



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

2005-10-04

Till:
Finansborgarrådet Annika Billström
Borgarrådet Kristina Axén Olin
Borgarrådet Jan Björklund
Borgarrådet Margareta Olofsson
Borgarrådet Viviann Gunnarsson
Gruppledare Ewa Samuelsson

Angående röstsedlarna i folkomröstningen om trängselavgifter

Enligt media diskuterar ni just nu hur röstsedlarna inför folkomröstningen om trängselavgifter nästa år ska utformas. Vi tycker att sedlarna ska se ut som bifogas. Det innebär att de röstande får ta ställning i det vägval som omröstningen egentligen gäller, dvs om ska vi ha trängselavgifter med alla de positiva och negativa konsekvenser det för med sig, eller om vi istället vill acceptera att bilköerna växer, med allt positivt och negativt som detta för med sig.

Frågeställningen kan tyckas provokativ, men är, enligt vår uppfattning, utomordentligt väl grundad i de mängder av kvalificerade studier kring Stockholmstrafiken som finns. Som nedanstående tabell – som bygger på Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning för Nord-sydliga förbindelser – visar, räcker inte ens en investering i en ny, västlig förbifart på minst 20 miljarder till för att mer än temporärt och på sin höjd marginellt hantera problemet med bilköer. Siffrorna gäller för 2015, dvs strax efter det att en ny förbifart tagits i drift. Prognoser för läget 2020 eller 2025 har Vägverket inte redovisat, men det är ingen djärv gissning att misstänka att köerna då är värre.

	Bilpassager per dygn
2000	126 000 ¹
Nollalternativ 2015 ²	195 000
Nollalternativ 2015 + Förbifart Stockholm	154 000
Nollalternativ 2015 + Diagonal Ulvsunda	131 000 ³

Med tanke på de ekonomiska begränsningar som redan finns och som knappast kommer att bli mindre framöver (bl a med tanke på befolkningens stigande medelålder) är det dessutom mycket osannolikt att vi vare sig till 2015, 2020 eller 2025 kommer att ha råd att satsa mångmiljardbelopp på vägprojekt med allvarliga negativa miljöeffekter och vars laglighet starkt kan ifrågasättas. Det mest rimliga scenariot för 2015 om vi inte inför trängselavgifter är därför det som kallas "Nollscenariot 2015".

Ett stopp för trängselavgifter i Stockholmsregionen leder därför med största sannolikhet till att framkomlighetsproblemen snabbt förvärras med mycket stora kostnader som följd.

Att konstatera detta leder inte automatiskt till slutsatsen att vi bör införa trängselavgifter snarast. Det finns klara nackdelar med avgifter. Den mest uppenbara är att det knappast går att göra ett

¹ Essingeleden hade 2000 tre filer i varje riktning. Numera har den fyra filer i varje riktning.

² "Nollalternativ 2015" innehåller mycket stora utbyggnader av både spår och vägar i regionen, bl a Citybanan.

³ Vägverket bedömer att Diagonal Ulvsunda kommer att locka över så mycket trafik från Essingeleden att man nog måste införa en styrande avgift på trafiken där för att undvika farlig köbildning.

avgiftssystem rättssäkert utan en rätt omfattande registrering av fordonen - ett uppenbart ingrepp i den personliga integriteten. Åt detta problem finns det nog inte så mycket att göra.

Det är också rimligt att misstänka att belastningen på T-banor och pendeltåg ökar. Dessa problem går dock självfallet att möta genom att öka kapaciteten i systemen. Det kan ske genom att bygga fler spår, men det kan också ske genom nya vagnar och bättre signalsystem. Kompletterande busslinjer är en annan, näraliggande lösning.

Stockholmarna är mogna människor och behöver inga andra pekpinar än dem som kommer fakta från seriös forskning. De är också mogna nog att ta till sig annat än de ynkliga slagord och den förenklande propaganda som länge dominerat den offentliga debatten.

Det strategiska valet för stockholmarna när det gäller trafiken är **”Trängselavgifter eller allt värre bilköer?”** Den som påstår att det skulle finnas andra lösningar, som varken innehåller trängselavgifter eller allt värre bilköer har ett utomordentligt svagt sakunderlag att luta sig emot. Att ställa denna fråga är att visa respekt för väljarna, inte att skriva dem på näsan.

Därför föreslår vi följande:

1. Utforma röstsedlarna den 17 september enligt bifogat förslag.
2. För att förbättra möjligheterna för de röstande att ta ställning på sakligt underlag bör en konsekvensutredning bestående av förslagsvis fem personer med hög sakkunskap och en i förhållande till politiska partier och olika aktörer oberoende ställning ges fria händer att fram till i början av sommaren 2006 redovisa de rimliga konsekvenserna av det vägval väljarna ska göra den 17 september 2006.
3. Att staden i god tid före folkomröstningen genomför en s k vetenskaplig medling där experter med olika bakgrund och ståndpunkter presenterar motstående synpunkter för granskning och värdering.

Med vänlig hälsning

Mårten Wallberg
ordförande

Bilaga: Förslag till röstsedlar vid folkomröstningen om trängselavgifter 17 september 2006.