

2007-10-09

Till deltagarna i den s k Stockholmsförhandlingen

Vad är målet:

En väl fungerande trafik - eller maximala investeringar?

Inför förhandlingsgruppens heldagsmöte den 15 oktober och mot bakgrund av det förslag till uppgörelse som Carl Cederschiöld redovisade vid gruppens möte den 21 september vill Naturskyddsföreningen i Stockholms län framföra följande synpunkter.

1. Formulera kvalitativa mål för förhandlingen!

I Cederschiölds förslag behandlas utbyggnaden av infrastrukturen som det övergripande målet för förhandlingen. Detta är, enligt vår uppfattning, en märklig utgångspunkt. Målet måste rimligen vara att skapa ett i vid mening väl fungerande transportsystem, t ex med utgångspunkt från de transportpolitiska mål riksdagen fastställt. I det arbetet är en utbyggd infrastruktur bara ett av flera tänkbara redskap, inte ett mål. Om diskussionen ensidigt fixeras vid dyrbara spår- och vägbyggen är förutsättningarna att nå de övergripande målen dåliga.

Vi anser att Stockholmsförhandlingen måste utgå från ett antal väl definierade mål som hela åtgärds paketet ska sträva mot. Infrastruktursatsningar är säkert en viktig del i ett åtgärdsprogram, men många andra åtgärder är minst lika viktiga – det kan t ex gälla skatteregler, biljettsystem, fysisk planering. Mot denna bakgrund föreslår vi att Stockholmsförhandlingen utgår från följande mål för trafiksystemet i Stockholms län:

- 2020 bör inga allvarliga trängselproblem förekomma i vägnätet
- 2020 bör utsläppen av koldioxid från trafiken inom länet vara minst 30 procent lägre än 2005
- 2020 bör kollektivtrafikens andel av personresandet ha ökat till 60 procent
- 2020 bör antalet trafikdödade per år ha minskat till 60
- 2020 bör punktligheten för länets kollektivtrafik i genomsnitt vara minst 95 procent
- 2020 bör inga överskridanden av trafikrelaterade miljö kvalitetsnormer förekomma

2. Betrakta miljön som ett mål för förhandlingen, inte en restriktion!

Enligt förhandlingsmannens förslag ska en strategisk miljöbedömning av ett kommande infrastrukturpaket göras. Det är vackert att miljöaspekter inte nonchaleras men förhållningssättet – att betrakta miljön som en restriktion för det övergripande målet om infrastrukturutbyggnad – är helt föråldrat, ja närmast irrelevant.

”Klimatfrågan är en ödesfråga för Sverige och för världen” konstaterade statsminister Fredrik Reinfeldt i regeringsförklaringen 2006. I den parlamentariska klimatberedningen finns en bred enighet om att de svenska växthusgasutsläppen 1990-2050 måste minska med 80 procent. Ska detta ske i jämn takt måste utsläppen till 2020 minska med drygt 40 procent (se diagram nedan). En av de centrala utgångspunkterna för Stockholmsförhandlingen måste mot denna bakgrund vara: ”Hur bör regionen i stort och dess transportsystem utvecklas för att på bästa sätt bidra till att hantera miljö- och klimatproblemen?” Svaret är inte självklart. Därför är det angeläget att ni inom ramen för förhandlingen prövar olika strategier och scenarier och att de åtgärds paket som bäst medverkar till att dämpa utsläppen av växthusgaser prioriteras.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbäckgatan 80
113 41 Stockholm

E-post & telefon
kansli.stockholm@snf.se
Tel: 08-644 52 70

Hemsida
www.stockholm.snf.se

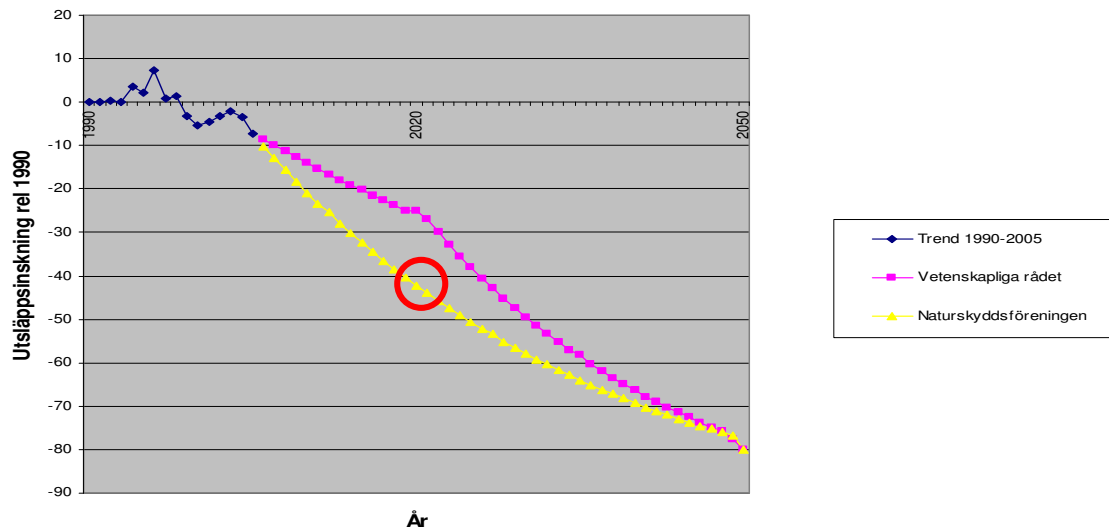
Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 – 31 38



Naturskyddsföreningen Stockholms län

Stockholmsförhandlingens miljöfråga är inte ”Hur kan vi minimera miljöskadorna av en uppgörelse?” utan ”På vilket sätt kan vi maximalt utnyttja uppgörelsen för att driva på miljöanpassningen?”.

Strategier att nå -80 % till 2050



3. Utnyttja fyrstegsprincipen!

Trafikplaneringen i Stockholm har länge baserats på principen ”predict and provide”. Liksom på andra håll i världen är erfarenheterna inte uppmuntrande. Det är inte möjligt att tillgodose efterfrågan på infrastruktur i våra storstadsområden. Helt nya grepp fordras – ett faktum som väl bäst illustreras av att när innerstadens bilköer nästan försvann i början av 2006 berodde inte det på att infrastrukturens kapacitet hade ökat utan på trängselskatten.

Förhandlingsmannens förslag är tyvärr ett återfall i det förlegade ”predict and provide”-tänkandet. Gamla utbyggnadsprojekt som diskuterats i decennier dammas av och ställs samman i en önskelista som ser ut ungefär som i Dennispaketet eller Stockholmsberednings material – fast med mycket högre kostnader. Och utmaningen tycks inte vara att hitta effektiva lösningar på trafikproblemen utan att införa nya finansieringslösningar...

I ett försök att finna mera rationella planeringsmodeller har regeringen och riksdagen fastställt den s k fyrstegsprincipen. Principen går i korta drag ut på att brister i transportsystemet i första hand bör lösas genom ett mera effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen, i andra hand genom förbättringar av denna infrastruktur. Först i sista hand bör man överväga att bygga ut infrastrukturen. Förtjänsterna med en sådan hantering är uppenbara. Med effektiviseringar kommer förbättringarna mycket snabbare och till radikalt lägre kostnad.

4. Utnyttja trängselskatten så blir det mesta enklare

Redan idag är trängseln på Essingeleden betydande under rusningstid. Någon ytterligare kapacitet i Saltsjö/Mälarsnittet går inte att få fram på mindre än 10 år. Under tiden kommer bilköerna rimligen successivt att bli allt värre. Oavsett hur man ser på behovet av ytterligare vägkapacitet borde alla kunna vara överens om att vi redan inom några år måste hantera bilköerna på Essingeleden.

Lösningen är enkel. Med en låg trängselskatt på Essingeleden kan köproblemen snabbt och mer eller mindre permanent elimineras. Den samhällsekonomiska vinsten skulle vara enorm. Att ropa efter

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

E-post & telefon
kansli.stockholm@snf.se
Tel: 08-644 52 70

Hemsida
www.stockholm.snf.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 – 31 38

statliga vägsatsningar för att lösa köproblemen samtidigt som man säger nej till trängselskatt på Essingeleden är inte trovärdigt.

Genom att successivt utveckla och förändra trängselskattesystemet (betalstationernas placering, avgiftsnivåer och differentiering) och kombinera detta med en genomtänkt utveckling av kollektivtrafiken (nya spår, högre standard, smartare prissystem) är det möjligt att till utomordentligt låga kostnader radikalt förbättra effektiviteten i Stockholms trafiksystem – förbättra framkomligheten, minska miljöbelastningen, öka trafiksäkerheten. Hur trängselskatten hanteras är den enskilt mest avgörande faktorn för vilken nytta regionen kommer att ha av förhandlingen.

En förutsättning för att trängselskattens möjligheter ska tas till vara är att den formella kontrollen över systemet (avgiftsnivåer, betalstationernas placering) läggs på lokal/regional nivå, rimligen hos landstinget. Trängselskatten måste bli en integrerad del av regionens trafikplanering, inte en statlig skatt. Överskotten bör tillfalla landstinget utan öronmärkning. Att säkra den lokala kontrollen över trängselavgifterna är, enligt Naturskyddsföreningen, just nu den enskilda åtgärd som är mest betydelsefull för hur regionens trafiksystem i framtiden kommer att fungera.

5. Kräv nya och ändrade incitament av staten

Hur de nationella skatte- och avgiftssystemen är konstruerade har stor betydelse för möjligheterna att lösa trafikproblemen i Stockholmsregionen. Exempel på åtgärder som är viktiga för regionen:

- Höjd beskattning av fossila drivmedel
- Ändra regler för reseavdrag
- Ändrade regler för beskattning av förmånsbil, inkl förmån av fri parkering

Mårten Wallberg
ordförande

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

E-post & telefon
kansli.stockholm@snf.se
Tel: 08-644 52 70

Hemsida
www.stockholm.snf.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 – 31 38