

”Falska miljöargument bakom straffskatt för bilister”

Naturskyddsföreningen: Landsting och kommuner kan tvingas välja vägtrafik framför sjukvård och omsorg. Från att ha varit styrmedel för minskad miljöbelastning vill nu alliansen i Stockholms län enbart använda trängselskatterna till att utöka vägnätet. Om dessutom landsting och kommuner får ansvar för Förbifart Stockholm tvingas de i kärva lägen prioritera trafik framför sjukvård, skriver Naturskyddsföreningens Svante Axelsson, Mårten Wallberg och Magnus Nilsson.

Den 5 maj presenterade allianspartierna i Stockholms län på DN Debatt en plan där man fram till 2020 ska bygga nya vägar och spår i regionen för nästan 100 miljarder, till stor del finansierat med intäkter från trängselskatten. Förslaget har tolkats som att de tidigare motståndarna till trängselavgifter nu bytt ståndpunkt. Så är det knappast.

Det som hänt är i stället att allianspartierna vill förvandla trängselskatten från ett effektivt styrmedel för bättre flyt i trafiken och minskad miljöbelastning till en ny skatt som fokuserar på ökade skatteintäkter från regionens bilister. Intäkterna vill alliansen uteslutande använda till att expandera regionens vägnät, det vill säga till åtgärder som ökar vägtrafiken och kortsluter därmed nyttan med att styra bort trängsel och miljöproblem. För att säkra att intäkterna blir tillräckligt stora ska skatten justeras i takt med inflationen, en faktor som har mycket lite att göra med hur bilköerna och därmed behovet av trängselskatt utvecklas. En effektiv och dynamisk trängselskatt innebär inte per definition ökade intäkter, snarare tvärtom.

Alliansens kovändning blir inte mindre anmärkningsvärd om man påminner sig att när Naturskyddsföreningen de senaste 15–20 åren argumenterat för trängselavgifter som en förutsättning för att hantera regionens bilköer, har moderater och folkpartister ständigt anklagat oss för att i själva verket var ute efter att med miljöargument införa en ny straffskatt på bilister.

Det allianspartierna nu vill göra är exakt det man anklagade oss för – man försöker sälja in en ny straffskatt på Stockholmsbilisterna med falska miljöargument.

Samtidigt står och faller alliansens trafiksatsning med trängselskattens förvandling från styrmedel till straffskatt. Av paketets totalt 98 miljarder utgörs 27,5 av intäkter från trängselskatten. Vartenda öre av trängselskatteöverskottet ska gå till vägbyggen. Huvudparten – 22,5 miljarder – till ett enda objekt: Förbifart Stockholm.

Satsningen skulle möjligen kunna försvaras om den kunde förväntas ge regionen ett bättre trafiksystem med mindre köer än i dag. Men så är det inte, vilket allianspartierna rimligen själva är klara över.

Paketet är en kopia av den första fasen av den så kallade Stockholmsöverenskommelsen, som under 2007 förhandlades fram under ledning av tidigare finansborgarrådet Carl Cederschiöld. Den konsekvensanalys som ingår visar att den trafiklösning alliansen förordar väntas leda till att bilköerna i regionen fram till 2030 växer 5–8 gånger!

Att köerna växer beror naturligtvis inte på de stora infrastrukturesatsningarna utan på den förväntade trafiktillväxten, men analysen klargör att inte ens extrema infrastrukturesatsningar kan hantera köproblemen.

Avgörande för om bilköerna ska explodera eller ej är i stället dels att trängselskattesystemet utvecklas så att det mera träffsäkert får bukt med köerna, dels att alla tillgängliga pengar satsas på kollektivtrafiken. Med smartare (men inte nödvändigtvis högre) trängselavgifter kan köerna trolas bort över en natt – det visade trängselskatteförsöket 2006.

Att alliansen förbinder sig att använda alla trängselskattepengar till vägbyggen ter sig dessutom som ett märkligt förhandlingsupplägg visavi staten. Om pengarna läggs på t-banor, spårvägar och pendeltåg betyder det att vi i regionen utvecklar något vi själva har ansvar och kontroll över. När pengarna i stället läggs på vägarna betyder det att regionen lämnar ytterligare bidrag till ett område där staten traditionellt har ansvaret.

En ytterligare osäkerhet gäller vem som ytterst kommer att få ta det ekonomiska ansvaret för Förbifart Stockholm. Regionens politiker har krävt lagändringar så att de själva får full kontroll över både utformningen av skatten och användningen av pengarna. Det betyder rimligen att det ytterst blir landstinget ensamt eller i kombination med kommunerna som ansvarar för att betala Förbifarten.

Om man samtidigt ges rätt att fritt använda trängselskatteintäkterna kommer de lokala politikerna i framtida kärva lägen därmed att tvingas dra ned på sjukvård och omsorg alternativt höja även kommunal- och landstingsskatter samtidigt som man sitter fast i väldiga amorteringar på förbifarten, omöjliga att prioritera bort.

Därför säger vi nej till alliansens tokiga trängselskatter.

Svante Axelsson generalsekreterare Naturskyddsföreningen

Mårten Wallberg ordf Naturskyddsföreningen Stockholms län

Magnus Nilsson trafikexpert Naturskyddsföreningen