

# Låt trängselskatteintäkterna bekosta den utökade SL- trafiken!

Fakta om högeralliansens svek mot  
stockholmarna



## ***Inledning***

Kraven på kollektivtrafiken är höga i vår region. Människors vardag måste fungera även utan bil och invånarna måste kunna ta del av hela länets utbud vad gäller arbete och bostad. Allt fler reser kollektivt men trängseln blir allt svårare och övriga kvalitetsbrister är uppenbara.

Det krävs stora investeringar för att upprätthålla kvalitet och utbud.

Ett permanent införande av miljöstyrande avgifter skulle dels kunna garantera medel till drift och dels kunna innebära en möjlighet till snabbare genomförande av investeringar och utbyggnad. Samtidigt skulle fler lockas att åka kollektivt och framkomligheten för både bussar och bilar skulle öka.

En trängselskatt där intäkterna tillfaller såväl investeringar i drift av kollektivtrafik som investeringar i spår och vägar innebär både vinster för miljön som för tillväxten samt ökad framkomlighet och trivsel.

## ***SL och försöket med trängselskatt***

Inför försöket med trängselskatter i Stockholm genomfördes den största utbyggnaden av SL-trafiken sedan tunnelbanans tillkomst. Nya direktbusslinjer, fler pendeltågsavgångar, ökad turtäthet för både buss- och tunnelbanetrafik gav totalt 100 000 nya sittplatser. Det är lika mycket som hela Malmö stads kollektivtrafik och innebär en ökning av trafikutbudet med 7 %. Den utökade trafiken påbörjades redan 2005 och fortsatte hela 2006 ut.

Själva kärnan i den utökade trafiken var direktbusslinjerna, dvs de så kallade X-linjerna. 18 sådana startades, därutöver tillkom två blåbusslinjer från Nacka - Värmdö in till stan och tätare turer på ordinarie busslinjer, på tunnelbanan och på pendeltågen.

Den utökade trafiken finansierades genom ett avtal mellan staten och SL.

Den utökade trafiken visade sig behövas. 140 000 fler påstigande per vardag blev det sammantagna resultatet för SL våren 2006 jämfört med våren 2005. Det är ca 40 000 fler resenärer. Störst var resandeökningen över tullsnittet där antalet resenärer ökade med hela 11 % mot beräknade 9 %. Direktbussarna hade 13 000 påstigande en vanlig vardag. SLs egna undersökningar har dessutom visat att direktbussarna har störst andel nöjda resenärer. I övriga trafikslag klagades det dock på en ökad upplevelse av trängsel bland resenärerna under försöket.

Utöver drift- och investeringskostnaderna för den utökade trafiken fick kollektivtrafiken flera andra fördelar av försöket. Under försöket så ökade framkomligheten för bussarna på infarterna in till stan och mycket tyder på att även framkomligheten inne i stan blev bättre för busstrafiken.

Hela 200 miljoner av trängselskatteintäkterna återfördes dessutom till regionen för investeringar i kollektivtrafik. 180 av miljonerna gick till SL varav 70 miljoner till ett ambitiöst arbete med trygghetsskapande åtgärder. Redan i slutet av 2007 kommer därför alla tunnelbanestationer vara försedda med kameraövervakning. 110 miljoner gick till bussresenärerna som får en standarhöjning i form av realtidsinformation vid ett stort antal hållplatser. Det är samma system som används av stombussarna som nu utvecklas till att gälla

fler linjer. Utöver dessa investeringar så bekostade staten de 200 bussar som användes för direktbusslinjerna. Dessa har SL fått behålla utan kostnad.

## **Folkomröstningen**

I samband med de allmänna valen 2006 hölls i Stockholms kommun lokal folkomröstning om trängselskatten / miljöstyrande avgifter.

<p style="text-align: center;"><b>LOKAL FOLKOMRÖSTNING I STOCKHOLM OM MILJÖAVGIFTER / TRÄNGSELSKATT I STOCKHOLM STAD</b></p> <p>Miljöavgifter/trängselskatt innebär att avgifter tas ut i biltrafiken i syfte att minska köer och förbättra miljön. Intäkterna återförs till Stockholmsregionen för investeringar i kollektivtrafik och vägar.</p> <p>Anser du att miljöavgifter / trängselskatt ska användas i Stockholms stad?</p> <p style="text-align: center;"><b>≡                      JA                      ≡</b></p>
---

Innan folkomröstningen förbands sig alla partier i Stockholms stads fullmäktige att följa valresultatet.

I folkomröstningen röstade stockholmarna ja under förutsättning att intäkterna går till både kollektivtrafik och vägar.

För oss socialdemokrater är det självklart att folkomröstningen ska respekteras. Vi föreslog därför direkt efter valet att SL tills vidare skulle förlänga den befintliga trafiken för att därmed ge den ny tillträdde regeringen möjlighet att ge SL finansiering av en permanent tilläggsstrafik.

## **Efter valet**

Innan valet var motståndet mot trängselskatten massiv i de borgerliga leden. Man obstruerade in i det sista. Därför var läget oklart när omröstningen om trängselskatterna förvisso gett ett tydligt ja men där det fanns osäkerhet kring hur de olika borgerliga företrädarna skulle agera i frågan. Redan några dagar efter valet var det av tids- och planeringsskäl nödvändigt med ett beslut i SLs styrelse om man skulle behålla eller lägga ned direktbussarna.

Före valet lovade Maria Wallhager (fp) att den utökade trafiken skulle behållas oavsett utfall i trängselskatteomröstningen. På SLs styrelsemöte den 26:e september lovade Maria istället att trafiken åtminstone skulle fortsätta under januari och februari nästa år.<sup>1</sup> Kort tid efter valet gick dock den nya borgerliga regeringen ut på DN-debatt och sa ja till trängselskatter för att finansiera kringfartsleder. Inga intäkter från trängselskatten skulle alltså tillfalla kollektivtrafiken. Och därmed beslutade den borgerliga landstingsledningen om nedläggning av samtliga direktbussar. Kritiken blev givetvis omfattande och efter omprioritering bevarades några få av busslinjerna.

## **Dagens resandeefterfrågan**

SL-trafiken har slagit rekord i antal resande under 2006. Att återgå till samma utbud som år 2005 bedömde därför SL som underdimensionerat. Utöver de nya resenärer som tillkom tack vare försöket har SL-trafiken även i övrigt fått fler resenärer på grund av högkonjunkturen, de avskaffade zongränserna och stigande bensinpriser.

### **SLs scenariobeskrivning inför budgetbeslut 2007:**

	<b>Scenario A Hela den utökade trafiken bibehålls</b>	<b>Scenario B Dimensionering till en nivå som motsvarar efterfrågan 2007 utan trängselskatt</b>	<b>Scenario C Hela den utökade trafiken avvecklas</b>
<b>Ingen trängselskatt</b>	Överutbud på trafik	Anpassat efter efterfrågan	Underdimensionerat
<b>Återinförd trängselskatt</b>	Anpassad utbudssituation	Underdimensionerat	Underdimensionerat
<b>Trafikkostnad</b>	<b>367 000 000</b>	<b>298 000 000</b>	0

<sup>1</sup> Metro Stockholm 2006-09-01, rubrik "Politikerna - Här har du ditt SL"

Reportern: "- Vid nej i trängselskattevalet, finns trängselbussarna kvar? " Maria Wallhager: "- Ja, ökade reklamintäkter kan ge pengar till det."

Svenska Dagbladet 2006-09-27, rubrik "SL vill ge den utökade kollektivtrafiken mer tid"

Dagens Nyheter 2006-09-27, rubrik "SL:s extra trängselbussar fortsätter gå"

Högeralliansen i landstinget med moderaten Christer G Wennerholm i spetsen har gjort ett stort nummer av att SLs anslag ökar med 750 miljoner år 2007. Satsningen upprepas som ett mantra som svar på alla former av frågor eller kritik. Alliansen försöker t o m anföra anslagsökningen som svar på varför inte intäkterna från trängselskatten ska tillfalla även kollektivtrafiken. Den påstådda satsningen är dock en ren bluff. I verkligheten behöver ytterligare medel tillföras för att klara resandeökningen. Den så kallade historiska satsningen är endast retorik.

### **Fördelning av SLs anslagsökning:**

	<b>Miljoner kronor</b>
Kostnadsuppräknningar	160
Höjda energikostnader	101
Nya pendeltågsavtalet	190
Nya redovisningsprinciper (budgetteknisk fråga)	115
Utökad trafik Nynäshamn	7
Resandeökning 2006 (+ 6 %)	105
Bevarande av några få direktbussar	60
<b>Summa:</b>	<b>738</b>

Kostnadsuppräknningar, höjda energikostnader och förändrade redovisningsprinciper åter upp hela 375 miljoner av "satsningen". 200 miljoner beror på kvalitetshöjningarna i det nya pendeltågsavtalet och utökad trafik till Nynäshamn. Men det är inga nya satsningar utan konsekvensen av beslut fattade under förra mandatperioden – dvs under rödgrönt styre.

För att matcha 2007 års efterfrågan på SL-trafik i en situation UTAN trängselskatt har dock SLs styrelse beslutat att behålla en del av den utökade trafiken till en kostnad om 105 miljoner kronor. Genom omprioriteringar i budgeten har styrelsen också beslutat bevara några få av direktbussarna till en kostnad om 60 miljoner.

Detta till trots så är trafikutbudet otillräckligt när trängselskatten återinförs senare i år. En permanent trängselskatt i Stockholm kräver att trafikutbudet anpassas så att stockholmarna verkligen har ett reellt val mellan att betala trängselskatt eller att åka kollektivt.

### **Infrastrukturministerns bluff**

Regeringen har inte ruckat en milimeter på sin hållning om att SL och kollektivtrafiken inte ska få del av trängselskatteintäkterna, och infrastrukturminister Åsa Torstenssons (c) utspel i helgen om att det finns 4,5 miljarder för SL att ansöka om är en ren bluff. De pengar Torstensson refererar till är den förra regeringens proposition om förslag till utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004-2015 som riksdagen biföll våren 2004.<sup>2</sup> Det är således inga nya pengar utan de summor man då bedömde behövdes satsas nationellt. Dessa behov kvarstår. Om man av dessa medel skulle omprioritera så att Stockholmsregionen och SL skulle få en större del på grund av införandet av trängselskatten

<sup>2</sup> Prop 2003/04:95 sidan 25 (posten heter Statsbidrag till regionala spårfordon)

måste alltså andra stå tillbaka. Dessutom är pengarna öronmärkta för spårfordon och bidrag beviljas därför bara till investeringar i eller hyra av spårfordon och/eller i resecentra eller stationer vilket klart och tydligt framgår av Banverkets *Handbok för statsbidrag till regionala kollektivtrafik-anläggningar samt regionala spårfordon*. Till drift av kollektivtrafik kan de inte användas.

### **Behoven av utökad trafik**

Att hänvisa till att delar av den utökade trafiken behålls eller att SLs anslag ökar med 750 miljoner i år är inget svar på hur SL ska klara resandeökningen när trängselskatten återinförs – det är endast ett svar på hur SL ska möta dagens resandeökning och kostnadsutveckling.

En rad lärdomar från försöket måste dessutom tas tillvara. SLs egna mätningar av antalet stående resenärer över infarterna mot innerstaden visar att trots den omfattande utökade trafiken så ökade andelen stående passagerare markant under morgonens rusningstid. Framförallt gäller detta tunnelbanan. SLs utvärdering av trafiken under försöket slår därför fast att man måste ha ökat fokus på trafik som kan avlasta tunnelbanan om trängselskatten återinförs. Kapacitetstaket för tunnelbanan över innerstadsinfarterna är helt enkelt nått i rusningstid.

### **Andel stående resenärer över innerstadsinfarterna:<sup>3</sup>**

Tidsintervall	Våren 2005					Våren 2006				
	Buss	T-bana	Lokaltåg	Pendeltåg	Totalt	Buss	T-bana	Lokaltåg	Pendeltåg	Totalt
06.00-06.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06.30-07.00	0	0	0	0	0	3	0	13	41	57
07.00-07.30	33	0	15	129	177	30	1 363	57	109	1 559
07.30-08.30	250	2 700	104	795	3 849	288	8 539	530	567	9 924
08.30-09.00	40	1 603	0	172	1 815	65	2 109	46	98	2 318
09.00-15.30	144	50	0	144	338	143	0	1	101	245
15.30-16.00	18	0	0	25	43	12	0	0	100	112
16.00-17.30	128	0	0	66	194	279	0	0	145	424
17.30-18.00	0	0	0	12	12	0	0	0	0	0
18.00-18.30	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
18.30-19.00	0	0	0	0	0	0	0	72	0	72
19.00-06.00	11	1 100	0	0	1 111	0	0	101	11	112
<b>Hela dygnet</b>	<b>624</b>	<b>5 453</b>	<b>119</b>	<b>1 343</b>	<b>7 539</b>	<b>822</b>	<b>12 011</b>	<b>820</b>	<b>1 172</b>	<b>14 825</b>

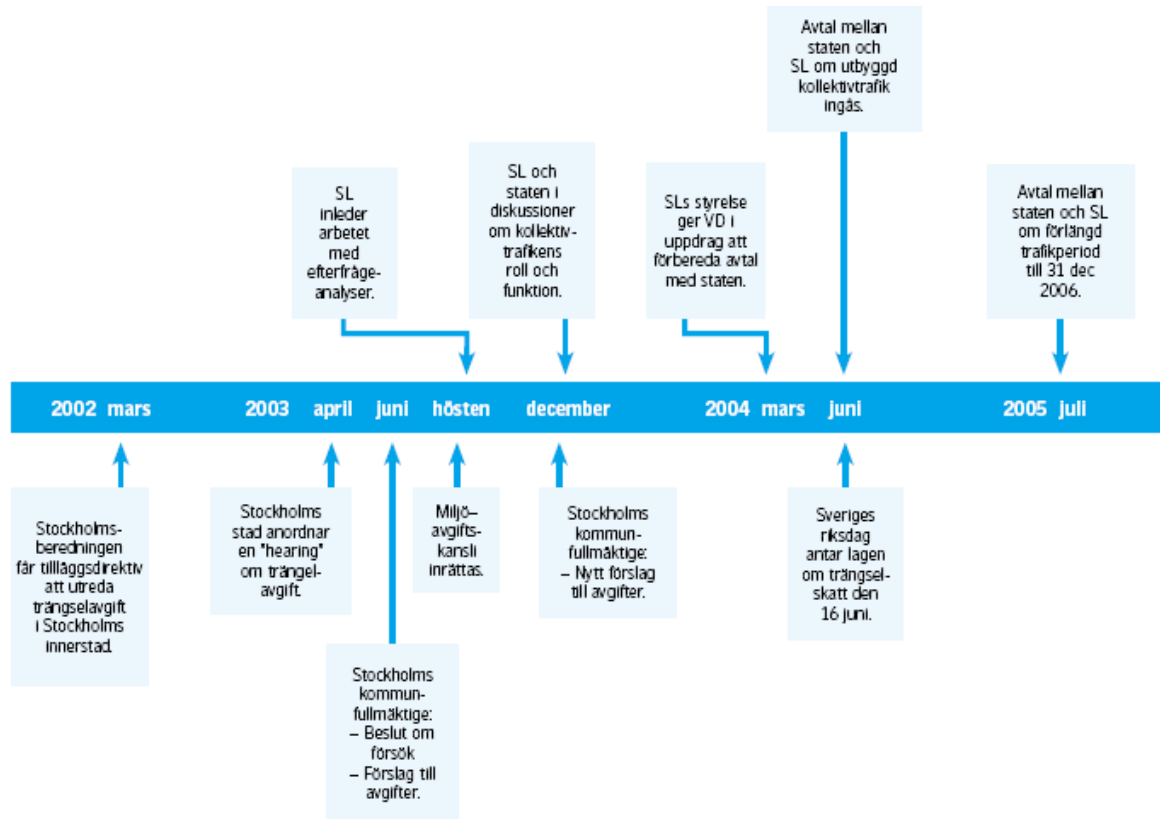
Tabell 7.2. Antalet stående resenärer över infarterna in mot innerstaden, tusental.

Nu är det dessutom fråga om blott några månader tills trängselskatten återinförs. Situationen är därför alarmerande. Inför försöket gjordes en lång rad insatser för att säkerställa att SL skulle kunna möta efterfrågan och för att resenärerna skulle få information och trafiken flyta smidigt. Det handlade alltså inte endast om trafikbeställning utan om en lång process med inköp av fordon, uppbyggnad av nya bussdepåer, åtgärder för att förbättra framkomligheten för bussarna, nya hållplatser, skapande av infartsparkeringar med mera. Även om SL inte genomförde allt själv så genomfördes allt ovanstående i samråd med SL. Utöver detta så

<sup>3</sup> SLs insatser i stockholmsförsöket, rapport december 2006, sid 61

bedrevs marknadsföring av de nya linjerna och utökningarna så att människor som ville välja bort bilen skulle hitta rätt.

#### Tidsaxel för arbetet med förberedelser inför trängselkatteförsöket:<sup>4</sup>



Situationens allvar kanske bäst beskrivs när bilden ovan och följande citat från SLs egna utvärdering jämförs med dagens situation:

”Uppdraget som SL fick efter avtal med staten 2004 var att så bra som möjligt matcha den förväntade rese-efterfrågan under försöket och göra det inom ramen för en extrem planeringstid på cirka ett år”<sup>5</sup>

”SLs stora utökning av kollektivtrafiken med anledning av stockholmsförsöket kunde genomföras smidigt och effektivt. Det berodde till mycket stor del på att planeringsarbetet startade i god tid – långt innan det fanns ett uppdrag om att verkställa trafiken genom avtalet med staten.”<sup>6</sup>

#### **Förslaget om utökad trafik**

Det är oerhört glädjande att SLs tjänstemän på mycket kort tid har lyckats ta fram ett underlag till SLs nästa styrelsemöte för att försöka utöka trafiken. Förslaget innebär att trafiken utökas från och med övergången till vintertidtabell. Något annat är av tidsskäl inte möjligt. Det finns

<sup>4</sup> SLs insatser i stockholmsförsöket, rapport december 2006, sid 9

<sup>5</sup> SLs insatser i stockholmsförsöket, rapport december 2006, sid 5

<sup>6</sup> SLs insatser i stockholmsförsöket, rapport december 2006, sid 8

dock en rad osäkerhetsfaktorer i utökningen. Det rör t ex hastigheten med vilken man måste finna tillfälliga depålösningar för bussar och hur man ska kunna undanröja framkomlighetproblem när ingen engagerad motpart finns i Stockholms stadshus. En ytterligare försvårande omständighet är att SL i sin planering tvingats arbeta utan att med säkerhet veta vilken modell av trängselskatt som kommer att föreslås. Enligt SLs beräkningar blir det t ex en markant skillnad i resandeökning om skatten görs avdragsgill eller inte.

Ett stort problem är också att de största resandeökningarna, som beskrivits ovan, förväntas ske i tunnelbanenätet samtidigt som denna i de kritiska rusningstimmarna har slagit i kapacitetstaket. Ska trängselkaos kunna undvikas så måste busstrafik som kompletterar tunnelbanan inrättas. Dessa bussar måste ha en hög framkomlighet och innebära en lika kort restid och möjligheter till snabba byten som med tunnelbanan – annars kommer de inte att avlasta tunnelbanan i tillräcklig grad.

Det riktigt anmärkningsvärda i sammanhanget är dock att hela kostnaden för den utökade trafiken föreslås belasta landstingets ekonomi. Över 700 miljoner i investeringar och närmare 100 miljoner på årsbasis för drift ska Stockholms län hosta upp för att kollektivtrafiken inte ska förlamas av trängselkaos när trängselskatten återinförs – allt medan trängselskattintäkterna går till förbifart Stockholm.

## **Slutord**

Vi står inför stora hot om global uppvärmning. I denna situation lägger regeringen fram ett förvisso välkommet förslag om återinförda trängselskatter men där ett viktigt ben helt saknas – kollektivtrafiken. Det är ett givetvis ett svek mot stockholmarna. Mot dem som röstade ja under förutsättning att intäkterna också skulle gå till kollektivtrafiken. Mot dem som röstade på moderaterna för att de trodde att de var garanten mot trängselskatter. Mot dem som reser kollektivt och som nu riskerar ökad trängsel och mot hela regionen som inte får del av statliga infrastrukturinvesteringar på samma villkor som andra landsdelar.

Det är synd. För trängselskatten har alla förutsättningar för att nå bred acceptans bland allmänheten och därmed bidra till en förbättrad miljö och framkomlighet i Stockholm. Det enda som krävs är att regeringen tänker om.