



Naturskyddsföreningen *Motala*

Motala 2013-08-04

ÖPPET BREV

Till Generaldir. Gunnar Malm, Trafikverket, Trafikutskottets ledamöter och
Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd

Inga broavgifter för privatbilister och bussar!

Ett beslut om broavgifter, som inte syftar till att bidra till ett effektivare trafiksystem, minskad miljöbelastningen eller förbättrad trafiksäkerhet, förlorar i legitimitet och då framförallt om konsekvenserna aldrig utretts och beslutet i grunden inte är lokalt förankrad.

Naturskyddsföreningen i Motala föreslår att Trafikverket, Regering och Riksdag, sätter förbättrad miljö och smarta klimatåtgärder som ledstjärna vid val av finansieringslösningar av infrastrukturinvesteringarna och då väljer att i detta fall undanta personbilarna och kollektivtrafiken från föreslagna broavgifter.

Att bygga en bro och lägga om befintlig väg för att lägga den utanför tätorts centrala delar i syfte att minska barriäreffekter, negativ miljöpåverkan som buller och dålig luftkvalitet samt förbättra trafiksäkerheten, är ett beslut som var och en kan förstå och gilla. Men att då införa en broavgift för alla motorfordon styr fel eftersom risken finns att förare hellre väljer andra alternativ. Avgifter på broar får samma styreffekt som trängselavgifter. Att fler väljer andra mindre kostsamma alternativ leder till att de kalkylerade miljövinster minskar drastiskt. Broavgifter för privatbilister och bussar är således ett mycket oklokt beslut!

Broavgifter i Motala är föreslagna av centrala beslutsinstanser utan lokal förankring. Att svenska staten genom Trafikverket klampar in på det kommunala självstyret gynnar inte styrning mot miljömål som bäst kan avgöras lokalt. Denna insikt har Sveriges kommuner och landsting, SKL, visat upp och stödjer Motala kommuns protester.

Trafikverket genomför två större infrastrukturprojekt parallellt i Motala, nämligen införande av dubbelspår för järnvägen och omläggning av väg 50 som "förbifart" inkluderande en bro över Motalaviken. Någon samverkan avseende påverkan av stadens centrala delar mellan de båda projekten sker inte. Båda projekten drabbas av huvudlösa beslut med flaskhalsar som följd. Dessa beslut motverkar syftet med de kostsamma infrastrukturinvesteringarna.

För dubbelspåret behålls befintlig lösning att passera Göta kanal med öppningsbar bro medan man för bron över Motalaviken, beslutar att införa broavgifter för alla fordonsslag. Här uppstår flera

negativa konsekvenser. Medan dubbelspåret ökar bullernivåerna och den öppningsbara bron skapar lägre kapacitetstak för tågtrafiken, medför broavgifterna för personbilar att de förväntade positiva miljöeffekterna minskar.

2009 tecknade Trafikverket avtal med Motala, Nacka och Sundsvall kommuner om att införa broavgifter på Motalabron, Skurubron och bron över Sundsvallsfjärden. Avtalen blev olika utformade där exempelvis avtalet avseende Motalabron innehåller broavgift för både privatbilister och tung trafik, medan avtalet avseende bron över Sundsvallsfjärden endast gäller broavgift för den tunga trafiken.

2011 tillsatte finansdepartementet en vägtullsutredning som bland annat skulle ta fram ett författningsförslag avseende Trafikverkets avtal om broavgifter med de tre kommunerna. Utredningen konstaterade att Eurovinjettdirektivet (EG, 62/1999) måste genomföras i svensk rätt när broavgifter ska tas ut. Direktivet syftar till att avlägsna snedvidringen av konkurrensen mellan transportföretagen i medlemsstaterna. Direktivet tvingar inte medlemsstaterna att införa infrastrukturavgifter (t.ex. i form av broavgifter), men om sådana tas får kostnaderna inte vältras över på lastbilskollektivet. Det finns emellertid inget hinder i direktivets bestämmelser att endast lastbilskollektivet belastas med broavgift och att personbilstrafiken finansieras på annat sätt, t.ex. via skatter.

Vägtullsutredningen har föreslagit att avgifterna på de tre broarna i Motala, Sundsvall och Nacka ska tas ut på ett enhetligt sätt. Detta innebär att broavgifterna ska tas ut för personbilar, lätta och tunga lastbilar samt bussar på samtliga tre broar. Vägtullsutredningen har nogsamt noterat att man inte haft uppdrag att ta ställning till huruvida avgifter ska finansiera broarna eller inte. Utredningen har således inte gjort några överväganden kring avgiftsfinansieringens effekter, för- och nackdelar, miljöeffekter eller samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt och därför redovisas inte någon konsekvensutredning. Anmärkningsvärt är också att varken Trafikverket, riksdagen eller regeringen har sett till att en konsekvensutredning av införande av broavgifter genomförts innan man fattat beslut att Motalabron, Sundsvallsbron och Skurubron helt eller delvis ska finansieras med avgifter från brukarna. Beslutet om att införa broavgifter bygger endast på finansieringsskäl, att håva in mer pengar till statskassan. En konsekvensutredning där miljöhänsynen fått en mer betydande plats, hade med all säkerhet givit ett annat beslut. Att lägga mer fokus på att få fler godstransporter att utföras på järnväg kan berättiga broavgifter mot detta kollektiv i syfte att lägga mer av infrastrukturens finansiering på vägbundna godstransporter.

Naturskyddsföreningen har i sitt remissvar till Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3) – slutbetänkande från 2011 års vägtullsutredning framfört synpunkter att trängselskatt endast ska kunna införas om man kan visa att det krävs för att motverka trängsel, minska miljöbelastningen eller förbättra trafiksäkerheten. Detta gäller givetvis även synen på broavgifter. Trafikverkets planerade broavgifter ska således inte dikteras av behovet av att dra in pengar för att klara finansieringen. Vår förhoppning är att vårt förslag att undanta personbilarna och kollektivtrafiken från föreslagna broavgifter antas av de beslutande instanserna.

Naturskyddsföreningen i Motala
Styrelsen genom Rolf Ström