

Motion till riksdagen 2010/11:Sk3

av David Lång och Mikael Jansson (SD)
med anledning av prop. 2010/11:133

Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt och tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inte ska vidta några ytterligare åtgärder för att införa trängselskatt i Göteborg innan en lokal folkomröstning har genomförts.

Motivering

Ett införande av trängselskatt i Göteborg innebär en stor investering för samhället och högst märkbara konsekvenser för de medborgare som påverkas. Frågan är av stor vikt för många och det lokala engagemanget är stort. En namninsamling har resulterat i att nära 23 000 namnteckningar samlats in i Göteborg till stöd för en folkomröstning. Därutöver samlades ytterligare mer än 5 000 namnunderskrifter in från personer som bor på pendlingsavstånd från staden.

Under den förra mandatperioden var Sverigedemokraterna ensamt om att rösta emot trängselskatten i Göteborgs kommunfullmäktige. I valet 2010 gick partiet framåt samtidigt som ett enfrågeparti, vars enda fråga är att motverka ett införande av trängselskatten, vann fem kommunala mandat i Göteborg. Det är således helt klart att frågan om trängselskatt är mycket viktig för en stor del av befolkningen i Göteborg och dess närhet.

En folkomröstning skulle ge införandet av trängselskatt en större demokratisk legitimitet och även öka acceptansen hos dem som påverkas. Svensk demokrati behöver vitaliseras genom att medborgarna tillåts yttra sig i stora och viktiga frågor. I samband med de allmänna valen 2006 genomfördes en folkomröstning om trängselskatt i Stockholm, vilket ledde till en ökad acceptans och en livlig debatt.

Fel! Okänt namn på

Infrastruktursatsningarna i Göteborg med omnejd är av vikt för hela landet eftersom Göteborg är vår största export- och importhamn och därför att kollektivtrafiken i Göteborg är generellt eftersatt. Alternativet till en trängselskatt är att investeringarna sker med vanlig skatt. En lösning utan trängselskatt innebär att de dyra betalstationerna inte behövs och dessa pengar kan läggas på rena trafiksatsningar i stället. Det rör sig om nästan 1 miljard kronor initialt och sedan runt 200 miljoner kronor per år som kunde användas bättre.

Trängselskatten har en svag arbetslinjeprofil. Många i Göteborg som måste ha bil för att ta sig till och från jobb och förskolor har ingen möjlighet att åka kollektivt på grund av de svaga allmänna trafiksystemen. Trängselskatt om i många fall över tusen kronor per månad, eller i regeringens nya förslag oftast strax under tusen kronor per månad, blir kostsamt för dessa varav många är låg- och medelinkomsttagare.

För att komma till rätta med Göteborgs trafikproblem krävs mer än de åtgärder som ryms i det västsvenska paketet. I stället för att förtäta Göteborg i centrum och samtidigt införa trängselavgifter just vid inpassage dit så bör Göteborg planera för en modern kollektivtrafik med hög medelfart och planfrihet. Förtätningen av Göteborg när Göteborg växer kan också göras i flera kärnor och mer höglänt för att motverka trängsel och för att minska hotbilden av framtida högt vatten.

Det är med andra ord inte säkert att trängselskatt är den bästa lösningen, ej heller att ett införande av trängselskatt har stöd hos Göteborgs invånare. Med anledning av det ovan anförda bör regeringen inte vidta ytterligare åtgärder för ett införande av trängselskatt förrän medborgarna tillåts yttra sig genom en lokal folkomröstning.

Stockholm den 11 maj 2011

David Lång (SD)

Mikael Jansson (SD)