

Ge oss kraft
att förändra
Pg.901909-2



Naturskyddsföreningen

Fixa Stockholmstrafiken

Stockholmsöverenskommelsen

Investeringar (milj kr)

	Start före 2020	Start 2020-2030	Totalt
Spår	47 800-49 800	20 200-20 700	68 000-70 500
Väg	51 000	12 500-13 400	63 500-64 400
Summa	98 800-100 800	32 700-34 100	131 500-134 900
"Östlig förbindelse"		12 000	12 000
Summa	98 800-100 800	44 700-46 100	143 300-146 900

Stockholmsöverenskommelsen

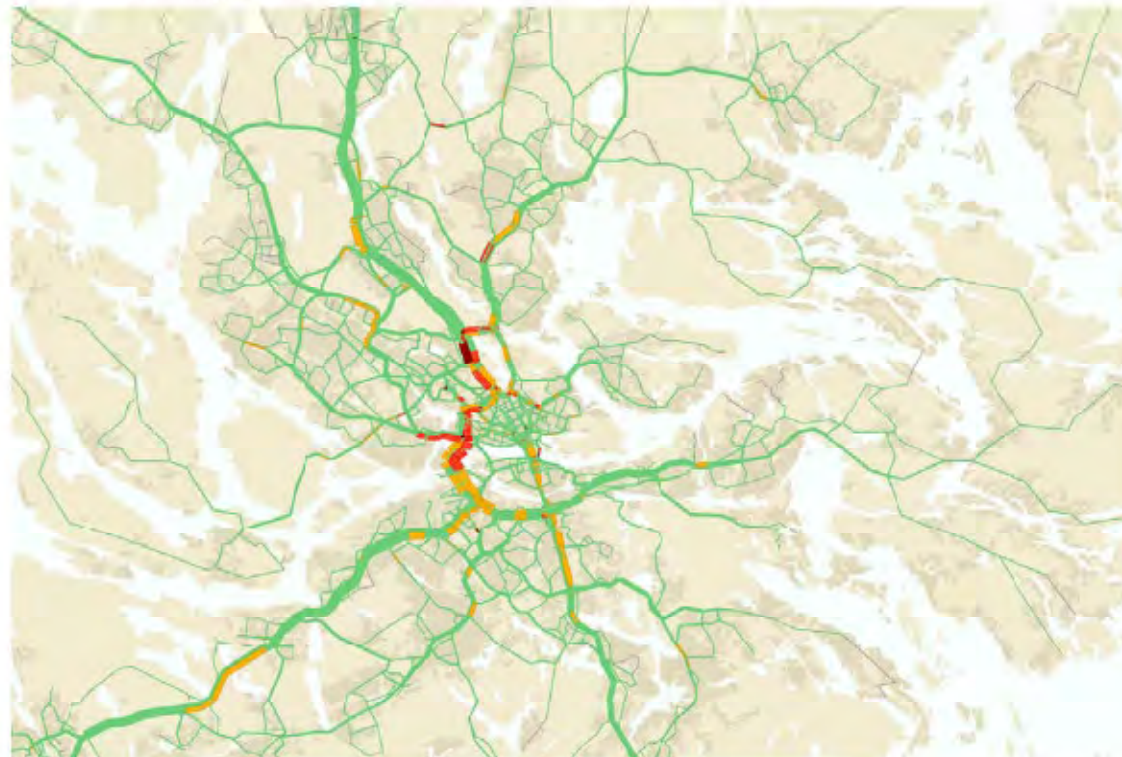
Investeringar (milj kr)

	Start före 2020	Start 2020-2030	Totalt
Spår	47 800-49 800	20 200-20 700	68 000-70 500
Väg	51 000	12 500-13 400	63 500-64 400
Summa	98 800-100 800	32 700-34 100	131 500-134 900
"Östlig förbindelse"		12 000	12 000
Summa	98 800-100 800	44 700-46 100	143 300-146 900

"Mot denna bakgrund anser parterna att Stockholmsregionen ska ha målet att sänka utsläppen för vägtrafiken i Stockholms län med 30 procent till 2030."

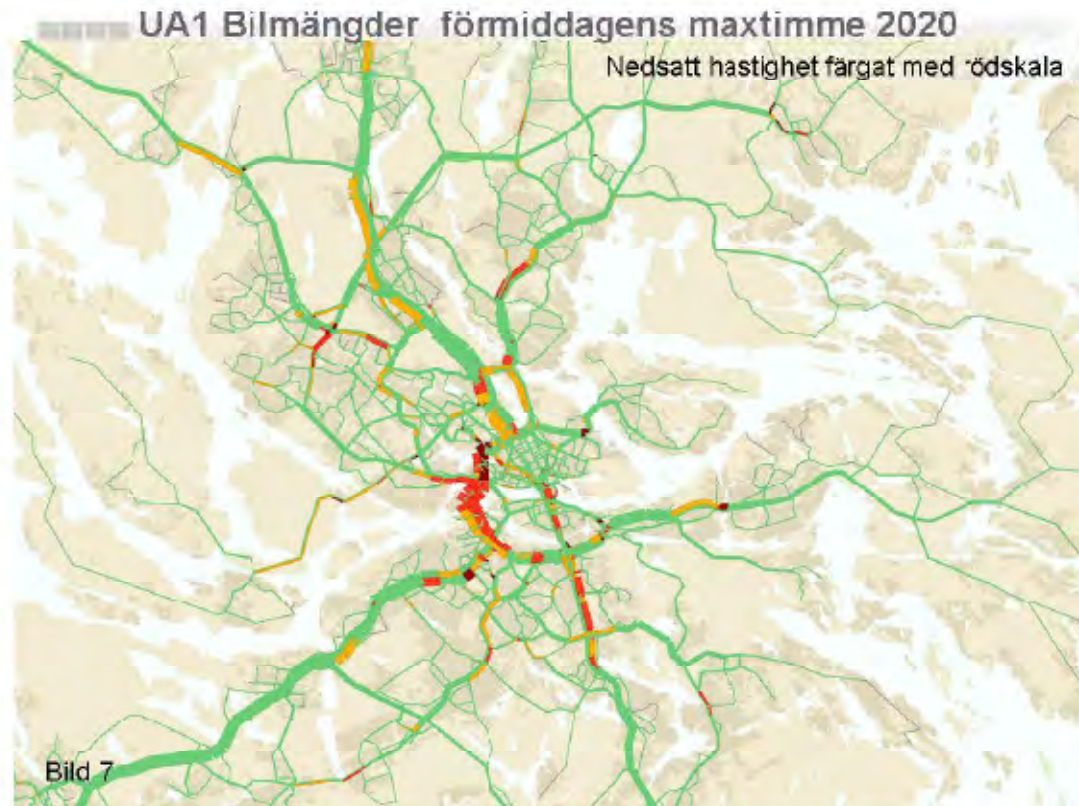
Fixar Stockholmsöverenskommelsen köerna?

Bild 45 Bilmängder förmiddagens maxtimme 2007



Källa: Konsekvensbedömningar av underlag till
Stockholmsförhandlingens resultat, WSP nov 2007

Fixar Stockholmsöverenskommelsen köerna?



Källa: Konsekvensbedömningar av underlag till
Stockholmsförhandlingens resultat, WSP nov 2007.

Obs – befolkning 2015 men infrastruktur 2020!

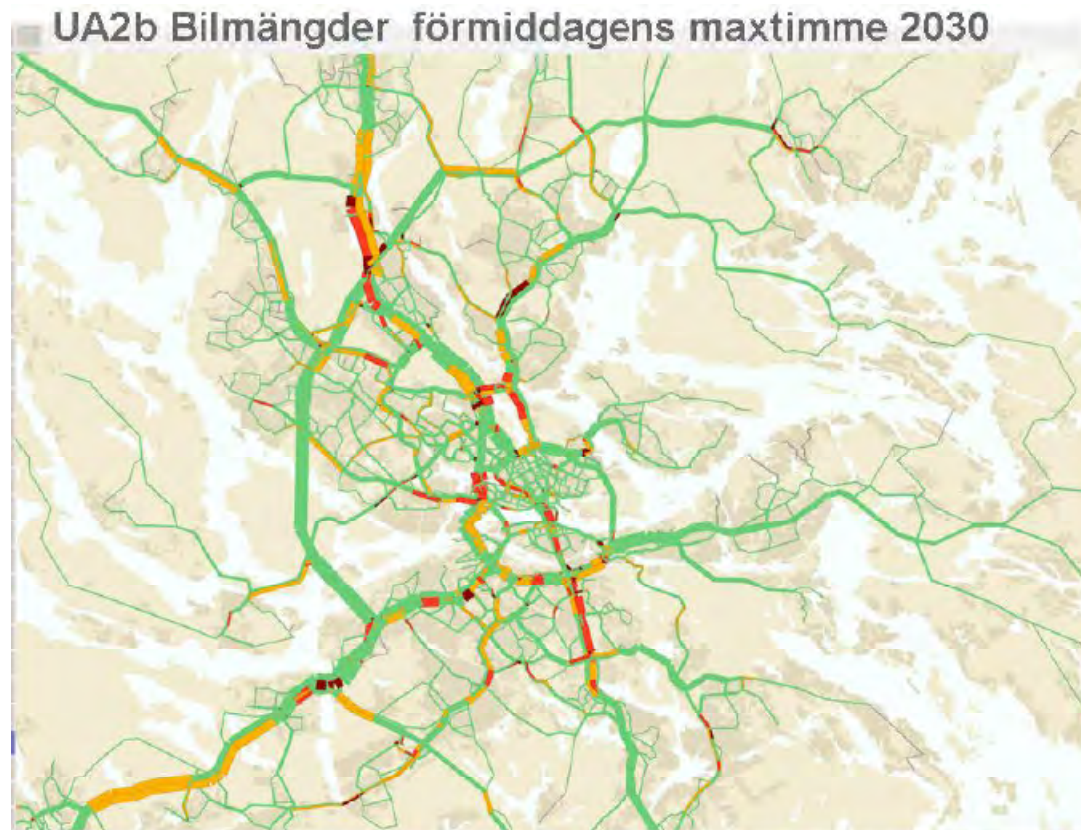
Fixar Stockholmsöverenskommelsen köerna?

Prognoser för trängseln

	Andel körfält med nedsatt fart* i rusningstid	Antal fordon med nedsatt fart* i rusningstid
Idag	0,1 %	25 000
2020	0,3 %	121 000

*högst 2/3 av skyltad fart

Fixar Stockholmsöverenskommelsen köerna?



Källa: Konsekvensbedömningar av underlag till
Stockholmsförhandlingens resultat, WSP nov 2007

Fixar Stockholmsöverenskommelsen köerna?

Prognoser för trängseln

	Andel körfält med nedsatt fart* i rusningstid	Antal fordon med nedsatt fart* i rusningstid
Idag	0,1 %	25 000
2020	0,3 %	121 000
2030	0,5 %	189 000

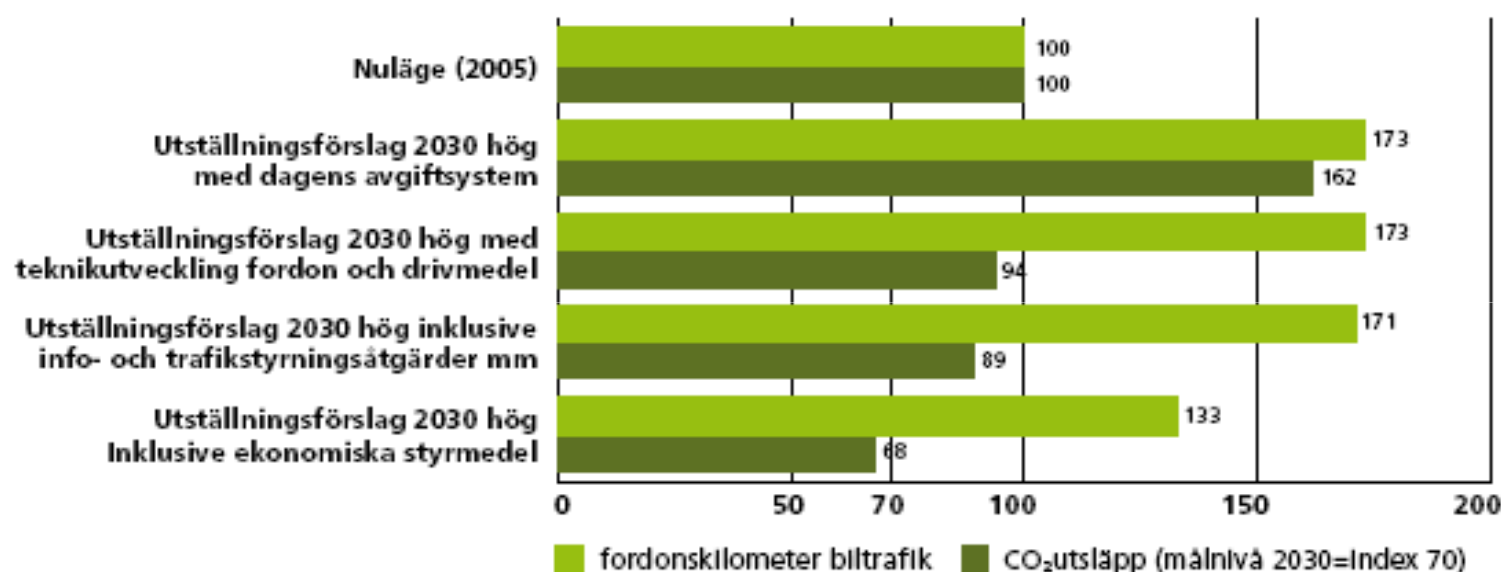
*högst 2/3 av skyltad fart

Stockholmsöverenskommelsen ger minskad andel kollektivtrafik

	Andel bil	Andel kollektivtrafik
2005	39	42
2030 enl Stockholmsöverenskommelsen	50	37

RUFS 2010 förutsätter halverad trafiktillväxt

Diagram 20. Olika åtgärders och styrmedels inverkan på utsläpp och trafikarbete

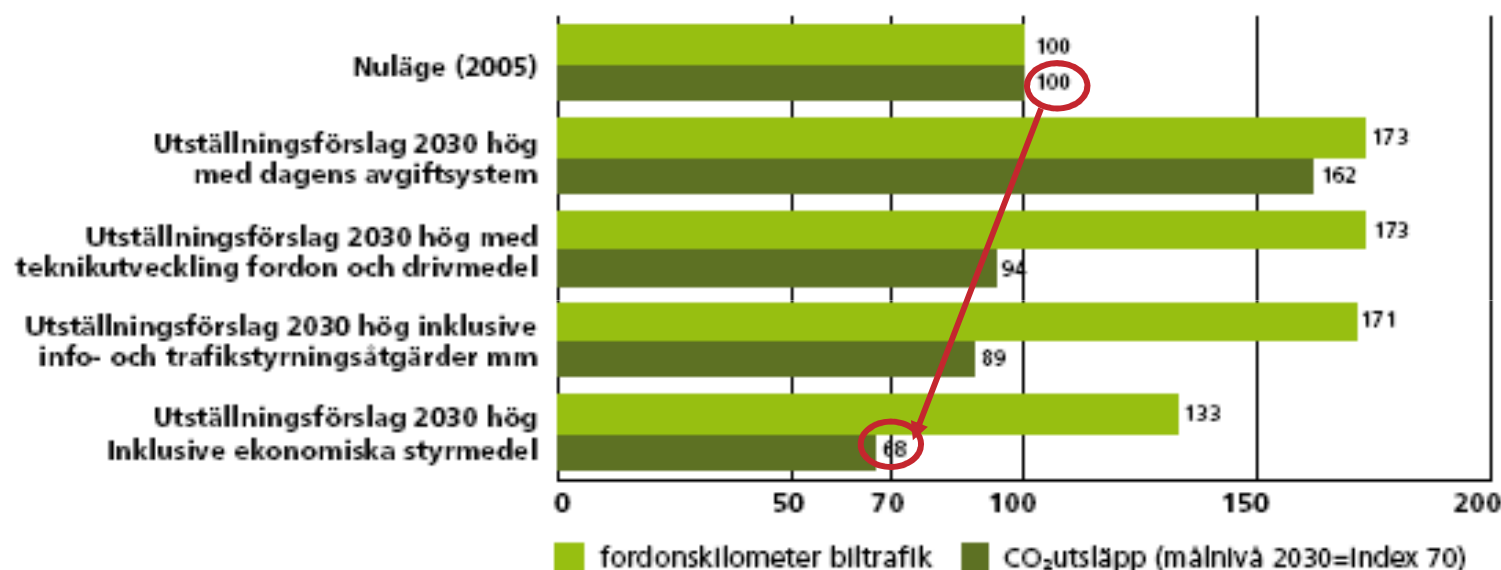


Diagrammet illustrerar hur den i utvecklingsplanen angivna utbyggnaden av transportsystemet till 2030 i kombination med andra åtgärder kan förväntas påverka bilresandet och koldioxidutsläppen i regionen. För att klara utsläppsmålet för koldioxid ekvivalenter krävs såväl en kraftfull teknikutveckling som effektiva informations- och trafikstyrningsåtgärder samt ekonomiska styrmedel.

Källa: Regionplanekontoret

RUFS 2010 förutsätter halverad trafiktillväxt

Diagram 20. Olika åtgärders och styrmedels inverkan på utsläpp och trafikarbete

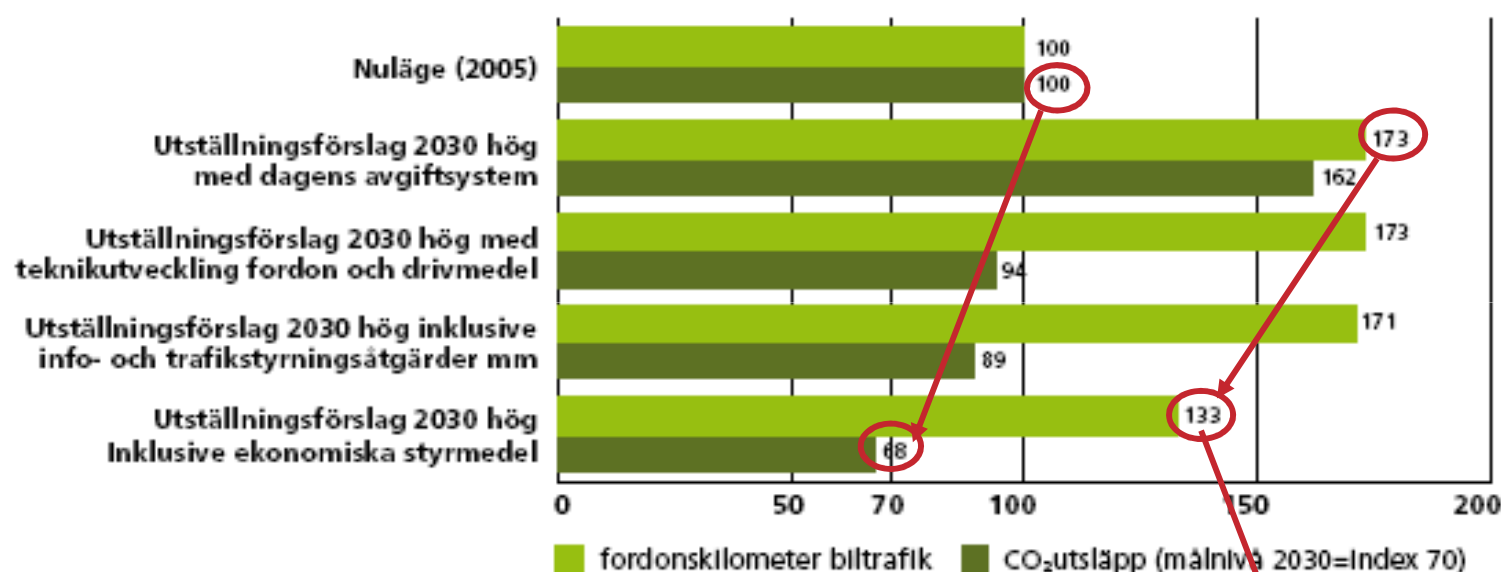


Diagrammet illustrerar hur den i utvecklingsplanen angivna utbyggnaden av transportsystemet till 2030 i kombination med andra åtgärder kan förväntas påverka bilresandet och koldioxidutsläppen i regionen. För att klara utsläppsmålet för koldioxidekvivalenter krävs såväl en kraftfull teknikutveckling som effektiva informations- och trafikstyrningsåtgärder samt ekonomiska styrmedel.

Källa: Regionplanekontoret

RUFS 2010 förutsätter halverad trafiktillväxt

Diagram 20. Olika åtgärders och styrmedels inverkan på utsläpp och trafikarbete



Diagrammet illustrerar hur den i utvecklingsplanen angivna utbyggnaden av transportsystemet till 2030 i kombination med andra åtgärder kan förväntas påverka bilresandet och koldioxidutsläppen i regionen. För att klara utsläppsmålet för koldioxid ekvivalenter krävs såväl en kraftfull teknikutveckling som effektiva informations- och trafikstyrningsåtgärder samt ekonomiska styrmedel.

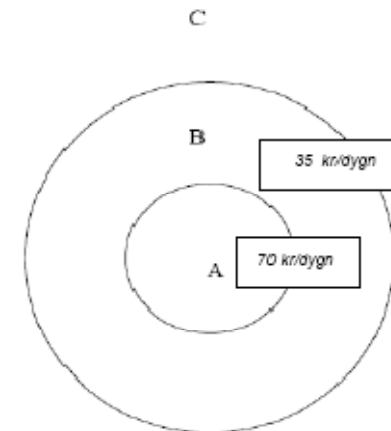
Källa: Regionplanekontoret

Var fjärde bil bort!

RUFS 2010 förutsätter kraftfulla styrmedel

Modellberäkning för att klara klimatmålet

- a. Trängselskatt ersätts av områdesavgifter:
Innanför "Ring" 70 kr/dygn, mellan "Yttre tvärleden" och "Ring" 35 kr/dygn
- b. Km-kostnad indexeras efter köpkraft (+ 38,5%)



RUFS 2010 ger stigande kollektivtrafikandel

	Andel bil	Andel kollektivtrafik
2005	39	42
2030 enl Stockholmsöverenskommelsen	50	37
2030 enligt RUFS 2010	39	46

Stockholmsavtalet = Stockholmsöverens- kommelsen

Ge oss kraft
att förändra
Pg.901909-2

		Kostnad under planperiod						Summa	Summa	Med-	
		LTP	NP	TS	KV	SLL	Övr	frändring	medlars	finans i %	
Nationella spår:		3 487	17 948	296	2 664	3 253	7 715	42 133	27 928	66%	
Cirkusbanan Nydöbaran Västertan-Tungelsta Nydöbaran motstation Kraftsamling Mälardalen Mälardalen, Kallhäll - Barkarby Södertälje hamn - C d.bibelgår Södertälje hamn bytestpunkt, bidrag Södertälje C bytestpunkt, bidrag Kombi Norr, Roserberg, anslutning Spårning Öst/Södra Östern, bidrag Spårning Södra, strångstaket Roslagsbanan etapp 1, bidrag Kommunala följesträckor Roslagsbanan etapp 2, bidrag Statlig följesträcka, Arninge hpl	Följesträcka Krets, bidragstaket Följesträcka (objektstest, enl SF) Södertälje C - Södertälje Mälardalen Barkarby - Tomtebodan Nydöbaran, d.bibelgår etappbyggad Nydöbaran Godars, trafikfärd Följesträcka Västertan TS Västertan, trafikfärd Bussterminal Slussen, bidrag Utslagstunneln utbyggnad, bidrag T-Bana Kallhäll/Kallhällsträcka, bidrag Strångstaket Spårning Syd (7400 mtr), etappstart Spårning Södra-Östern, (2600 mtr) utred Roslagsbanan, utredning										
		LTP	NP	TS	KV	SLL	Övr	Summa	Summa	Med-	
								frändring	medlars	finans i %	
	Nationella vägar:	438	17 808	20 947	2 081	0	3 440	42 315	25 388	60%	
	E28 Norra länken E 18 Hjälmä - Kista E4 Södertälje - Malmköping E4 Tomtebodan - Haga Järna E4 Följesträcka Stockholm Norra länken 73 Algelmen - Fors 258 Södertäljeleden E4 Norrtälje-Kista E4 Roserberg till E4 till Mälby	E18 till Västertan E18 till Roslagsbanan E18 Följesträcka K - Arninge E4 Uppslagsväg - Aranda E4, Gullerödalen - Södertälje E18 Norrtälje-Kallhäll 2+3 E20 till Almelund E18 till Kallhäll E18 till Kallhäll Utredningsmedel - Stålsprojekt									
		LTP	NP	TS	KV	SLL	Övr	Summa	Summa	Med-	
								frändring	medlars	finans i %	
	Regionala vägar:	378	719	4 315	854	10	617	6 083	1 556	26%	
	268 Vallentuna till 76 Följesträcka Norrtälje, etapp 1 221 Lugnet till 226 Ymska-Tullinge Öst, startsträckan förskottet 268 Roteiro - Skäret 76 Följesträcka Norrtälje etapp 1 221 Skarvbron 221 Mölndal - Åsticket 268 R.A. Östra (Kommunstyrelsen) 268 Tappström-Neckesjö	259 Malmköping 226 Huddingeleden 77 Huddinge-Röda 226 till Pålsjö-Tullinge 226 till Malmköping-Södertäljeleden 259 Huddingeleden 57 Gnesta E4 1101 Tullinge 276 Roserberg-Rosersberg 770 till Tullinge 222 till Kvernholmen									
		LTP	NP	TS	KV	SLL	Övr	Summa	Summa	Med-	
								frändring	medlars	finans i %	
	Regionalt kollektivtrafik på väg:	425	0	0	0	425	0	425	425	100%	
	Gullmarsplan Brommaplan	Övriga bytestpunkter Infrastrukturer									
			LTP	NP	TS	KV	SLL	Övr	Summa	Summa	Med-
									frändring	medlars	finans i %
	Regionala åtgärdsåtgärder:	1 492	0	0	575	0	0	2 067	575	28%	
	Bihållstättigheter vidhållstättigheter Trafiksäkerhet Gång och Cykel Nytt & annat	Kollektivtrafiken i Stockholm Lant & prioriterat nät för funktionelltrafik Enstaka vägar Småare traseer för öka bevakningsgärde									
	SUMMA:		7 851	36 317	27 558	3 914	3 688	9 402	93 520	49 862	53%

Sammenligning:	Staten	Med-	%Med-	
Nationella spår:	23 405	17 528	43%	
Nationella vägar:	17 751	25 168	59%	
Regionala vägar:	1 087	5 556	84%	
Regionalt kollektivtrafik på väg:	479	47%	50%	
Regionala åtgärdsåtgärder:	1 492	575	28%	
SUMMA:		44 204	49 862	53%

Stockholmsavtalet = Stockholmsöverens- kommelsen

Sammanfattning:	Staten	Med- finans	% Med- finans
Nationella spår:	23 405	17 928	43%
Nationella vägar:	17 751	25 168	59%
Regionala vägar:	1 097	5 556	84%
Regional koltrafik på väg:	423	425	50%
Regionala åtgärdsplaner:	1 492	575	28%
SUMMA:	44 168	49 652	53%

		Kostnad under planperiod						Summa finansiering	Summa medfinans	Med- finans i %
		LTP	NP	TS	KV	SLL	Övr			
Nationella spår:		3 487	17 948	296	2 664	3 253	7 715	42 133	17 928	43%
Cirkulärs										
Nylinjeban Västerhan-Tungelsta										
Nylångers motstation										
Kraftsamling Mälardalen										
Mälardalen, Kallhäll - Barkarby										
Södertälje harn - C dubbelspår										
Södertälje harn byspunktlösning										
Södertälje C byspunktlösning										
Kombi Norr, Roserberg, anslutning										
Spårväg Öst/Sönderlångan, lösning										
Spårväg Södra, sträckan Söder										
Roslagsbanan ersätt 1, lösning										
Kommuna Sönderlångan										
Roslagsbanan ersätt 2, lösning										
Statlig Sönderlångan										
Nationella vägar:		3 318	17 948	20 947	2 081	0	3 440	42 133	25 168	59%
E28 Norra länken										
E 18 Hälsta - Kista										
E4 Södertälje - Mälardalen										
E4 Tomtebodan - Haga Järna										
E4 Företagen - Stockholm										
Norrtäljeleden										
73 Algelmen - Fors										
258 Södertäljeleden										
E4 Norrtälje - Kista										
E4 Roserberg - Kista										
E4 Roserberg - Kista										
E4 Roserberg - Kista										
Regionala vägar:		378	719	4 315	854	10	617	6 083	5 556	84%
268 Vallentuna - Kista										
76 Företagen - Kista										
221 Södertälje - Kista										
226 Tpl Pålmarav-tpl Högskolan										
226 Tpl Högskolan-Södertäljeleden										
259 Harningsleden										
57 Gnesta E4										
1101 Tullvågen										
276 Roserberg - Roserberg										
790 Tpl Södertälje										
222 Tpl Kvarnholmen										
Regional koltrafik på väg:		423	0	0	0	425	0	425	425	50%
Gulmarplan										
Brommarplan										
Regionala åtgärdsplaner:		1 492	0	0	575	0	0	2 067	575	28%
Bilbehållningsplaner										
Vidhållningsplaner										
Träffsäkerhet										
Gång och Cykel										
nytt & annat										
SUMMA:		7 851	36 317	27 558	3 914	3 688	8 402	93 320	49 852	53%

Sammanfattning:	Staten	Med- finans	% Med- finans
Nationella spår:	23 405	17 928	43%
Nationella vägar:	17 751	25 168	59%
Regionala vägar:	1 097	5 556	84%
Regional koltrafik på väg:	423	425	50%
Regionala åtgärdsplaner:	1 492	575	28%
SUMMA:	44 168	49 652	53%

Ge oss kraft
att förändra
Pg.901909-2

Stockholmsavtalet = Stockholmsöverens- kommelsen

Sammanfattning:	Staten	Med- finans	% Med- finans
Nationella spår:	23 405	17 928	43%
Nationella vägar:	17 751	25 168	59%
Regionala vägar:	1 097	3 550	84%
Regional koltrafik på väg:	423	425	50%
Regionala åtgärdsplaner	1 492	575	28%
SUMMA:	44 168	49 652	53%

Varav lånefinansierat	27 558
-----------------------	--------

- därav Förbifart Sthlm 22 947

- övriga objekt	4 315
-----------------	-------

Ska betalas med trängselskatt

		Kostnad under planperiod						Summa	Summa	Med-
		LTP	NP	TS	KV	SLL	Övr	finansiering	medfinans	finans i %
Nationella spår:		1 457	17 968	296	1 664	1 253	7 735	41 333	27 928	69%
Östlän	Trysilväggräns, bättningsprojekt									
Nyckelbanan Västervik-Tungelsta	Ferontombärg (objektansö. enl SF)									
Nybyggd motorstation	Stockholm C - Stenroos									
Kraftsamling Mälardalen	Mälärbanan Barkarby-Torsholms									
Mälärbanan, Kallhäll - Barkarby	Nybyggd, elspår i stadsbyggnad									
Söderlänns hamn - C d. b. b. b.	Nybyggd hamn Godsang, trafik/tauer									
Söderlänns hamn bättningspunkt, bättnad	Perfektstation Vaga ind									
Skåne län C - b. b. b. b. b. b. b.	75 Vaga, trafikplan, vlg									
Kombi Norr, Rosersberg, anslutning	Busterterminal Slussen, bättnad									
Spårning Öst/Södra/Södra, bättnad	Utslagstationen utbyggnad, bättnad									
Spårning b. b. b. b. b. b. b. b.	T-Bana Kaelinska/koll. bättnad, bättnad									
Roslagsbanan ersp 1, bättnad	Spårväg Syd (7400 mtr), etappstart									
Kommunda följande bättnad	Spårväg Södra-Östra (2000 mtr) utred									
Roslagsbanan ersp 2, bättnad	Roslagsbanan, utbyggnad									
Stallgödsplan, Arneberg hpl										
		LTP	NP	TS	KV	SLL	Övr	Summa finansiering	Summa medfinans	Medfinans i %
		1 457	17 968	296	1 664	1 253	7 735	41 333	27 928	69%
Nationella spår:		1 457	17 968	296	1 664	1 253	7 735	41 333	27 928	69%
E 20 Norra länken	E18 Tpl Västergöt									
E 30 Hjärtå - Kista	E18 Tpl Roslags-Ringsby									
E 4 Gäddede - Rindö	E18 Tpl Roslags-Ringsby									
E 4 Torsholms - Haga Järn	E4 Uppgrädd Västby - Aranda									
E 4 Färjestad - Södertälje	E4, Uppgrädd - Södertälje									
Norrortslänken	E18 Tpl Roslags-Ringsby									
75 Åkersberg - Fors	E18 Tpl Roslags-Ringsby									
255 Södertäljeleden	E18 Tpl Roslags-Ringsby									
E 4 Norrtälje-Kista	E18 Tpl Roslags-Ringsby									
E 4 Rosersberg-Töl	Utslagstationen - Södertälje									
E 4 Tpl Mälby										
		LTP	NP	TS	KV	SLL	Övr	Summa finansiering	Summa medfinans	Medfinans i %
		376	723	2 323	834	10	637	8 053	1 336	94%
Regionala spår:		376	723	2 323	834	10	637	8 053	1 336	94%
260 Västerås-Töl	250 Mälardalen									
760 Färbäck Norrtälje, etapp 1	226 Huddingeleden									
221 Lugnet-Töl	77 Mälardalen									
226 Tumba-Töl	226 Tpl Färbäck-Töl									
Dv, startstationen Torskovsgränd	226 Tpl Mälardalen-Södertälje									
260 Färbäck - Södertälje	250 Huddingeleden									
760 Färbäck Norrtälje etapp 1	57 Gröna E4									
221 Skurubron	1101 Tullvågen									
221 Mölndal - Åsticket	270 Rosendals-Ringsby									
760 Färbäck (Kommunikation)	770 Tpl Tullvågen									
260 Tappström-Neckebý	222 Tpl Kungälv									
		LTP	NP	TS	KV	SLL	Övr	Summa finansiering	Summa medfinans	Medfinans i %
		423	0	0	0	423	0	423	423	100%
Regionala kollektivtrafik på väg:		423	0	0	0	423	0	423	423	100%
Gulmsplanen	Övriga bygnadsplaner									
Bromsplanen	Infrastrukturer									
		LTP	NP	TS	KV	SLL	Övr	Summa finansiering	Summa medfinans	Medfinans i %
		1 492	0	0	575	0	0	2 067	575	29%
Regionala infrastruktur:		1 492	0	0	575	0	0	2 067	575	29%
Bilbelysningsplaner	Kollisionsplaner och belysning									
Vidhållningsplaner	Infrastruktur och belysning									
Trafikskolor	Infrastruktur och belysning									
Gång och Cykel	Infrastruktur och belysning									
Mjö och Kust	Infrastruktur och belysning									
SUMMA:		7 851	36 317	27 558	3 914	1 688	9 492	93 120	49 892	54%
		LTP	NP	TS	KV	SLL	Övr	Summa finansiering	Summa medfinans	Medfinans i %
		7 851	36 317	27 558	3 914	1 688	9 492	93 120	49 892	54%
Sammanfattning:		Starten	Med-	% Med-						
Nationella spår:		21 405	17 528	43%						
Nationella vägar:		17 751	25 868	59%						
Regionala vägar:		1 097	5 556	84%						
Regionala infrastruktur på väg:		423	424	90%						
Regionala åtgärdsplaner		1 492	575	29%						
SUMMA:		44 168	49 952	53%						

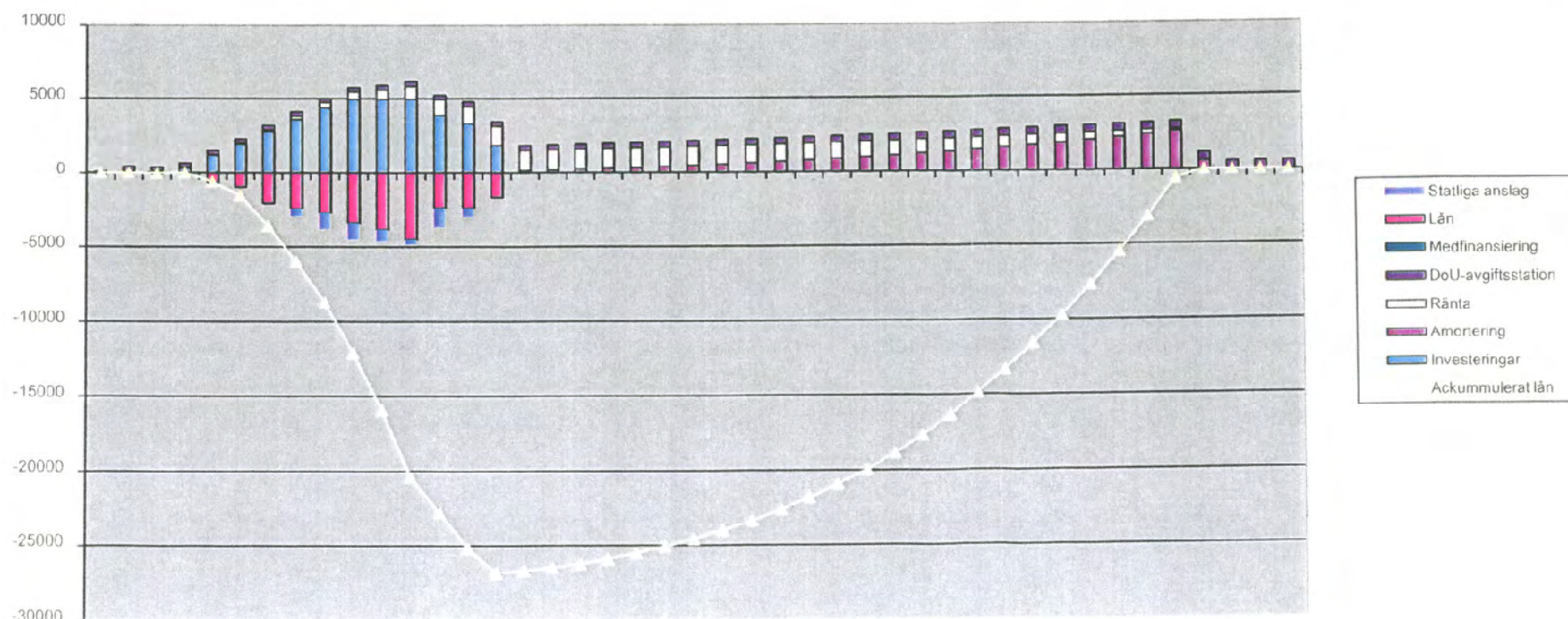
Ge oss kraft
att förändra
Pg.901909-2

Stockholmsavtalet

1. Fixar inte köerna
2. Beaktar inte Stockholmsöverenskommelsens koldioxidmål och därmed inte heller RUFS 2010
3. Mycket stora finansiella åtaganden kopplade till Förbifart Stockholm – vem tar ansvaret?
4. Förutsätter att alla trängselskatteintäkter låses till 2047 – vad ska regionen besluta om?

Förbifartens ekonomi – en rysare

Kassaflöde, Förbifart Stockholm. Löpande priser. Inflationsuppräknad skatt, Trafikökning 0,5%/år. Tillägg inv. utanför Förbifarten 5 000 mkr. Trimningsåtgärder endast 2010. ÖFT 2020. Beräknad 2009-10-28



Förbifartens ekonomi – en rysare

Utgångspunkt för kalkylen

- Rekordkort byggtid – 8 år
- 0,5 % ökad trafik över tullsnittet per år (= mera avgiftsintäkter men bilköerna tillbaka)
- Rekordlåg realränta (<3 %)
- Att man lyckas undvika normalt överdrag på 15 %

Förbifartens ekonomi – en rysare

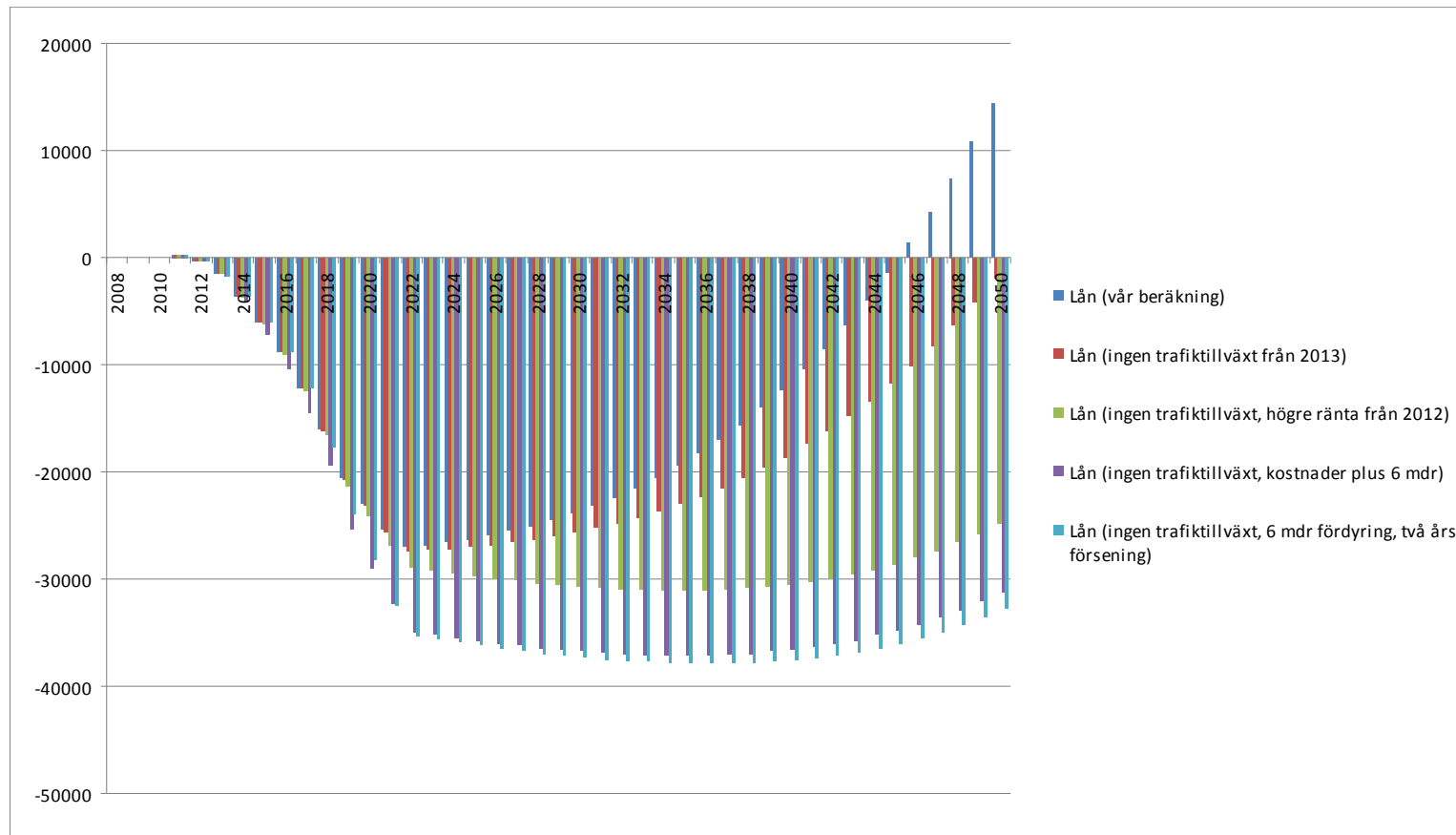
Utgångspunkt för kalkylen

- Rekordkort byggtid – 8 år
- 0,5 % ökad trafik över tullsnittet per år (= mera avgiftsintäkter men bilköerna tillbaka)
- Rekordlåg realränta (<3 %)
- Att man lyckas undvika normalt överdrag på 15 %

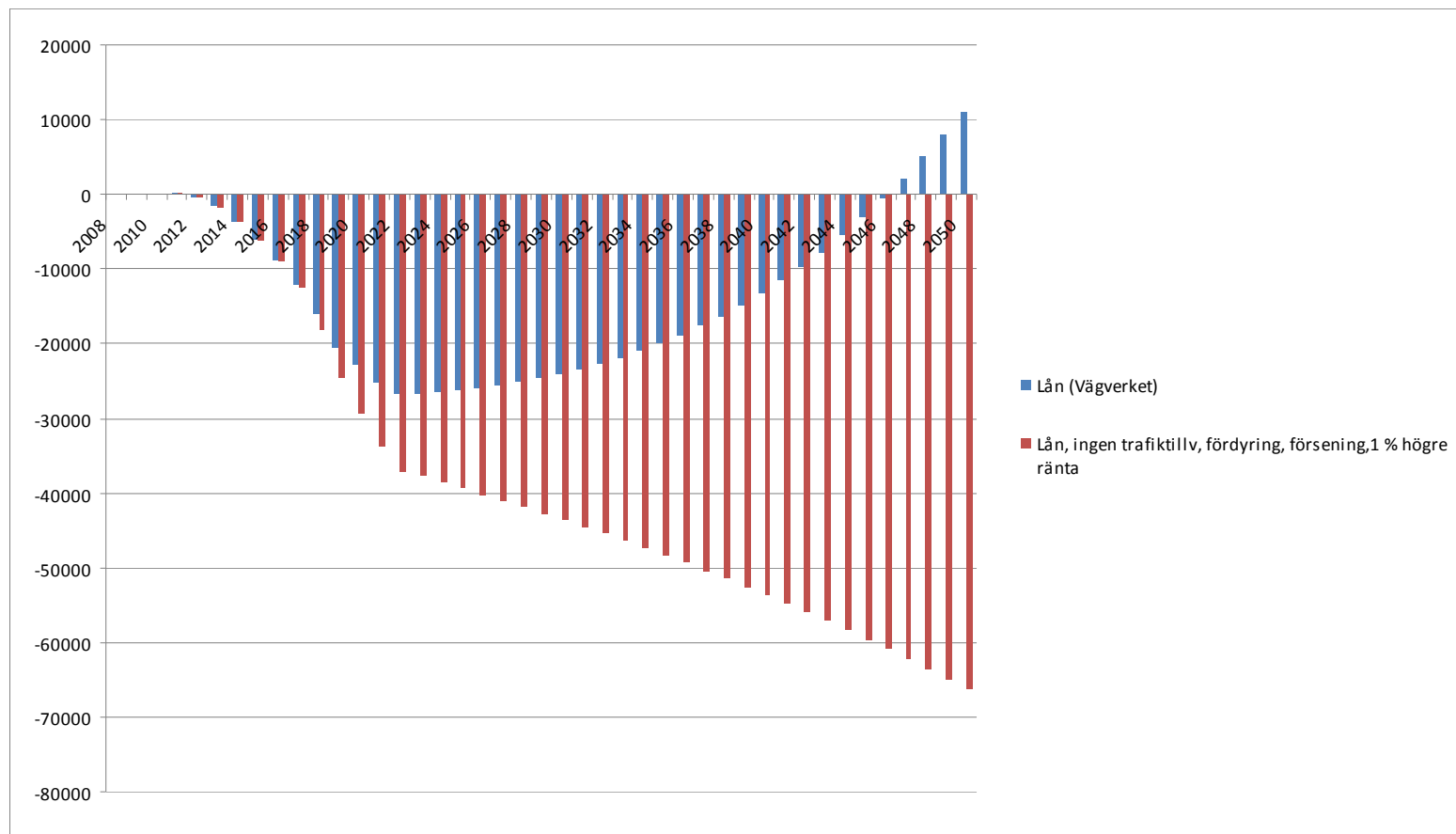
Känslighetskalkylen (Richard Murray)

- Byggtid 10 år
- Ingen ökad trafik över tullsnittet
- Normal realränta (<4 %)
- Budgetöverdrag 21 %

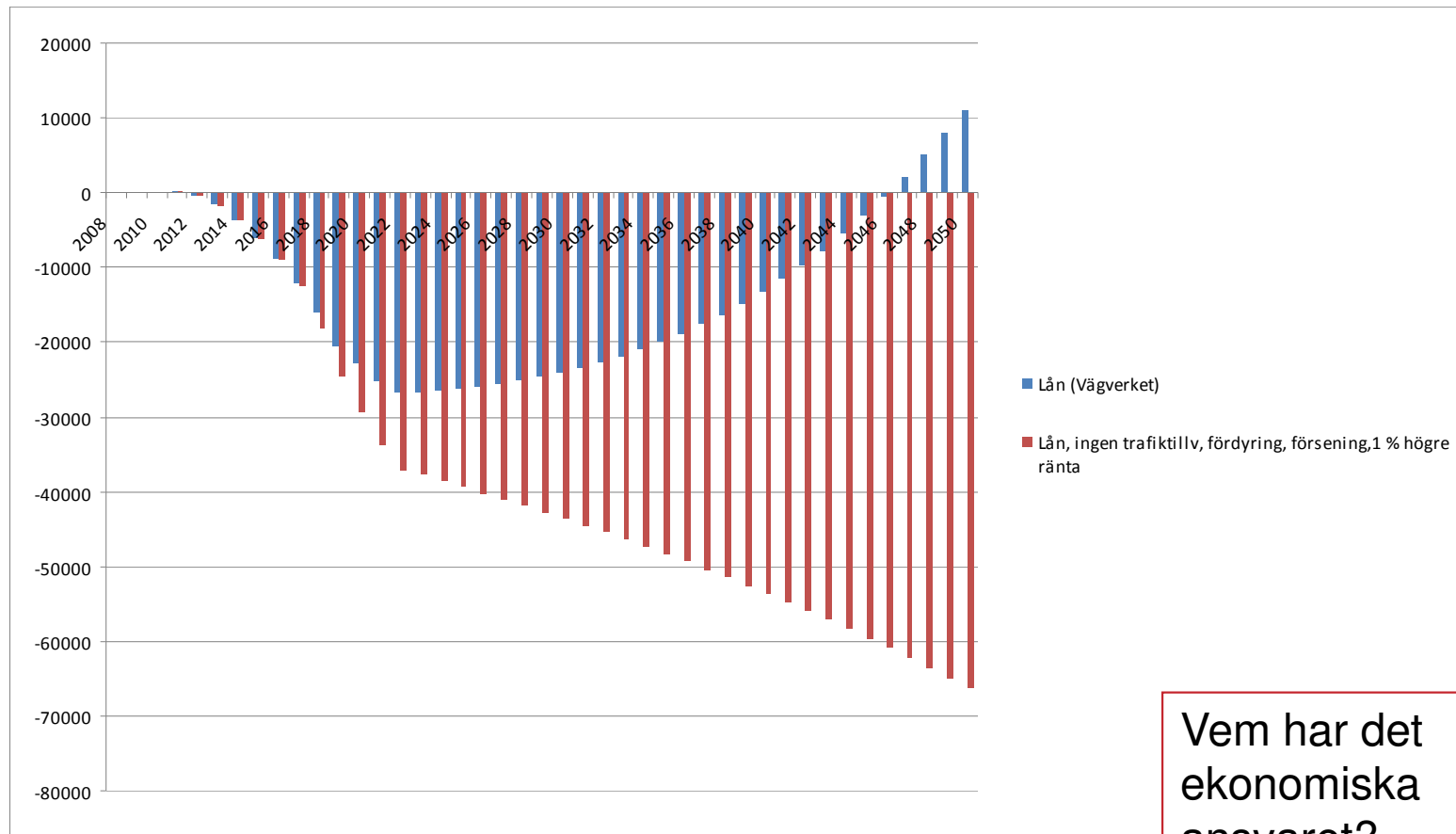
Förbifartens ekonomi – en rysare



Förbifartens ekonomi – en rysare

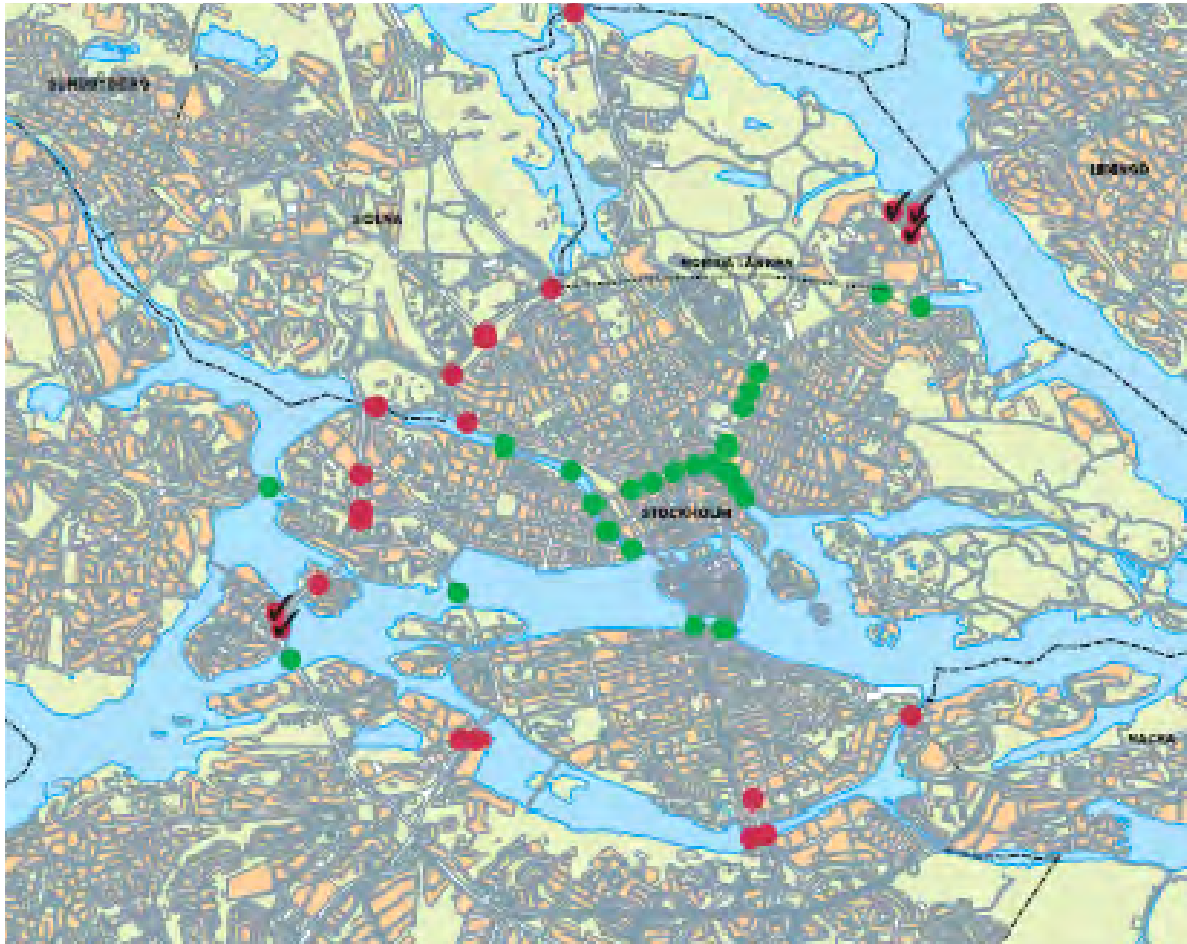


Förbifartens ekonomi – en rysare



Vem har det
ekonomiska
ansvaret?

Trängselavgifter 2015, – Naturskyddsföreningens förslag



Från 18 till 40
betalstationer

Från 1 till 5 zoner

Avgift på Essingeleden

Fri passage Norrtull-
Lidingö

Trängsel 2020

– Stockholmsuppgörelsen/Stockholmsavtalet



Nuvarande zonsystem

Avgift i rusningstid 20
kr/passage

Källa: Konsekvensbedömningar av underlag till
Stockholmsförhandlingens resultat, WSP nov 2007

Trängselavgifter 2020

– Naturskyddsföreningens körning



Avgifter rusningstid:

- 10 kr/passage
- Klarastrandsl. 15 kr/pass.
- Gröndalsbron 25 kr/pass.

Avgifter övrig tid:

Lägre el noll

Trängsel 2020

– Naturskyddsföreningens körning 1



Trängsel 2020

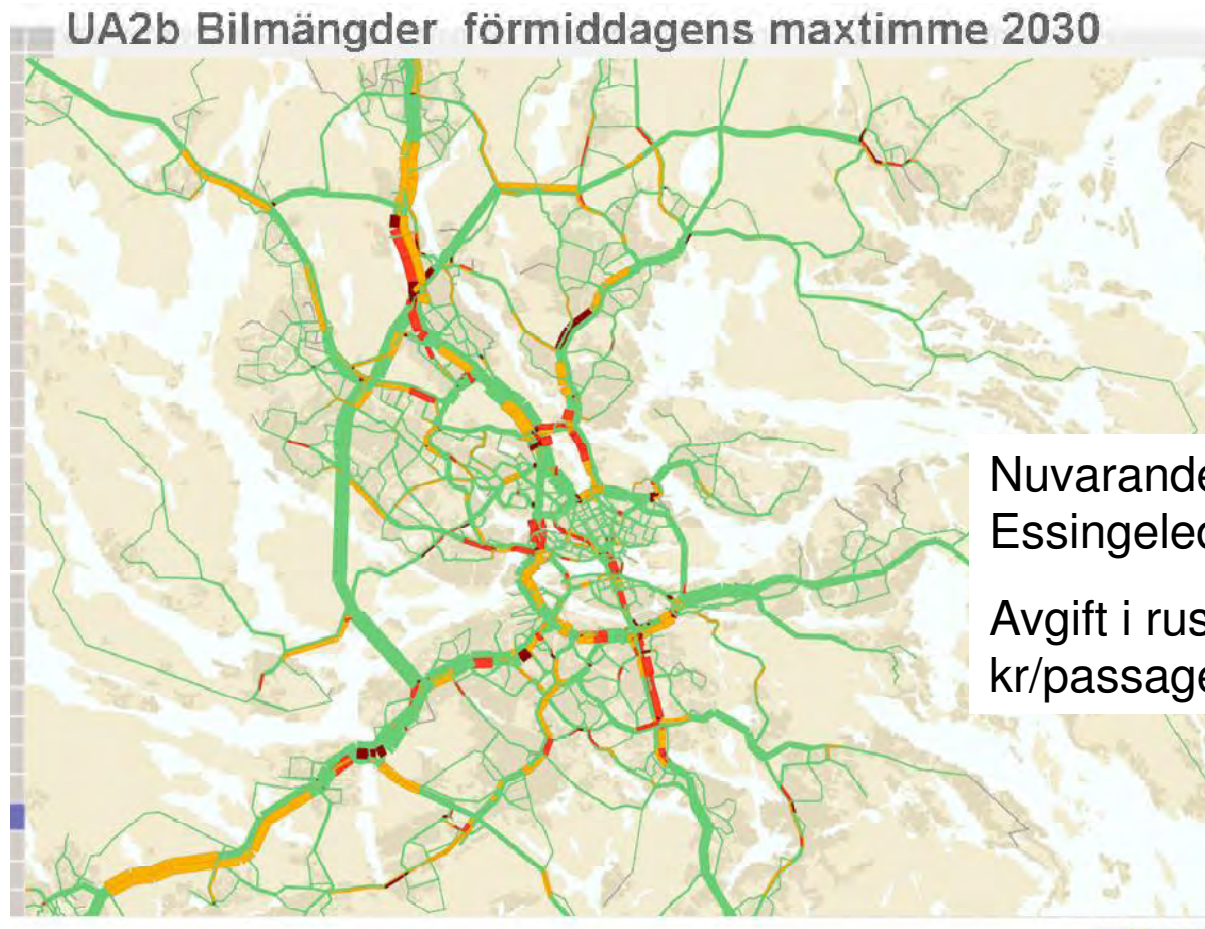
– Naturskyddsföreningens körning 2



Milkostnad höjd 11,5 %

Trängsel 2030

– Stockholmsuppgörelsen/Stockholmsavtalet



Trängsel 2030

– Naturskyddsföreningens körning 1

Utgår från RUFS 2010

Samma markanvändning

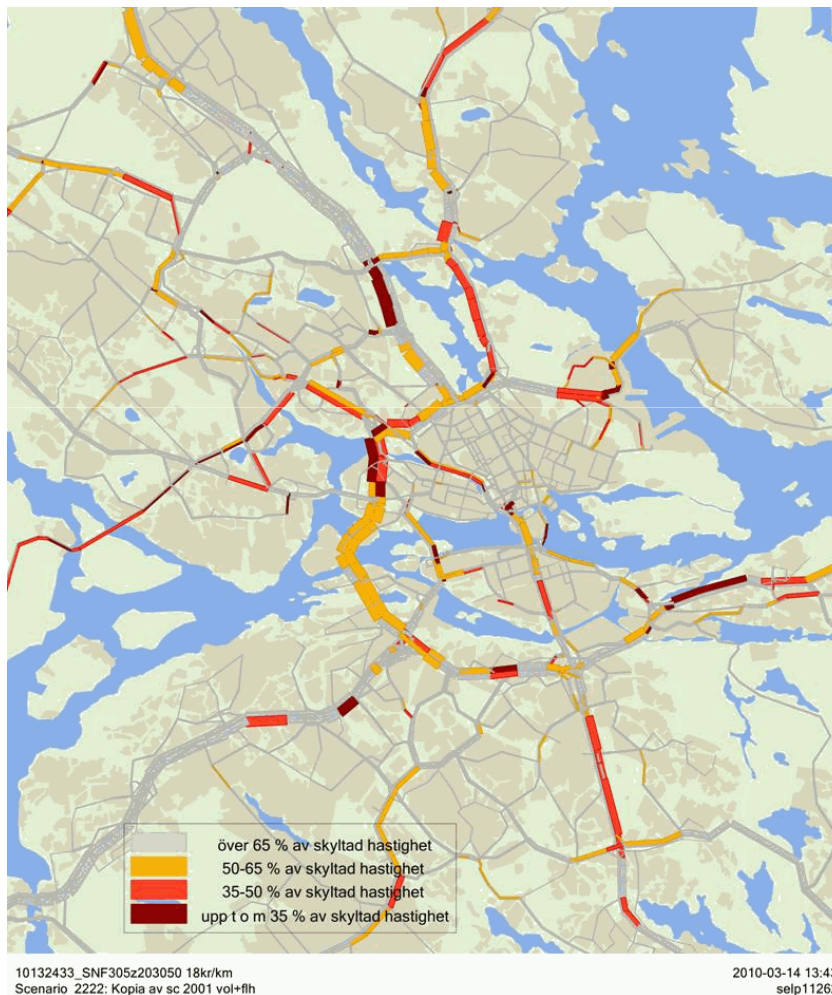
Samma underliggande
milkostnad (realt + 38,5 %)

Inga områdesavgifter

Trängselavgifter dubbelt så
höga som i modellkörning 2020
(20, 30 resp 50 kr –
Tranebergsbron 10 kr)

Trängsel 2030

– Naturskyddsföreningens körning 1



Utgår från RUFS 2010

Samma markanvändning

Samma underliggande
milkostnad (realt + 38,5 %)

Inga områdesavgifter

Trängselavgifter dubbelt så
höga som i modellkörning 2020
(20, 30 resp 50 kr –
Tranebergsbron 10 kr)

Trängsel 2030

– Naturskyddsföreningens körning 2



Utgår från RUFS 2010

Samma markanvändning

Något högre underliggande
milkostnad (realt + 50 %)

Inga områdesavgifter

Trängselavgifter dubbelt så
höga som i modellkörning 2020
(20, 30 resp 50 kr –
Tranebergsbron 10 kr)

Trängsel 2030 Naturskyddsföreningens körning vs Stockholmsuppgårelsen/Stockholmsavtalet



Trängselskatt i nya regeringsformen

”Riksdagen kan bemyndiga en kommun att meddela föreskrifter enligt 2 § första stycket 2 om föreskrifterna avser

- 1. avgifter, eller*
- 2. skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen.”*



Trängselskatt i nya regeringsformen

"Riksdagen kan bemyndiga en kommun att meddela föreskrifter enligt 2 § första stycket 2 om föreskrifterna avser
1. avgifter, eller
2. skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen."

Vad betyder det?

1. Riksdagen ges rätt att genom lag delegera makten över skatter som reglerar trafikförhållanden till primärkommun, landstingskommun eller grupp av kommuner.
2. Kommunala parkeringsavgifter definieras som skatt.
3. Syftet med trängselavgift ska vara *"att reglera trafikförhållanden"* – begränsar rimligen utrymmet för fiskalt inriktad lagstiftning. Troligen kan intäkter/överskott därmed *inte* öronmärkas.

Lag om trängselavgift

Naturskyddsföreningens förslag 08

- Landsting ges generell rätt att besluta om trängselavgift.
- Kommuner som begär det, kan få regeringens tillstånd att införa trängselavgift.
- Trängselavgift får endast införas om det behövs för att motverka trängsel, minska miljöbelastningen eller förbättra trafiksäkerheten. Rent fiskala motiv ger inte rätt att införa trängselavgift.
- Landsting/kommun bestämmer själv hur systemet utformas, avgiftsnivåer och -differentiering, undantag m m. Landsting/kommun betalar alla investerings- och driftskostnader men får behålla alla intäkter utan öronmärkning (jfr p-avgifter).
- Handkappfordon, utryckningsfordon samt diplomatbilar måste undantas.

Lag om trängselavgift

Naturskyddsföreningens förslag 08

- Landsting ges generell rätt att besluta om trängselavgift.
- Kommuner som begär det, kan få regeringens tillstånd att införa trängselavgift.
- Trängselavgift får endast införas om det behövs för att motverka trängsel, minska miljöbelastningen eller förbättra trafiksäkerheten. Rent fiskala motiv ger inte rätt att införa trängselavgift.
- Landsting/kommun bestämmer själv hur systemet utformas, avgiftsnivåer och -differentiering, undantag m m. Landsting/kommun betalar alla investerings- och driftskostnader men får behålla alla intäkter utan öronmärkning (jfr p-avgifter).
- Handkappfordon, utryckningsfordon samt diplomatbilar måste undantas.

Men vad vill de politiska partierna?

1. Hur ska lagstiftningen se ut?

2. Hur ska Stockholms system utvecklas?

”Regeringen bör vidare tillsätta en utredning med uppgift att utforma den lag som till kommuner delegerar rätten att ta ut trängselavgift och hur regeringen bemyndigas att utforma närmare föreskrifter för hur detta uttag ska kunna ske. Denna utredning bör i tid tillsättas så att ett färdigt förslag kan riksdagsbehandlas samtidigt med det slutliga beslutet om ändring av regeringsformen.”

Stockholmsöverenskommelsen, dec 2007

Enkätfråga till alla partiorganisationer i Stockholms län inför valet 2010

Ge oss kraft
att förändra
Pg.901909-2

Bakgrund: Fram till 2047 beräknas trängselskattesystemet i Stockholm ge ett överskott på drygt 40 miljarder kronor.¹ Genom den grundlagsändring som väntas börja gälla 1 januari 2011² kan makten över dessa pengar att föras över till lokal/regional nivå.

Fråga: Hur tycker ert parti att överskott från denna trängselskatt då bör fördelas?
Ange procentsats för respektive ändamål (obs summan ska bli 100 %):

Ändamål	Andel, %
Betala lån och räntor för bygget av Förbifart Stockholm samt några mindre vägbyggen ³	
Utbyggnad av kollektivtrafiken i länet	
Föras till landstingets ordinarie budget utan öronmärkning	
Fördelas mellan länets kommuner utan öronmärkning	
Annat, nämligen.....	
Summa	100

Ge oss kraft
att förändra
Pg.901909-2

Tack för uppmärksamheten
magnus.nilsson@naturskyddsforeningen.se



Naturskyddsforeningen

www.naturskyddsforeningen.se