

Motion till riksdagen 2013/14:Sk5

av **Jacob Johnson m.fl. (V)**
med anledning av prop. 2013/14:76

Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommunerna själva bör få avgöra om de vill införa trängselskatt och hur intäkterna ska användas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på trängselskatt för utlandsregistrerade fordon.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det inte bör fastställas en ändring av nivån för trängselskatt på Essingeleden med anledning av ett eventuellt öppnande av Förbifart Stockholm.

2 Bakgrund

Klimatförändringarna är vår tids viktigaste framtidsfråga. För att minska utsläppen av växthusgaser måste bilismen minska och andelen resande med kollektivtrafik öka. I Stockholm resulterar en sådan omställning även i ökat kapacitetsutrymme i trafiken och i bättre luftkvalitet. För att klara klimatmålen har både Trafikverket och Naturvårdsverket bedömt att personbilstrafiken måste minska med 20 procent till 2030 i Sverige som helhet, och rimligen ännu mer i storstäderna som har goda förutsättningar för kollektivtrafik. Trängselskatter och avgifter är nödvändiga styrmedel för en sådan utveckling och bör tillämpas i ökad utsträckning.

Syftet med trängselavgifter är att minska trängseln för att uppnå våra miljömål. Vi delar Naturvårdsverkets bedömning att de ökade intäkterna från trängselskatter bör användas till satsningar som leder till en övergång från vägtrafik till trafik som är bättre ur miljösynpunkt. Vänsterpartiets inställning till Förbifart Stockholm är sedan länge välkänd. Vi motsätter oss motorvägs-

Fel! Okänt namn på

bygget då det kommer att leda till ökade utsläpp i Stockholmsregionen samt då det står i vägen för de viktiga investeringar som behöver göras i kollektivtrafiken. I enlighet med det ovan sagda menar vi därför att intäkterna från trängselskatten ska gå till utbyggd kollektivtrafik, precis som folkomröstningen 2006 fastslog. Det är förödande för våra klimatansträngningar att överskottet från intäkterna av trängselskatterna – undantaget de i propositionen föreslagna ökade intäkterna – är låsta till Förbifart Stockholm i ca 45 år. Detta begränsar kraftigt utrymmet för investeringar i långsiktigt hållbara trafiklösningar i Stockholm.

3 Kommunerna bör själva få besluta om trängselskatt

En kommun kan i dag inte besluta om införande av trängselskatt och om hur intäkterna från denna ska användas. Kommuner bör själva få avgöra om de vill införa trängselskatt och hur intäkterna ska användas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att det är hög tid att regeringen återkommer med en lösning för hur även utlandsregistrerade fordon kan omfattas av trängselskatt. För att stärka acceptansen för trängselskatter i både Stockholm och Göteborg och skapa konkurrensneutralitet i åkeribranschen måste beskattning av även dessa fordon möjliggöras. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på trängselskatt för utlandsregistrerade fordon. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet har under ett flertal år varit positivt till införande av trängselskatt på Essingeleden, och välkomnar därför ett införande. Vi anser dock att det inte finns anledning för regeringen att redan nu uttrycka framtida ändringar av nivån på trängselskatterna på Essingeleden med anledning av Förbifart Stockholms eventuella införande 2022. En ändring av nivån för trängselskatt på Essingeleden med anledning av eventuellt öppnande av Förbifart Stockholm bör därför inte fastställas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

De förändringar i trängselskatt som propositionen föreslår kräver reserverade busskörfält för att öka kapaciteten i kollektivtrafiken över trängselskattsnitten. Dessutom bör linjelagd respektive särskild kollektivtrafik (färdtjänst, skolskjuts, skolresor) även fortsättningsvis undantas från trängselskatt.

4 Statligt stöd för hållbara infrastruktursatsningar

Vänsterpartiet anser att det är bra att det antligen planeras för en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län, vilket vi länge har verkat för. Vi har länge

Fel! Okänt namn på

förespråkat en tunnelbana till Nacka Forum, men vi vill också se en förlängning i steg två till Orminge centrum. Vänsterpartiet har även under en längre tid förordat utbyggd tunnelbana från Odenplan till Karolinska/Hagastaden med vidare förlängning till Solna station. Detta har dock under lång tid mött motstånd från borgerliga partier, vilket sannolikt lett till en fördyrad tunnelbanelösning till Karolinska. Vi ser även behov av en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö station samt en förlängning av grön linje från Skarpnäck till Tyresö. En angelägen satsning som måste till i närtid är utbyggnaden av Spårväg Syd i två etapper. Vi vill även utreda möjligheten till tunnelbana från Liljeholmen till Fridhemsplan med vidare förlängning i nordostlig eller nordvästlig riktning. Vi anser att en förlängning bör införas inte bara från Akalla till Barkaby station utan även från Hjulsta till Barkaby station så att en ”ringlinje” bildas mellan Hjulsta och Akalla. Genom att sammanlänka de blå linjerna skulle tillgängligheten öka ytterligare för boende runt Järvafältet och nya resemönster skapas. Vi vill även se stora satsningar på ökad cykeltrafik i Stockholmsregionen, vilket skulle underlättas av en statlig medfinansiering.

Ett investeringsbeslut av denna storlek bör helst ske genom en bred överenskommelse. Staten har ett stort ansvar för att en ökad kapacitet i kollektivtrafiken skapas i hela landet och i synnerhet i våra storstäder. Vi anser att 2013 års Stockholmsförhandling med endast 18 procents finansiering från staten är alltför låg, då en hållbar trafiksituation i Stockholm i hög grad är en nationell angelägenhet. Vänsterpartiet har i förslag till statsbudget för perioden 2014–2016 föreslagit kraftigt ökat statligt stöd för den lokala och regionala kollektivtrafiken samt riktat stöd till spårtrafik i våra städer.

Stockholm den 21 februari 2014

Jacob Johnson (V)

Ulla Andersson (V)

Ali Esbati (V)

Wivi-Anne Johansson (V)

Siv Holma (V)

Rossana Dinamarca (V)

Christina Höj Larsen (V)

Jens Holm (V)