



## Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm 2005-02-03

Finansminister Pär Nuder  
Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

Sedan Södra länkens öppnande i oktober har man mer än 20 gånger tvingats stänga vissa påfarter till leden. Orsaken har i de flesta fall varit att bilköerna på Essingeleden har fått sådan omfattning att de spridits ned i den nya tunneln på ett sätt som bland annat har riskerat att leda till säkerhetsproblem och hälsovådliga halter av avgaser i tunneln.

Dessa händelser illustrerar den kanske viktigaste svagheten med den lagstiftning om trängselskatter som riksdagen godkände i juni 2004 och som bl a innebär att Essingeleden blir den enda passagen över det sk Saltjö-/Mälarsnittet som kommer att vara avgiftsfri. Syftet med trängselavgifter är att med hjälp av avgifter styra bort vägtrafik från de vägavsnitt och de tidpunkter då det finns risk för köbildning. Ovan nämnda incidenter illustrerar att just Essingeleden redan nu är ett vägavsnitt där risken för köbildning är stor.

En följd av den avgiftskonstruktion som riksdagen godkänt är att dessa problem kommer att förvärras. De avgifter som tas ut vid passagen in mot och genom Stockholms innerstad kommer att "trycka ut" ytterligare trafik på Essingeleden. Med trängselavgifterna kommer trafiksituationen i och genom innerstaden med stor sannolikhet att förbättras betydligt till gagn inte minst för bussresenärer och varutransporterna. Essingeleden kan däremot förväntas proppa igen ytterligare, vilket i sin tur bland annat kommer att leda till att påfarterna till Södra länken allt oftare kommer att behöva stängas av.

I en skrivelse till regeringen 2004-12-28 har Vägverket begärt att nuvarande lagstiftning av rent tekniska skäl justeras i några detaljer, bland annat när det gäller avgiftsstationernas läge. För att försäkra sig om ha tillgång till de nödvändiga redskapen för att kunna hantera en situation med allvarliga köproblem på Essingeleden bör regeringen samtidigt, enligt vår uppfattning, justera lagstiftningen så att man kan ta ut en avgift även på Essingeleden. Sannolikt skulle det inte krävas än högre avgift än 5-10 kr under rusningstid för att hantera situationen. Utan en sådan öppning i lagstiftningen är risken stor att regeringen och andra beslutsfattare saknar möjlighet att hantera den förväntade ökade belastningen på leden. Det är, enligt vår uppfattning, inte ansvarsfullt mot trafikanterna att inte försäkra sig om en sådan handlingsmöjlighet.

Mot denna bakgrund föreslår Naturskyddsföreningen i Stockholms län att regeringen till riksdagen, i samband med hanteringen av Vägverkets förslag till ändringar, även lämnar förslag till en justering av lagen om trängselskatt som innebär att regeringen (eller någon annan aktör) ges möjlighet att införa trängselskatt även på Essingeleden under de perioder av dygnet då det finns risk för allvarlig köbildning.

I samband med detta vill vi dessutom återigen uppmärksamma regeringen på behovet av en översyn av regeringsformen så att det blir möjligt för riksdagen att på ett lämpligt och funktionellt sätt delegera beslut om att bl a detaljustera trängselskatter/trängselavgifter utan att riksdagen direkt ska behöva kopplas in. En möjlighet är att ge ett tilläggsuppdrag till den utredning som nyligen inlett sitt arbete med att se över regeringsformen.

Mårten Wallberg  
ordförande

