

VARFÖR ÄSTLÄNKEN

s. 16-17: Två problem med trängselskatten



STELLAN
TENGRÖTH

Två problem med trängselskatten

Hösten 2014 röstade jag i folkomröstningen ”JA” till trängselskatten. Det kändes som ett självklart beslut, men sedan jag första gången hörde talas om den kommande skatten har jag hävdat att det finns två grundläggande problem med den. Och dessa visar sig i de två ord som den är sammansatt av: ”trängsel” och ”skatt”.

Trängselskatten har tre syften, nämligen att motverka trängsel, vara miljöstyrande och bidra till finansieringen av det Västsvenska paketet. De två sistnämnda är givna, men att motivera den med minskad trängsel riskerar att inom några år vara irrelevant. Med de utsikter som finns med en begränsad energitillförsel och med en BNP som inte förmår växa är det osannolikt att biltrafiken kan ligga kvar på den höga nivå som vi har vant oss vid. Då kommer trängseln – med eller utan trängselskatt – att vara försvunnen.

Problem nummer två är att det är en skatt och inte en avgift. Svensk lagstiftning tillåter att avgifter tas ut på ny infrastruktur, som broarna i Motala och Sundsvall, men för befintliga vägar eller broar är det inte tillåtet. Ett belysande exempel är Svinesundsbron, där man då den nya bron invigdes år 2005 ville avgiftsbelägga inte bara den nya utan också den gamla bron. Den

juridiska knuten löstes elegant då betalstationen för stenbron från 1946 placerades på den norska sidan ...

Skatt eller avgift kan tyckas som en lek med ord, men i praktiken visar det sig både enklare och billigare att administrera en avgift än en skatt.

Hur som helst, även om det hade varit ett plus med en bompeng istället för trängselskatt är detta inget tungt vägande argument. Att ta ut en kostnad av dem som använder vägnätet och styra över resande till mer resurssnåla alternativ kan inte vara annat än klokt.

Västlänken är del i något mycket större. Boken börjar därför långt utanför Göteborgs stadsgräns, med tillväxtens dilemma, globala energitillgångar, en nykter analys av potentialen hos sol- och vind-energin, frågan om massbilismens framtid och Trafikverkets (o)förmåga att göra prognoser.

Varför Västlänken? fortsätter sedan med att allsidigt och initierat belysa ett av de viktigaste argumenten för Västlänken: kommer tunneln under staden att bidra till att fler tåg kan nå Göteborg, eller riskerar den – hemska tanke – att utgöra ett hinder för det hägrande målet om en ökad tågtrafik?



Stellan Tengroth är civilingenjör och författare med ett förflutet som trafikanalytiker på Trafikverket.



PRISGRUPP

H

POCKETSTANDARD

ISBN 978-91-981467-2-1



9 789198 146721

Tillväxt-reflektera