

Valet är ditt: Trängselavgifter eller kaos?

Trängselavgifter eller kaos - det är det folkomröstningen den 17 september handlar om. Vinner JA-sidan kan vi dämpa bilköerna, satsa mera på kollektivtrafiken och radikalt minska avgashalterna. Vinner NEJ-sidan blir allt detta omöjligt.

NEJ = Trafikkaos. Utan trängselavgifter blir det omöjligt att hindra att vägnätet i Stockholm om 10-15 år brakar samman, det visar otaliga utredningar. Nya vägar och spår skulle kunna lätta problemen. Men de tar 15-20 år att bygga. Och effekten på köerna väntas bli liten och tillfällig. Oavsett hur mycket nya vägar och spår vi bygger behövs trängselavgifter för att lösa problemet med bilköer.

NEJ = Mindre pengar till bättre kollektivtrafik. Inkomster från trängselavgifter och ökad biljettförsäljning väntas ge SL uppemot en miljard extra om året. I våra enkäter (sid 6 och 10) lovar partierna att trängselavgiftspengarna ska återföras till Stockholm och i första hand satsas på bättre kollektivtrafik.

NEJ = Skitigare luft. Utan trängselavgifter kommer ytterligare 25-30 människor årligen att dödas av avgaser. Många fler får sjukdomar i lungor och hjärtan – mest barn, gamla, allergiker och astmatiker (se sid 4).

Folkomröstningen den 17 september är därför ingen futtig opinionsmätning om vi tyckte att trängselskatteförsöket i början av året var bra eller dåligt. Ingen skönhetstävling där vi visar om vi gillar eller ogillar den ena eller andra politikern.

JA eller NEJ till trängselavgifter är en ödesfråga för hela Stockholmsregionens utveckling. Trängselavgifter handlar egentligen om att utveckla storstadens bästa kvaliteter.

Om vi utnyttjar nuvarande vägnät mera effektivt blir det lättare att rädda våra stora grönområden "Storstockholms gröna kilar" undan exploatering. I ingen annan miljonstad är det så lätt för medborgarna att komma ut i naturen, motionera, titta på fåglar, leka med barnen, ha picknick, åka skridskor. Låt oss inte spolia dessa värden.

En tät storstad ger också underlag till en bra kollektivtrafik och smarta system för energiförsörjning och avfallshantering och gör att alla kan ha nära till skola, affärer m m.

Det avgiftssystem som prövats har klara brister. Men svagheter är lätta att rätta till. Att i protest röstar NEJ för att man ogillat någon detalj vinner ingen på. **Rösta JA den 17 september!**

Mårten Wallberg, ordförande
Magnus Nilsson, kampanjledare
Naturskyddsföreningen i Stockholms län



Vill du veta mer?
www.trangselavgifter.nu



Ja till trängselavgifter = bättre kollektivtrafik

Om Ja-sidan vinner folkomröstningen den 17 september:

Då kommer SL att få närmare en miljard kronor mera per år att satsa på bättre kollektivtrafik. En del av pengarna beror på att avgifterna ökar biljettförsäljningen, men de stora pengarna kommer från själva trängselskatten.

Tidigare har det varit oklart om skattepengarna verkligen kommer att återföras till regionen eller ej. Nu ger dock alla riksdagspartier samma besked: Trängselskattepengarna ska tillbaka till stockholmsregionen och ska i första hand satsas på att förbättra kollektivtrafiken (sid 6).

Vinner Nej-sidan:

Då blir det inga nya pengar till kollektivtrafiken.



Rösta för en bättre kollektivtrafik. Rösta Ja den 17 september!

Om tidningen

Inför produktionen av denna tidning har samtliga partier erbjudits att annonsera och informera om sin trafik- och miljöpolitik i Stockholmsregionen. Vissa har nappat på erbjudandet och köpt annonser, andra inte. För tydlighetens skull: Svenska Naturskyddsföreningen står utanför partipolitiken. Vi varken stödjer eller motarbetar något parti.

Debatt om trängselskatten

Den 4 september arrangerar Stockholms Handelskammare och Svenska Naturskyddsföreningen en debatt om trängselskatten och Stockholms trafiksituation. Deltagare kommer att vara Stockholms Handelskammarens Vd Peter Egardt och Naturskyddsföreningens kampanjledare Magnus Nilsson. Moderator är John Chripinsson.



Plats: Stockholms Handelskammare
Västra Trädgårdsgatan 9
Lokal: Handelskammarsalen
Tid: Kl 18.00, 4 september

**Bli medlem
för bara
24 kr/mån!**

► sms:a MED till 71 130
eller anmäl dig på
► www.snf.se/medlem



Ord. sms-taxa gäller. Välkomstpaket skickas inom två veckor.

Tematidning från Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Newsfactory AB

Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Norrbacksgatan 80, 113 45 Stockholm. Tel. 08-644 52 70, E-post: kansli.stockholm@snf.se, www.stockholm.se

Projektleddning: Magnus Nilsson (SNF),
Försäljning: Charlotte Lindberg, charlotte.lindberg@newsfactory.se,
Text: Magnus Nilsson, Anne Laqvist (profilintervjuer)
Grafisk form: Jonas Serrander, jonas.serrander@newsfactory.se
Traffic: Renee Boman, renee.boman@newsfactory.se,
Repro: Boostock Productions AB

NewsFactory AB, Roslagsgatan 24-28, 113 55 Stockholm.
Tel 08-545 03 990, fax 08-545 03 999. www.newsfactory.se



Stockholmsluften mycket renare med trängselavgifter

Trängselavgifter skulle varje år rädda 25-30 stockholmare från att dö av bilavgaser.

Det visar den analys som en grupp miljöforskare vid bland annat Umeå universitet har gjort.

– Vore jag stockholmare, skulle jag naturligtvis rösta ja i folkomröstningen, säger Bertil Forsberg, docent i yrkes- och miljömedicin vid Umeå universitet och internationell tungviktare på området som beräknat hälsoeffekterna av trängselskatteförsöket.

När vägtrafiken minskar, minskar inte bara avgasutsläppen. Mindre trafik betyder också mindre väg- och däckslitage. Detta leder i sin tur till lägre partikelhalter.

Avgaser och partiklar påverkar lungorna och hjärtat. Effekterna är ofta diffusa. Symptomen uppträder först efter lång tid.

Samkör man statistik över trafikmängder, avgashalter och dödsorsaker, blir dock bilden kristallklar: Folk dödas av avgaserna.

Riktigt stora effekter på hälsan får man i tätbebyggda områden. Små förbättringar som många människor kan dra nytta av ger stort utslag i sjukdomsstatistiken.

I sin rapport från trängselskatteförsöket understryker forskarna dessutom att siffran 25-30 sparade liv per år bara är "toppen av ett isberg". Många som skadas av avgaserna dör inte, utan drabbas av mera diffusa problem, t ex andningsproblem.

Särskilt utsatta är i alla sammanhang barn, äldre, astmatiker, allergiker.

De beräkningar som gjorts för Stockholm bygger dock inte på mätningar av den faktiska luftkvaliteten under trängselskatteförsöket. Istället utgår man från de samband mellan trafikmängder, avgashalter och hälsoeffekter som konstaterats i mängder av studier under många år.

– Tillfälliga väderförhållanden kan ha stor betydelse för avgashalterna. Om man bara drar slutsatser från uppmätta värden kan man därför hamna helt snett, säger Bertil Forsberg.

– Under försöket sjönk faktiskt halterna mera än vad vi utgår från i modellberäkningar. Det berodde på att våren var lite fuktigare än normalt,



Under försöket sjönk faktiskt halterna mer än vad vi utgår från i modellberäkningar

Bertil Forsberg, docent i yrkes- och miljömedicin vid Umeå universitet



vilket minskade dammhalterna.

– På den basen är vi säkra på att om vi får en stabil minskning av trafiken på de nivåer vi hade under perioden med trängselskatt, kommer 25-30 färre stockholmare att dödas varje år av bilavgaser.

Bertil Forsberg ser inga realistiska möjligheter att på något annat sätt få ned utsläppen av avgaser i Stockholm.

– Man kan tänka sig hårda parkeringsrestriktioner eller avstängda gator, men det är knappast möjligt.

– Om man ser till hur liten uppföring trängselavgifterna innebär i förhållande till bl a de väldiga hälsovinsterna, är slutsatsen självklar.

– Vore jag stockholmare, skulle jag naturligtvis rösta ja i folkomröstningen.

Renare luft under trängselförsöket

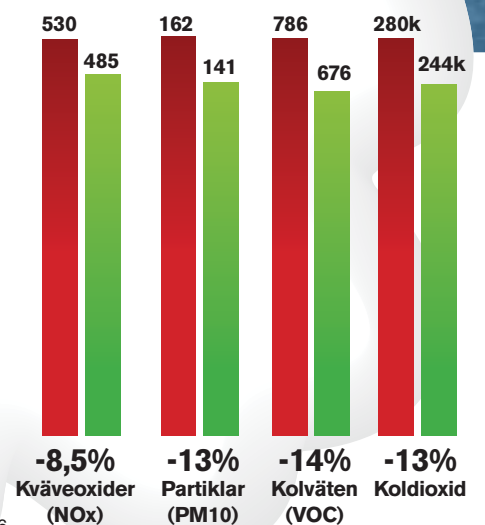
Förändringar av avgasutsläppen från vägtrafiken i Stockholms innerstad p g a Stockholmsförsöket, räknat på helt år.

1 Utsläppen av partiklar och kväveoxider från vägtrafiken i Stockholms innerstad sjönk 8-12 procent.

2 De genomsnittliga halterna av kväveoxider i innerstadsluften sjönk med 5-10 mikrogram per kubikmeter. Partikelhalten sjönk med 2-3 mikrogram per kubikmeter luft.

(enhet=ton/år)

Före Efter



Källa: Stockholmsförsöket. Effekter på luftkvalitet och hälsa. SLB 2:2006

Profil tycker till



MARTIN KELLERMAN:

Gör serien Rocky, redaktör för tidningen med samma namn.

– Jag röstar ja. Jag tycker det är töntligt att det ens är en folkomröstning om det här. Trafiksituationen har blivit mycket bättre med avgifter och de som gnäller om att det är en klassfråga lägger utan att tveka mycket mer på annan lyx som cigaretter och alkohol, t ex. Allt sånt beskattas också, men ingen snackar om att det skulle vara en klassfråga för den skull.



Veckoguide för tveksamma

NEJ BETYDER:

Bilköerna i Stockholm kommer att växa dramatiskt. Om 10-15 år kommer Essingeleden och många andra vägar att vara helt igenkorkade från tidig morgon till sen kväll. Privatbilister, bussresenärer, yrkesförare – alla kommer att fastna i köerna. Nya vägar kostar miljarder, de kan öppnas först om många, många år, och de väntas bara ge små effekter på bilköerna som tills dess växt enormt.

NEJ BETYDER:

Att bilköerna växer dramatiskt betyder att busstrafiken kommer att fungera allt sämre. Restiderna med buss kommer att öka. Punktligheten kommer att försämrats. Vi kommer inte längre att kunna lita på tidtabellerna. Utan trängselavgifter blir det dessutom inga nya pengar till att klara kvaliteten på kollektivtrafiken.

NEJ BETYDER:

Ytterligare 25-30 stockholmare kommer varje år att dödas av bilavgaser. Koldioxidutsläppen från trafiken kommer att vara fortsatt höga. Hoten om nya vägbyggen genom våra finaste natur- och friluftsområden kommer att skärpas.

Vill du veta mer?
www.trangselavgifter.nu

Vem vinner? Vem förlorar?

Vem som vinner eller förlorar på trängselavgifter beror inte så mycket på hur själva avgiftssystemet är uppbyggt. Det viktiga är vad som händer med pengarna. Det visar den analys av fördelningseffekter som gjorts i samband med trängselskatteförsöket.

Många har oroats för att trängselavgifter ska slå hårdast mot låginkomsttagare i förorterna. Under försöket våren 2006 betalades dock trängselskatten i första hand av medelålders män boende i innerstaden (eller Lidingö) med ganska höga inkomster.

4-5 procent av alla bilägare i länet svarade för en tredjedel av hela skattesumman. De flesta bilägare betalade i själva verket aldrig någon trängselskatt eller på sin höjd några

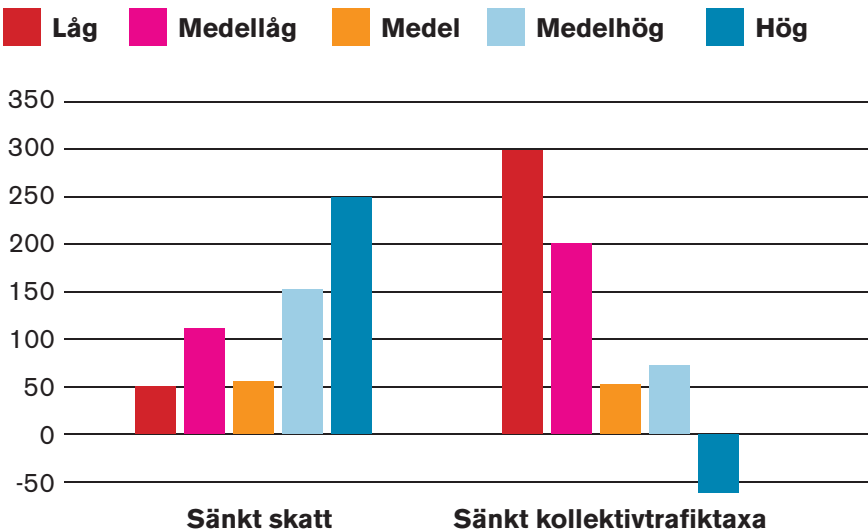
tior under hela försöket.

Sammantaget betyder det att mycket få hushåll direkt påverkas ekonomiskt av om det finns trängselavgifter eller ej.

Hur pengarna används kan däremot ge stora effekter. Används pengarna till att sänka landstingsskatten vinner i princip alla invånare, men de stora vinnarna blir de allra rikaste. För dem betyder skattesänkningen mycket mera än trängselavgiften.

Väljer man istället att använda pengarna till att sänka SLs priser blir det istället de med lägst inkomster som vinner. De med höga inkomster (som ofta betalar mycket trängselskatt, men reser mindre med kollektivtrafiken) förlorar en aning.

Vilka inkomstgrupper som vinner eller förlorar på trängselavgifter beror mest på hur pengarna används. Används de till lägre skatt, vinner de med högst inkomster, används de till lägre priser i kollektivtrafiken vinner de med lägst inkomster. (kronor/år)



Hjälp oss

att ordna ett JA i folkomröstningen!

Sprid våra affischer, kampanjknappar och flygblad till bekanta och i ditt bostadsområde.

Hjälp till att dela ut Ja-valsedlar utanför en vallokal den 17 september.

Hör av dig på 08-644 52 70 eller maila trangsel.avgifter@snf.se
Eller gå in på www.trangselavgifter.nu

Profil tycker till



AMELIA ADAMO:

Förlagschef för Amelia Publishing Group, grundare av Amelia, Tara, M

– Jag röstar för trängselavgifter. Jag bor vid Hornstull och har weekendställe på Dalarö. Blev positivt överraskad av den minskande biltrafiken både i stan och till och från stan under tiden försöket pågick och upptäckte att jag gillade det.

Stella och Mikael slåss för SL-resenärerna:

Trängselavgifter lyft för kollektivtrafiken

En ja-seger i folkomröstningen skulle bli ett klipp för SL-resenärerna. Men det är viktigt att överskottet verkligen satsas på bättre kollektivtrafik. Det vinner alla på. Det anser Stella Fare och Mikael Sundström, ordförande och vice ordförande i Kollektivtrafikant Stockholm, en konsumentorganisation för kollektivtrafikanterna i Stockholm, som uppmanar väljarna att rösta ja i folkomröstningen den 17 september.

– Mindre bilköer betyder att bussarna både i innerstaden och från och till innerstaden tar sig fram betydligt snabbare. Detta är en mycket viktig förbättring av kollektivtrafiken som innebär att hundratusentals resenärer får kortare restid till och från jobbet eller skolan, säger Mikael Sundström.

– På sikt betyder avgifterna att SL varje år kan få betydligt mera pengar till att förbättra och utveckla trafiken.

De nysatsningar Kollektivtrafikant Stockholm i första hand hoppas kunna driva fram efter en Ja-seger är bl a en upprustning av pendeltågstrafiken och Roslagsbanan och utbyggnaden av Tvärbanan. I innerstaden vill man öka kapaciteten på busslinje 4 genom att göra om den till en spårvägslinje och på så sätt avlasta den trånga tunnelbanan.

– Det här är projekt som alla pratar om, men det finns ju aldrig några pengar! Med inkomster från trängselavgifterna, och med de ökade biljettintäkterna som avgifterna leder

till, skulle regionen få en handlingsfrihet som gör att det äntligen blir möjligt att dra igång projekten, tror Stella Fare, tidigare stockholmspartist och borgarråd 1998-2004. Inför valet finns Fare dock på folkpartiets landstingslista och hoppas den vägen kunna driva på för en bättre kollektivtrafik.



Fram till 2020 planerar SL investeringar på 70 miljarder kronor. Enbart för att upprätthålla kvaliteten på trafiken krävs varje år 2-3 miljarder, vilket fram till 2020 betyder att halva investeringsramen går åt. Stora delar av planen är än så länge ofinansierad.

– De alternativ som finns för att få nya pengar är att höja biljettpriserna, höja landstingsskatten eller att införa trängselavgifter. För mig är det valet enkelt, säger Stella Fare.

– SL måste naturligtvis alltid pressa sina kostnader, men vår bedömning är att det inte finns så mycket mer pengar att spara. SL är idag en relativt liten organisation,



Med pengar från trängselavgifterna kan vi förbättra kollektivtrafiken, säger Mikael Sundström och Stella Fare från Kollektivtrafikant Stockholm.

där all trafik drivs av entreprenörer.

Men måste inte kollektivtrafiken byggas ut innan man återinför avgifterna?

– På bussidan leder trängselavgifter till att busstrafiken direkt kan utökas. När det gäller spårtrafiken är ju problemet att pengarna måste fram.

Jag kan lova att utbyggnaderna inte kommer att gå fortare om trängselavgifterna stoppas, säger Stella Fare.

Kollektivtrafikant Stockholm är i stort sett nöjda med hur det fungerat under trängselskatteförsöket.

– Allt blev ju inte perfekt, men busstrafiken fungerade klart bättre

och på de flesta sträckor ökade trängseln på T-bana och pendeltåg inte nämnvärt. Att det blev problem på pendeltågen i vintras med vagnar som inte fungerade är oacceptabelt, men hade faktiskt inte ett dugg med trängselskatteförsöket att göra.

FAKTA

Kollektivtrafikant Stockholm

- bildades 1997
- är en konsumentorganisation för kollektivtrafikanter i Stockholms län
- har som syfte att driva på så att kollektivtrafiken i Stockholms län håller hög klass och att på andra sätt slå vakt om kollektivtrafikanternas intressen
- trycker på politiker och SL genom uppvaktningar, remissvar, debattartiklar, insändare, debatter och seminarier

Man blir medlem i Kollektivtrafikant Stockholm genom att betala in 100 kronor till föreningens plusgiro 608 24 24 - 0. Studerande (upp till 26 år) och pensionärer (från 65 år) betalar 50 kronor. Ange både postadress och e-postadress.



Profil tycker till



NINA EKELUND:

Ledamot i kristdemokraternas parti-styrelse. Ordförande i Borgerligt ja till trängselavgifter

– Jag röstar ja. Trängselavgifter är ett otroligt effektivt styrmedel för att minska trafiken. Köerna kostar samhället enorma belopp. Ett system med avgifter gynnar stockholmarna – hälsan, miljön, näringslivet. Nya leder är ingen lösning. Dessutom

tar de alldeles för lång tid att bygga ut.



Länsinvånarna kräver:

Satsa trängselpengarna på bättre kollektivtrafik

Pengarna från trängselavgifterna bör satsas på att förbättra kollektivtrafiken. Det tycker 6 av 10 invånare i Stockholms län. Bara 3 av 10 tycker att pengarna ska läggas på bättre vägar. Det visar en opinionsmätning som företaget Sifo utfört åt Kollektivtrafikant Stockholm.

Delar man upp svaren mellan olika katego-

rier (gamla, unga, kvinnor, män, högutbildade, lågutbildade, efter partisympati etc) får man i stort sett samma utslag – inom alla samhällsgrupper vill man prioritera kollektivtrafiken. Enda undantaget är moderata väljare där stödet för bättre kollektivtrafik och vägutbyggnader är lika stort.

Hela rapporten finns på www.kollektivtrafikant.org

Profil tycker till



FREDRIK LINDSTRÖM:

Författare, programledare m m.

– Självklart kommer jag att rösta ja i folkomröstningen! Motivering, ska det behövas? Jag är för övrigt för de flesta typer av inskränkningar och restriktioner för privatbilismen.

DEBATT!

SL-trafiken går på knäna - Är trängselskatten lösningen



En pendlare som drabbas av SLs dagliga förseningar förlorar motsvarande 1,7 arbetsveckor om året.

Vagnfel är tio gånger vanligare i Stockholms T-bana än i London.

Hur vill politikerna i lösa dessa problem? Och innebär ett ja till trängselskatt att pengar frigörs för att förbättra kollektivtrafiken eller blir det bara ännu trängre?



Kollektivtrafikant Sthlm frågar ut SLs politiska styrelse

Torsdagen den 31 augusti, kl 19-21, i ABF-huset på Sveavägen 41 (Katasalen).

Ta med din fråga till politikerna.

Medverkande:

Anna Kettner (s), Måns Almqvist (v), Åke Askensten (mp)

Charlotte Broberg (m), Maria Wallhager (fp), Mikael Stjernström (kd)

Fri entré!



RENARE LUFT

Med kortare köer
blir stadsluften renare.
Trängselavgifter räddar 30 liv varje år.



Rösta  till trängselavgifter

miljöpartiet de gröna



8 partier om 10 miljöfrågor

Inför valet den 17 september lovar vänsterpartiet, miljöpartiet och stockholmspartiet i Stockholms stad att driva alla de tio krav Stockholms Naturskyddsförening pekar ut som viktigast.

Socialdemokraterna och centerpartiet stödjer nio av kraven, medan folkpartiet, kristdemokraterna och moderaterna på ett antal punkter är på tvärs med Naturskyddsföreningen.

M, fp och kd vill bl a behålla Bromma flygplats, bygga Förbifart Stockholm, stoppa trängselavgifterna och vill inte öppna för fler naturreservat.

På flera områden är enigheten samtidigt bred. Alla utom moderaterna lovar att efter en JA-seger i folkomröstningen om trängselavgifter kräva att ”den absoluta huvuddelen” av avgiftsintäkterna satsas på en bättre kollektivtrafik. Detta blir alltså rimligen stadens linje efter en JA-seger.

Alla utom m vill också att intrång i grönområden vid nybyggen ska kompenseras. Även på andra områden, som t ex tuffare miljökrav i kommunens upphandling, att förbättra för cyklister och att effektivisera energianvändningen är enigheten nästan total. Mera hjälp inför valet hittar du på www.rostahallbart.se



Trafiken viktigaste miljöfrågan för alla utom m och fp

Trafiken är den viktigaste miljöfrågan i Stockholm. När Naturskyddsföreningen bad partierna göra en miljöpolitisk ”topp-tre-lista”, sätter sex av de åtta tillfrågade partierna någon trafikfråga främst. Bara moderaterna och folkpartiet gör en annan bedömning. För dem är den viktigaste miljöfrågan i Stockholm att hålla rent, t ex genom att klottersanera. Få prioriterar skyddet av grönområden.

Trängselavgifter toppar åtgärdslistan hos socialdemokraterna, stockholmspartiet och centern. En utbyggd kollektivtrafik med mer spårvagnar är viktigast för stockholmsmiljön enligt kristdemokraterna. För centern och stockholmspartiet kommer kollektivtrafiken på andra plats. Även socialdemokraterna vill satsa på mer spår men vill att trängselavgifterna också ska betala nya vägar. Vänsterpartiet vill däremot flytta pengar från stora vägbyggen till att bekosta nolltaxa i kollektivtrafiken.

Folkpartiet, miljöpartiet och vänsterpartiet vill förbättra för cykel- och gångtrafikanter.

Moderaterna prioriterar trafiken lägst. Kollektivtrafik nämns på tredje plats, men gäller enbart att utveckla kollektivtrafiken på vatten tillsammans med landstinget.

Som enda parti nämner moderaterna miljöhänsyn vid upphandling bland ”topp-tre”.

Energieffektivitet betonas av vänsterpartiet, socialdemokraterna och kristdemokraterna. Vänstern säger sig eftersträva en tät och transportsnål bebyggelse och kristdemokraterna en satsning på energieffektivt byggande. Liksom kd riktar socialdemokraterna in sig på att effektivisera användningen av energi inom stadens egna verksamheter men utsträcker detta även till företag och hushåll.

Bara hälften av partierna nämner skydd av grönområden bland sina prioriterade frågor. Vänsterpartiet, miljöpartiet vill värna gröna kilar, folkpartiet och centern ta bättre ansvar för naturreservaten. Miljöpartiet nämner ensamt kravet om en regional friluftsstiftelse av stadens marker i kranskommunerna.

Rent vatten hamnar på vänsterpartiets och stockholmspartiets topp-tre-lista. Stockholmspartiets mål är badbart vatten i hela Stockholm, medan vänstern redovisar en något vidare ambition i denna fråga genom att förespråka en omfattande restaurering. Alla stadens sjöar ska vara rena till 2015 är målet.

Hela enkäten hittar du på: www.rostahallbart.se

fråga/parti	V	S	KD	F	M	FP	SD	CH
Kommer arbetet med miljökrav i upphandling att fortsätta vara en viktig fråga och drivas aktivt även efter valet?	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Kommer ert parti verka för att behålla en konsumentförvaltning där det fortsatt finns utrymme för att arbeta med miljörelaterade konsumentfrågor?	😊	😊	😊	😊	😊	😡	😡	😡
Tänker ert parti arbeta för energieffektivisering både på kort och på lång sikt i kommunens byggnader?	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Hur tycker ert parti att man bör rösta i folkomröstningen i trängselavgifter i Stockholms stad?	😊	😊	😊	😊	😊	😡	😡	😡
Om trängselavgifter/-skatter fortsätter att användas i Stockholms stad kommer ert parti då att verka för att den absoluta huvuddelen av intäkterna används för att förstärka kollektivtrafiken i stockholmsregionen?	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😟	😊
Kommer ert parti motarbeta planerna på Förbifart Stockholm?	😊	😡	😊	😊	😡	😡	😡	😡
När det gäller en nedläggning av Bromma flygplats, kommer ert parti att under nästa mandatperiod verka för att Luftfartsverkets kontrakt med Stockholms stad inte förlängs?	😊	😊	😊	😊	😊	😡	😡	😡
Den 16 maj beslutades cykelplanen för innerstaden med en genomförandetid på åtta år. Ser ni att finansieringen på en halv miljard till planen kan garanteras under denna period?	😊	😊	😊	😊	😟	😊	😊	😊
Kommer ert parti att under den kommande mandatperioden verka för beslut om natur- eller kulturresevat av områdena Kyrkham-Lövsta, Norra Djurgården, Södra Djurgården, Älvsjöskogen, Rågsveds friområde och/eller Fagersjöskogen?	😊	😊	😊	😊	😊	😟	😟	😟
Vill ert parti att principen om kompensation med likvärdig natur i närområdet, för intrång i obebyggda mark- och vattenområden, vid ny bebyggelse ska tillämpas i Stockholm?	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😡	😊
	😊 Ja	😡 Nej	😟 Avstår/Avvakar	😊 Ja till tre områden				



Gör stadshuspolitiken hållbar!

Vilket parti du röstar på kan betyda mycket för miljön i Stockholm. För att hjälpa dig inför den 17 september har Stockholms Naturskyddsförening låtit de nuvarande partierna i stadshuset samt centerpartiet och stockholmspartiet dels ta ställning tio viktiga, konkreta miljöfrågor dels peka ut de tre viktigaste miljöfrågorna under den kommande mandatperioden.

Kolla vad de svarar och fundera över vad du själv tycker. Tillsammans kan vi driva fram en hållbar politik i stadshuset!