

Till kommunstyrelserna i Stockholms län

Angående folkomröstning om trängselavgifter

Enligt uppgifter i media planerar man i flera av länets kommuner att anordna s k folkomröstningar om Stockholms stads planer på att införa trängselavgifter på rusningstrafiken, antingen i samband med den beslutade folkomröstningen om Sveriges eventuella anslutning till EMU den 14 september eller i samband med valet till EU-parlamentet 2004.

De omröstningar som diskuteras kan givetvis inte ha någon beslutande funktion då frågan formellt hanteras dels inom Stockholms stad, dels av regeringen och riksdagen. Från Naturskyddsföreningens synpunkt välkomnar vi dock initiativet eftersom det ger en möjlighet att öka allmänhetens kunskap kring vad trängselavgifter är och inte är. Diskussionen har ju hittills tyvärr präglats mera av mytbildning, missförstånd och skräckpropaganda än av saktlighet.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har varit en av de drivande krafterna bakom kravet på att införa trängselavgifter i Stockholmsområdet. Utgångspunkten är den mycket entydiga uppfattningen bland trafikplanerare både på lokal, regional och nationell nivå – och som väl ansluter till internationell forskning på området – att problemen med bilköer i Stockholm inte är möjliga att lösa så länge man inte inför någon form av trängselavgifter. Satsningar på trängselavgifter i storstäderna förordas också bl a av EU-kommissionen, bl a mot bakgrund av de stora samhällsekonomiska förluster trängselproblemen orsakar.

Frågan om trängselavgifter i Stockholm aktualiserades redan under 70-talet. 1977 konstaterade några sedemera framträdande politiker i en framsynt motion till stadens fullmäktige *”Ansträngningarna för att komma tillrätta med problemen i trafikmiljön måste mot denna bakgrund bygga på att begränsa icke nödvändig biltrafik i de områden på de tider då den samhällsekonomiska kostnaden jämte miljökonsekvenserna för att utnyttja bilen överstiger nyttan av detta utnyttjande. Med utgångspunkt från de konstaterade trafikproblemen i Stockholm innebär detta synsätt att åtgärderna bör koncentreras på att påtagligt begränsa arbetsresorna med bil till stadens centrala delar. De bilåkande som faller utanför denna kategori skapar däremot inte problem som kräver speciella insatser.”*

Konkret föreslog motionärerna bl a att dåvarande gatunämnden skulle ges i uppdrag *”att göra en utvärdering av hur ett licenssystem för arbetsresor med bil av det slag som tillämpas i Singapore skulle kunna tillämpas i Stockholm samt i det sammanhanget föreslå vilka kompletterande åtgärder som bör genomföras för att ett sådant system skall fungera smidigt.”*¹

Argumenten för trängselavgifter har inte förlorat i aktualitet sedan 1977. Tre väsentliga skäl motiverar varför trängselavgifter är nödvändiga:

1. Från miljösynpunkt är det mycket angeläget att bilköerna i regionens vägnät så snabbt som möjligt minskas radikalt. De växande bilköerna utnyttjas som det viktigaste argumentet för ett antal mycket omfattande och starkt miljöförstörande vägprojekt, inte minst Förbifart Stockholm. Köerna utgör därmed indirekt ett av de allvarligaste hoten mot några av regionens mest värdefulla natur- och kulturmiljöer. Köproblemet går inte att lösa utan trängselavgifter. Införande av trängselavgifter är därför en av de viktigaste naturvårdsåtgärderna i regionen.

¹ Motion 1977:43 till Stockholms kommunfullmäktige undertecknad av Carl Cederschiöld, Kerstin Wijkman, Nils Edfelt, Erik Trägårdh, Barbro Ekdahl och Anders Guståv.

2. Köerna innebär stora ekonomiska förluster för regionen. Landstingets regionplane- och trafikkontor beräknar att köerna för närvarande årligen kostar regionen 5-7 miljarder kronor. Enligt den nya regionplan landstinget antog våren 2002 väntas denna kostnad successivt stiga även med en satsning på vägutbyggnader som går långt utöver vad som ryms inom de nationella och regionala investeringsramarna. Enda möjligheten att vända denna negativa trend, som helt i onödan hämmar regionens näringsliv och ekonomiska utveckling och därmed gröper ur invånarnas ekonomiska välfärd, är införande av effektiva trängselavgifter.
3. Kollektivtrafiken är ryggraden i regionens trafiksystem. För att upprätthålla och höja kvaliteten och tillförlitligheten hos kollektivtrafiken krävs stora investeringar. Överskotten från ett system med trängselavgifter skulle kunna lösa finansieringsproblemen samtidigt som framkomligheten för bussar och annan nyttotrafik förbättras. Det är svårt att identifiera någon annan intäktskälla än trängselavgifter som skulle kunna möjliggöra de nödvändiga satsningarna. En förbättrad kollektivtrafik är en väsentlig förutsättning för att inte trängseln i vägnätet ytterligare ska förvärras.

Införande av trängselavgifter innebär således en unik möjlighet att på en och samma gång minska miljöhoten, stärka regionens ekonomiska styrka och radikalt förbättra standard och tillförlitlighet hos kollektivtrafiken.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län och våra lokala kretsar har ambitionen att delta i debatten inför "folkomröstningarna" inte främst i syfte att vinna röster åt "Ja"-sidan (det handlar ju trots allt om "låtsas-omröstningar") utan med huvudmål att ge medborgarna en chans att förstå den regionala trafik- och miljösituationen och därmed på saklig grund kunna ta ställning till de alternativ som finns att begränsa olika typer av problem förknippade med trafiken.

Inför eventuella omröstningar har vi följande krav på era kommuner:

1. Vi vill delta i formuleringen av "Ja"-sidans röstsedel i de respektive kommunerna. Vi bifogar ett förslag.
2. "Ja"-sidan måste ges rimliga ekonomiska möjligheter att sprida kunskap till medborgarna om dels regionens trafik- och miljöproblem, dels olika åtgärders förutsättningar att lösa problemen. En lämplig omfattning på det kommunala stödet till vår kampanj skulle kunna vara en krona per invånare från varje kommun där en omröstning anordnas. Vi ansöker härmed om ett bidrag i denna storleksordning från de kommuner som beslutar genomföra omröstningar.

Magnus Nilsson
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

J A

till

**mindre bilköer &
bättre kollektivtrafik**

genom

trängselsavgifter