

Finansroteln
Stockholms Stadshus
105 35 Stockholm

Yttrande om försöksverksamhet med miljöavgifter

Sammanfattning: Kollektivtrafikant Stockholm tycker att förslaget är bra! Dock tycker vi det är viktigt att det mycket tydligt uttalas att nettointäkten av avgifterna ska gå oavkortat till kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikant Stockholm arbetar inte med bilisternas situation, men trängsel- eller miljöavgifter kan ändå påverka oss, som vill åka kollektivt. Vi ser följande samband:

1. Pengarna från avgifterna bör användas för att förbättra befintlig kollektivtrafik, och till investeringar i t.ex. nya spår. Genom att förbättra befintlig kollektivtrafik med t.ex. direktbussar, kan vi klara oss från överfulla tåg - det är nog i pendeltågstrafiken det är svårast att klara tillkommande f.d. bilister. Vi håller med SL om, att standarden bör vara minst lika bra, helst bättre, redan den dag trängselavgifterna införs. På sikt bör dock kollektivtrafiken byggas ut med pengar från avgifterna. Pengarna kan då användas till nya spår genom Stockholm, och till nya tvärspårvägar med mera.
2. Pålitligheten ökar. När trängselavgifter införs, minskar trängseln för biltrafiken och för busstrafiken. Bussarna kan då komma fram snabbare, men framför allt blir det lättare att lägga tidtabeller, som håller. Vi kommer att få ökad kvalitet i busstrafiken - regulariteten höjs. Vi slipper stå och vänta 5-10 min extra, för att bussen fastnat i kö. Sedan riskerar förseningen att accelerera, när bussen blivit överfull.
3. Vi hoppas, att SL utnyttjar bussarnas kortare körtider till ökad turtäthet, och inte till allmänna besparingar, i form av färre bussar.
4. Det kan bli möjligt att få busskörfält på ställen, där dagens bilträngsel gör detta svårt.
5. Kollektivtrafikanter är också gångtrafikanter, och en del av tiden spenderas vid t.ex. busshållplatser. Med minskad biltrafik blir trafikmiljön säkrare, renare och tystare. Det blir helt enkelt trevligare att åka kollektivt. Det kan också vara trevligt att se nya grupper,

KOLLEKTIVTRAFIKANT STOCKHOLM

Bergsunds Strand 13, 117 38 Stockholm TEL: 08-66 88 010, FAX: 08-84 64 84
E -post: kollektivtrafik@hotmail.com Hemsida: <http://www.kollektivtrafikant.org>
Org. Nr 802405-2279 Postgiro Nr 608 24 24-0

f.d. bilister, som medresenärer. (I vissa områden, där mest ungdomar åker kollektivt, kan det vara bra med fler vuxna.)

6. Någonstans i länet bör man också göra prov med ny teknik som balktrafik och spårtaxi.

Balktrafik innehåller bl.a. små balkbilar och balkbussar, som har bedömts ge kortare restider, bättre komfort, och högre kapacitet, till en lägre kostnad än motsvarigheterna i vägtrafiken. Därutöver bedöms balkbussar ge kortare gångavstånd och mindre väntetider än vägbussar. Infrastrukturen uppskattas kosta väsentligt mindre än vägar och spår. Spårtaxi är ett system som försöker efterlikna en del av bilens positiva egenskaper.

Försöksbetingelser

Det är av stor vikt, att försöket med miljöavgifter lyckas. Samtidigt är det mycket svårt att kalkylera exakt vilka avgiftsnivåer, vilka tider och vilka gränssnitt, som ger det förväntade resultatet. Därför bör försöket göras i minst två etapper, så att man får möjlighet att korrigera olika parametrar, om önskad effekt inte uppnås vid starten. Eftersom avgiften i juridisk mening är en skatt, och endast Riksdagen kan besluta om skatter, så bör beslutsunderlaget se ut så, att Riksdagen ger staden vissa intervall att reglera inom. Riksdagen fastställer en högsta avgift, som inte nödvändigtvis behöver tas ut.

Undantag från avgifter

För att uppnå största möjliga effekt med försöket, bör man medge så få undantag som möjligt från avgiften. Även kollektivtrafikens bussar kan betala. Genom att avgifterna till fullo går tillbaka till kollektivtrafiken, så uppnår man önskade styreffekter, utan att kollektivtrafiken nettobelastas.

Avgift på Essingeleden?

Man kan förvänta sig två motverkande effekter av avgiften på Essingeleden: Då många använder Essingeleden som en in- och utfartsväg, så bör den totala minskningen av trafiken även märkas som en minskning på Essingeleden. Men samtidigt kan man förvänta sig, att en del av den trafik, som i dag går rakt igenom innerstaden, kommer att föras över till Essingeleden, med en ökning som följd. Då Essingeleden redan i dag är hårt belastad under rusningstimmarna, vore en nettoökning av trafiken något, som skulle skada avgiftssystemets anseende. Kollektivtrafikant Stockholm anser därför att Stockholms Stad ska komma överens med Staten om, att avgifter ska kunna få tas ut i rusningstid på den statliga Essingeleden.

Lidingö

Skall Lidingös bilister betala avgift för att få lämna sin egen ö? Alternativt ska Lidingös bilister få åka gratis in till centrum, när andra måste betala. Idealet vore, att man kunde konstruera systemet så, att Lidingöbilisterna inte behövde betala, när de körde mellan Ropsten och Roslagstull-Norrtull, men däremot, om de körde in i Stockholms centrum. Om undantag gör för Lidingö, är det viktigt att det klart uttalas, att detta är ett temporärt undantag som kommer att upphöra, den dag Norra Länken öppnas.

Moms

Eftersom avgifter till kollektivtrafiken är momsbelagda, bör i rättvisans namn även trängselavgifter vara momsbelagda. Detta kommer också att gynna den yrkesmässig trafiken, som får kvitta sina momsutgifter mot egna momsinkomster.

Fordonsdosa

Vi delar Stadsledningskontoret åsikt, att s.k. fordonsdosa är bättre än videoregistrering och andra tänkbara tekniker.

Med vänlig hälsning

KOLLEKTIVTRAFIKANT STOCKHOLM

Karl Krook
ordförande