

EU-direktiv tvingar fram trängselavgifter

Utan trängselavgifter på rusningstrafiken kommer köerna i Stockholmstrafiken att växa. Inte ens enorma vägsatsningar kan ändra på detta, det är alla trafikexperter överens om vare sig de jobbar på Vägverket, KTH, regionplane- och trafikkontoret, Statens Institut för Kommunikationsanalys m m eller inom konsultvärlden.

Att säga nej till trängselavgifter är därför att säga ja till mera bilköer.

Många hoppas att en bättre kollektivtrafik kan lösa upp köerna. Visst behöver kollektivtrafiken stora satsningar, men att det nämnvärt skulle minska bilköerna tror inte experterna på. För övrigt finns inte pengarna – såvida vi inte inför trängselavgifter.

Att säga nej till trängselavgifter är därför att blockera nödvändiga förbättringar av kollektivtrafiken.

I enlighet med EU-direktiv måste halten av kvävedioxid i Stockholmsluften senast 2006 nå under lagstadgade värden. Detta krav är sannolikt omöjligt att klara utan trängselavgifter. **Vilket alternativ har Nej-sägarna?**

Att trängselavgifter är nödvändiga betyder inte att de kan konstrueras hur som helst. Ett tokigt system kan tvärtom ge ännu värre köer. Det vi behöver är ett system som dämpar privatbilismen i rusningstid en smula (10-15 procent räcker troligen). Då slipper SL-bussar och annan nyttotrafik fastna i köer samtidigt som vi får pengar till bättre kollektivtrafik.

Många undrar hur avgiftssystemet ska se ut, var betalstationerna ska ligga, avgiftsnivåer etc. Den typen av frågor går inte att besvara i detalj ännu. Grundstrukturen är dock klar:

Tekniken blir densamma som används vid nya avgiftsbroar och -vägar runtom i världen med den skillnaden att systemet blir helt automatiskt. Fordonen förses med ett litet elektroniskt id-kort, en s k transponder, som fästs på backspejeln eller vindrutan. Kortet är kopplat till ett betalkonto. När bilen (eller snarare bricken) passerar en avgiftsstation dras pengar automatiskt från ägarens konto utan att bilen stannar. Fordon utan fungerande bricka får registreringsskylten fotograferad och betalar i efterhand.

Avgiften tas ut vid uppskattningsvis 40-50 betalpunkter på Essingeleden samt innanför det s k tullsnittet. Exakta lägen eller exakt antal är inte klarlagt. Har man få stationer måste avgifterna bli väldigt höga för att lösa upp köerna vilket kan ge orimliga tröskeleffekter. Har man många stationer blir systemet dyrt och mera komplicerat.

Avgifterna måste variera kraftigt under dygnet. Högst blir avgifterna i rusningstid. På natten stängs systemet. Vilka avgifter som krävs för att bli av med köerna går inte att fastslå exakt i förväg. Tvärtom bör nivåerna löpande justeras så att man får så låga avgifter som möjligt samtidigt som köer förhindras. Modellkörningar pekar på en högsta nivå på 30-40 kr i rusningstid för att köra från en förort till innerstaden (kan jämföras med P-avgiften som ofta är 50 kr per timme i City).

Intäkterna beräknas totalt bli 1-3 miljarder kr per år. Under lång tid, minst 10 år, bör dessa pengar helt gå till att förbättra Stockholms kollektivtrafik. Dessa satsningar behövs oavsett om vi inför trängselavgifter eller ej, men utan avgifter finns inga pengar.

Avgifterna på nyttotrafik – varutransporter, hantverkare, budfirmor, taxi, kollektivtrafik etc – måste minimeras. Denna trafik ska prioriteras. Därför bör man dels ha en maxtaxa för enskilda fordon på kanske 100-150 kr per dygn, dels inkludera moms i avgiften. Inget företag skulle då netto efter

skatteavdrag behöva betala mer än 60-100 kr per dygn och fordon för att helt slippa bilköer (många yrkesfordon har timkostnader på 5-600 kr).

Betald trängselavgift riskerar att bli en ny, oredovisad löneförmån. Skattemyndigheterna måste därför bevaka att fiffler med denna förmån inte blir lika omfattande som när det gäller fri parkering på jobbet.

”Ja”- kampanjen har startat. När det gäller sakargument är vi väl rustade inför eventuella folkomröstningar.

Magnus Nilsson
ordförande Naturskyddsföreningen i Stockholms län