomligheten i Stockholmstrafiken. Det viktigt att detta genomförs på ett effektivt sätt. Vi anser att det är fel att ta ut trängselavgifter med främsta syfte att hitta en ny finansieringskälla. Detta gäller t ex förslaget att låta de existerande trängselavgifterna och de planerade trängselavgifterna på Essingeleden användas för att finansiera byggandet av Förbifart Stockholm. De ekonomiska kalkyler som har gjort för detta projekt visar att det krävs årliga trafikökningar för att projektet ska vara ekonomiskt genomförbart. Det betyder att trängselavgifterna tappar syftet att verka för minskad trafik, bättre miljö och ökad framkomlighet. Vi anser att detta förhållningssätt inte ger de bästa eller samhällsekonomiskt mest effektiva lösningarna. Utredandet av trängselavgift på Essingeleden måste genomföras parallellt med en översyn av de befintliga avgifter och systemet i innerstaden. Även en eventuell avgift på Södra länken bör ingå i denna översyn.

Vid införandet av trängselavgifter i innerstaden parerades detta med en mycket kraftig satsning på nya stombusslinjer in till innerstaden. Eftersom avgifter på Essingeleden beräknas styra över mycket resande till SL-trafiken är det viktigt att en sådan avgift på liknande sätt pareras med en kraftigt ökad

satsning på SL-trafiken. Essingeleden används idag minimalt för linjebusstrafik. I Södra länken går ingen linjebusstrafik alls. Kollektivtrafikant Sthlm menar att det finns stor potential att utnyttja det vägutrymme som uppstår vid införandet av trängselavgifter för framförallt direktbusslinjer mellan södra och östra Stockholm och de stora arbetsplatsområdena på Kungsholmen, Solna och Kista. Möjligheterna att införa busskörfält på Essingeleden bör definitivt utredas i samband införandet av trängselavgifter. Detta ligger också mycket väl i linje med miljöåtagandena inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen.

Kollektivkörfält reserverade för en turtät kollektivtrafik innebär att vägytans kapacitet kan ökas drastiskt. Ett kollektivkörfält för bussar kan erbjuda resmöjligheter för 5-10 gånger så många resenärer som ett körfält för personbilar. Kollektivtrafikkörfält har normalt också fördelen att kunna ge utryckningsfordon förbättrad framkomlighet då man snabbt behöver ta sig fram.

### **Sammanfattning:**

Resenärsföreningen Kollektivtrafikant Sthlm är mycket positiva till ett snart införande av trängselavgifter på Essingeleden. Vi anser dock att en utredning kring detta även måste omfatta Södra länken samt titta på nödvändiga förbättringar av det befintliga avgiftssystemet. Syftet med översynen bör i första hand vara att förbättra miljön och öka framkomligheten i Stockholmstrafiken, inte att hitta ytterligare en inkomstkälla för investeringar i ny infrastruktur. Eftersom Trafikverkets beräkningar visar att Förbifart Stockholm kommer att få köbildningar mycket snart efter invigningen anser föreningen att det är orealistiskt att tro att det går att hålla en avgiftsfri vägpassage mellan södra och norra Stockholm. Detta stärks av Regionplanekontorets beräkningar som visar att de miljöåtaganden som gjorts inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen kräver mycket kraftiga ekonomiska styrmedel för att hålla tillbaka trafikökningarna på vägnätet. För att parera de resandeökningar i SL-trafiken som beräknas ske när avgift införs på Essingeleden bör fler direktbusslinjer införas från södra och östra Stockholm till arbetsplatsområden i centrala och norra delarna av staden.