

Tullfrätt

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

- OM STOCKHOLM, TRAFIKEN OCH MILJÖN



Foto: © Martin Adolfsen / Johnér Bildbyrå

KOLLEKTIVTRAFIKEN:

Trängselavgifter kan betala utbyggd kollektivtrafik



– Utan nya pengar kan inte SL genomföra de stora utbyggnader som krävs om vi ska kunna klara behoven när befolkningen växer och pendlingsavstånden ökar.

Det säger Lennart Jängälv, chef för Storstockholms Lokaltrafik, SL, som därför nu satsar mycket kraft på att jaga nya inkomstkällor.

LÄS MER PÅ SIDAN 4

LUFTFÖRORENINGARNA:

Trängselavgifterna sparar 35 liv om året!



– För att få ned luftföroreningarna i Stockholm till acceptabla nivåer måste trafiken minska. Den enda realistiska möjligheten att göra det är trängselavgifter. Det konstaterar Isabell Lundberg vid länsstyrelsen, som leder myndighetens arbete med att få luften i Stockholm så ren att den uppfyller lagstadgade luftkvalitetsnormer.

LÄS MER PÅ SIDAN 6

TRAFIKEN:

Utan trängselavgifter blir bilköerna mycket värre!

LÄS MER PÅ SIDAN 8

MILJÖN:

Gör en insats för miljön – smit från trängselskatten!

LÄS MER PÅ SIDAN 10

JOHAN NORBERG:

Trängselavgifter – en god marknadsliberal idé



Det är svårt att förstå varför vi ska behandla just biltrafik enligt gamla planekonomiska principer. Och att borgerliga partier tycker det är obegripligt. Deras lösning att bygga bort köerna påminner om planekonomerna som sade att det inte var systemet det var fel på, det var bara att producera mer mat om köerna ringlade utanför butikerna.

LÄS MER PÅ SIDAN 14

”Det handlar inte om att jävlas med bilisterna”

Valet står inte mellan att införa trängselavgifter eller att bygga ut vägnätet.

Valet gäller: Trängselavgifter eller allt värre bilköer – något tredje, ”gulligt” alternativ finns inte.

Blir det nej till trängselavgifterna, kommer bilköerna bara att bli värre och värre. Bergsäkert.

Nya vägbyggen kan dämpa behovet av avgifter, men bara på lång sikt och bara lite grann. Så enkelt är det faktiskt – titta själv på Vägverkets prognoser på sid 8-9!

Så trängselavgifter handlar inte om att jävlas med bilisterna utan om att slå vakt om och utveckla storstadens bästa kvaliteter.

Bilen är en del av den moderna staden. För många är den en förutsättning för att få vardagen att fungera. Utan bilar skulle varorna inte komma till våra butiker. Rörsmokaren och pizzabudet aldrig komma hem till oss. Och soporna aldrig forslas bort.

MEN RYGGGRADEN I REGIONENS trafikapparat är inte bilarna och vägarna, utan kollektivtrafiken. I rusningstid reser tre av fyra med SL. Över dygnet en av två. Om T-banor och pendeltåg krånglar, slår det därför mot hela trafikapparaten. De pengar vi har för att stärka trafiksystemet måste därför i första hand satsas på kollektivtrafiken. Det tjänar både kollektivtrafikanter, privatbilister och yrkestrafiken på.

YTTERST HANDLAR DET OM att utnyttja vägnätet mera effektivt. Bilar, lastbilar och bussar ska rulla, inte sitta fast i bilköer. Men då måste biltrafiken minska, särskilt i rusningstid. Det tjänar alla på. Kanske särskilt de som måste köra just i rusningstid.

Med mindre trafik kan vi samtidigt få ned föroreningarna i stadsluften. Varje år dödas lika många stockholmare av avgaserna som i trafikolyckor.

GRUNDEN FÖR DET ARBETE Naturskyddsföreningen driver i Stockholmsregionen, är att slå vakt om Stockholms stora miljökvaliteter, inte minst de stora, härliga grönområdena – Stor-stockholms gröna

kilar. I ingen annan miljonstad är det så lätt för medborgarna att komma ut i naturen, motionera, titta på fåglar, leka med barnen, ha picknick, åka skridskor.

Den täta storstaden gör det också enklare att ha en bra kollektivtrafik och smarta system för energiförsörjning och avfallshandtering. Här kan alla ha nära till skola, affärer, vårdcentraler, kultur och fritidsaktiviteter.

MED BILKÖERNA SOM VIKTIGASTE slagträ drivs tyvärr krav om att bryta upp och splittra denna struktur. Med nya vägdragningar genom värdefulla naturområden ska bilpendlandet stimuleras. Nya områden ska öppnas för exploatering.

Då förstörs inte bara stora natur-, kultur- och friluftsvärden. Vi kommer att få en utglesning av regionen där underlaget för kollektivtrafik, lokala butiker och annan service gröps ur. Enbart Förbifart

”Vi måste bli av med bilköerna för att Stockholm ska bli en mera effektiv, attraktiv och miljövänlig huvudstad”

Stockholm, den planerade sexfiliga motorvägen mellan Skärholmen och Häggvik bedöms dessutom öka vägtrafiken i länet med fem procent! De nationella koldioxidutsläppen skulle stiga med över hundratusen ton per år. Och ändå skulle köproblemen fortsätta att växa.

DET FÖRSÖK MED TRÄNGSELSKATTER som startar den 3 januari har åtskilliga brister som Naturskyddsföreningen under hela beslutsprocessen envetet har kritiserat. Att ingen avgift tas ut på Essingeleden kommer, tror vi, att leda till att köerna där i onödan förvärras. Det är också konstigt att avgiften för att köra ut från innerstaden är lika hög som när man kör in. Formerna för beslutet – brutna vallöften m m – är dessutom minst sagt tveksamma.

Vi kan förstå de stockholmare som i protest hoppas att hela projektet snarast läggs ned.

SAMTIDIGT: Om det blir ett Nej till trängselavgifter i folkomröstningen den 17 september – då står regionen under det närmaste decenniet inför ett garanterat sammanbrott i trafikapparaten som kommer att drabba regionen hårt både ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Då kommer beslutsfattare och invånare inte att kunna hindra bilköerna från att växa och växa samtidigt som kollektivtrafikens utveckling kommer att hämmas i brist på pengar. Hela transportsystemet kommer efterhand att bli alltmera opålitligt och göra vardagen allt svårare att planera både för företag och vanliga medborgare. Är det den utvecklingen vi vill ha?

VI ÄR FÖR VÅR DEL ÖVERTYGADE om det är bättre att utveckla det nu beslutade systemet. Se till att makten förs över till regionen och att de tekniska bristerna åtgärdas. Med smarta trängselavgifter blir det lättare att hantera många av de grundläggande utmaningar regionen står inför. Får vi bort köerna sjunker transportkostnaderna, företagandet stärks och priserna pressas. Det ökar allas möjligheter till jobb och välfärd. Då får vi också pengar till att utveckla den livsviktiga kollektivtrafiken utan att höja inkomstskatter och biljettpriser. Vi stärker storstadens sunda strukturer där det är nära till det mesta. Det blir lättare att säkra de stora grönområdena undan exploatering.



Mårten Wallberg,
ordförande
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Smit från trängselskatten!

Finansministern räknar med att stockholmarna ska betala in 530 miljoner i trängselskatt. Om alla hjälps åt ska vi nog kunna få ned det till 450 eller kanske 400 miljoner.

Det är ju det som är poängen. Ju bättre systemet fungerar, desto mindre behöver vi betala.

Med den här tidningen vill Naturskyddsföreningen i Stockholms län öka stockholmarnas kunskaper om framtidens trafik- och miljösituation.

Och ge tips på hur du själv kan agera för att samtidigt snuva finansministern på skatteintäkter och göra en insats för miljön.



Magnus Nilsson,
redaktör/kampanjledare Naturskyddsföreningen i Stockholms län

RING OCH DISKUTERA TRÄNGSELAVGIFTER MED MÅRTEN OCH MAGNUS!

TISDAG 3 JANUARI, 9.00 -17.00

ONSDAG 4 JANUARI, 9.00 -12.00

Mårten Wallberg nås på 08-644 52 70 och Magnus Nilsson på 08-702 65 98.

Du kan också sända frågor och synpunkter till trangsel.avgifter@snf.se

Tematidning från Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Newsfactory AB

NATURSKYDDSFÖRENINGEN I STOCKHOLMS LÄN
NORRBACKAGATAN 80, 113 45 STOCKHOLM. TEL 08-644 52 70.
E-POST: kansli@stockholm.snf.se | www.stockholm.snf.se
REDAKTÖR (texter där ej annat anges): Magnus Nilsson



NEWSFACTORY AB | ROSLAGSGATAN 24-28, 113 55 STOCKHOLM. TEL 08-545 03 990.

PROJEKTLEDARE: Anders Rydebrant | ANNONSFÖRSÄLJNING: Anders Rydebrant

GRAFISK FORM: Madeleine Strandberg | TRAFFIC: Maureen Harcus

REPRO: Boostock Production AB | TRYCK: Tabloidtryck i Södertälje

www.newsfactory.se

NEWS
FACTORY



Börja folkomrösta nu!

Fortfarande vet vi inte hur valsedlarna kommer att se ut vid folkomröstningen om trängselavgifterna den 17 september.

Redan nu kan du dock rösta Ja eller Nej.

JA betyder: Mindre bilköer och mera pengar till SL.

Å andra sidan: För att lösa betaltvister kommer det att krävas lite mera registrering av den som kör bil under avgiftstid. Och det blir lite fler som reser med SL.

NEJ betyder: Bilisterna slipper betala och registreringen ökar inte. Resandet med SL ökar mindre.

Å andra sidan: Bilköerna kommer att växa kraftigt de närmaste åren samtidigt som SL går miste om extrapengarna från trängselavgifterna.

Så vad föredrar du? JA (= trängselavgifter) eller NEJ (= Mycket värre bilköer)
Gå in och rösta på www.smitfrantrangselskatten.nu

Vill du hjälpa Naturskyddsföreningen inför folkomröstningen 17 september?

Hör av dig till Magnus Nilsson tel 08-702 65 98 eller till trangsel.avgifter@snf.se

VILL DU TANKA ETANOL? TITTA EFTER DEN HÄR SKYLTEN.

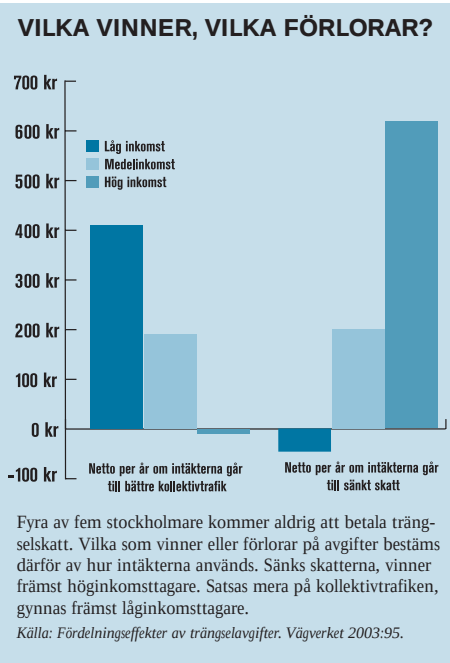


KOLLEKTIVTRAFIKEN:

Trängselavgifter kan betala utbyggd kollektivtrafik

– Utan nya pengar kan inte SL genomföra de stora utbyggnader som krävs om vi ska kunna klara behoven när befolkningen växer och pendlingsavstånden ökar. Det säger Lennart Jangälv, chef för Storstockholms Lokaltrafik, SL, som därför nu satsar mycket kraft på att jaga nya inkomstkällor.

– Med ett årligt tillflöde av extrapengar från trängselavgifterna på 1-1,5 miljarder kronor om året skulle läget naturligtvis vara mycket ljusare, konstaterar Jangälv.



SL:s utvecklingsplan kallas vision 2020. I denna plan ingår investeringar för totalt mellan 65 och 70 miljarder kr.

- Bara för att upprätthålla nuvarande trafik med samma kvalitet, och om vi dessutom utgår från oförändrad befolkning, finns det ett behov av "reinvesteringar" i det befintliga systemet på knappt två miljarder kr per år, säger Jangälv.

Detta är ungefär i nivå med företagets nuvarande investeringsbudget. Under perioden 2005-2010 motsvarar det 30 miljarder kronor. För att SL ska kunna utveckla trafiken enligt sin vision, krävs därför minst dubbelt så mycket pengar.

- Vi kan göra en del själva genom att se till att alla betalar biljetter – på det sättet har vi det senaste året ökat intäkterna med 200 miljoner. Vi arbetar också för att få nya intäkter från stationslokaler, telefonjänster och reklam.

- Men ska vi se det realistiskt måste det till helt nya pengar. Som det ser ut idag kan det handla om ökade bidrag från staten, ökade anslag från landstingen, dvs skattemedel, eller höjda biljettpreiser.

De statliga pengarna kommer via Banverket, och i den långtidsram som riksdagen antagit för perioden 2004-2015, har Stockholmsregionen tilldelats 13-14 miljarder. Huvuddelen av dessa pengar satsas på den nya pendeltågstunneln Citybanan, men i planen finns också en utbyggnad av Mälarbanan mellan Tomtebodan och Kallhäll och flera spårvägsprojekt.

Räknar man samman nuvarande anslagsnivåer hos staten och SL skulle man totalt under perioden 2005-2020 kunna få ihop 45-50 miljarder kronor. Då skulle det saknas 15-25 miljarder.

Om trängselavgifterna permanentas väntas de ge ett årligt överskott på drygt en miljard kronor. Under perioden 2005-2020 skulle det betyda mellan 15 och 20 miljarder kronor. Till detta ska läggas ökade biljettintäkter.

- Med ett sådant tillskott skulle vi naturligtvis mycket snabbare kunna bygga ut nya banor, skaffa nya bussar och tåg, säger Lennart Jangälv.

SL tror inte det blir några större problem att ta hand om den ökning av kollektivtrafikresandet som trängselskatterna väntas leda till.

- Sedan förra året har vi ökat antalet resande med 50 000 redan nu. Vi räknar med att trängselskatterna bara ger ytterligare 12 000 per dygn.

Lennart Jangälv suckar samtidigt långtansfullt över de 3,8 miljarder som läggs på försöket.

- För inte så länge sedan köpte vi 55 nya pendeltågsvagnar med depåer och allt för 4 miljarder. Det är vad pengarna till försöket skulle ha räckt till...

SÅ MYCKET BEHÖVER INVESTERAS 2005-2020	
Objekt	Ber. kostnad (milj kr)
JÄRNVÄG	
Mälartunneln/Citybanan	11 000
Mälarbanan Tomtebodan-Kallhäll	4 000 – 8 000
Nynäsbanan, dubbelspår	1 600
Pendeltåg Solna-Arninge	3 200
TUNNELBANA	
Kungsträdgården-Nacka/Orminge	4 300
Odenplan-Karolinska	900
SPÅRVÄG	
Sickla/Slussen/Saltsjöbanan	2 400
Alvik-Solna	1 300
Alvik-Kista-Häggvik/Helenelund	2 500 – 2 900
Akalla-Barkarby	900 – 1 600
Fruängen-Skärholmen-Flemingsberg	2 900
Djurgårdslinjen	400
SUMMA	
Löpande investeringar, 2 000 per år x 15	30 000
Totalt investeringsbehov	
65 400 – 70 500	

RÖSTA!

HUR SKA SL FÅ MERA PENGAR?

Vilket tycker du är det bästa sättet att få fram mera pengar till SL?

- Höjd landstingsskatt
- Högre biljettpreiser
- Trängselavgifter på rusningstrafiken

Gå in och rösta på www.smitfrantrangselskatten.nu

"Bara för att upprätthålla nuvarande trafik med samma kvalitet, och om vi dessutom utgår från oförändrad befolkning, finns det ett behov av "reinvesteringar" i det befintliga systemet på knappt två miljarder kr per år..."

Lennart Jangälv, chef för Storstockholms Lokaltrafik, SL

ITALIENSKA FÖR NYBÖRJARE:

Caccia al tesoro | Skattjakt



Sveriges billigaste och snålaste miljöbil!

Om du bestämt dig för en miljöbil har du gjort ett bra val såväl för miljön som för din plånbok. Om du dessutom kör i Stockholmsområdet kan du räkna hem en skön besparing varje gång du passerar en betalstation.

Gröna Bilisters lista över miljöbästa bilar 2005 toppas av Europa-favoriten Fiat Punto som nu också kommit som miljöbil. Den är billigast av alla miljöbilar och den drar minst bränsle. Fiat Punto BiPower kan köras på bensin, biogas eller naturgas. Det finns två tankar och två oberoende bränslesystem där automaten i första hand alltid väljer gasdrift. Om du vill kan du med en knapp på instrumentbrädan koppla om hur du vill.

Att Fiat Punto BiPower dessutom är en kul, rymlig, säker och körglad bil gör ju inte saken sämre. Den är suveränt smidig i stan med speciell Cityservo och samtidigt tyst långfärdsskön i hög fart på motorvägen. Trots att det är en liten bil är den överraskande stor inuti, fem personer åker bekvämt.

Dessutom massor med praktisk standardutrustning som elhissar fram, centrallås och CD-radio. Helgalvad säkerhetskarross med sidokrockskydd och Isofix-fästen för barnstol resulterade i en topplacering i EuroNCAP.

Redan idag kan du ge ett litet bidrag till miljön genom att provköra hos en Fiat återförsäljare.

Hur mycket kan du tjäna varje månad om du väljer en Fiat Punto BiPower? Räkna här:

- Ca tre kronor billigare per mil!
- Ingen trängselskatt (40:-/dag om du tar bilen till jobbet)
- Gratis boendeparkering i Stockholm
- Reducerad nyttoparkeringsavgift i Stockholm
- 40% rabatt från förmånsvärdet
- Möjligheter till inköpsbidrag

Fiat Punto BiPower
 från ca **165.900:-**
 (inkl. CD-radio och metallic)

BRÄNSLEDEKLARATION: BLANDAD KÖRNING BENSIN 6,3 L/100 KM, FORDONSGAS 4,3 KG/100 KM. TOTAL RÄCKVIDD FULLTANKAD 960 KM. EMISSIONSVÄRDEN: 150/119 G CO₂ PER KM (BENSIN/FORDONSGAS) MILJÖKLASS 2005. FÖR INFORMATION OM ÅTERVINNING SE WWW.FIAT.SE.



SCANAUTO
BROMMA **ULVSUNDAV 134**
SÄTRA **08-564 35 900**
MURMÅSTARV 29-31
08-556 34 800
 MÅNDAG - FREDAG 9 - 18. LÖRDAG - SÖNDAG 11 - 15
WWW.SCANAUTO.SE

Torvalla Bil
HANINGE **HANTVERKARVÄGEN 30**
08-707 58 00
 MÅNDAG - FREDAG 9 - 18. LÖRDAG - SÖNDAG 11 - 15
WWW.TORVALLABIL.SE

LUFTFÖRORENINGARNA: Trängselavgifterna sparar 35 liv om året!

– För att få ned luftföroreningarna i Stockholm till acceptabla nivåer måste trafiken minska. Den enda realistiska möjligheten att göra det är trängselavgifter. Det konstaterar Isabell Lundberg vid länsstyrelsen, som leder myndighetens arbete med att få luften i Stockholm så ren att den uppfyller lagstadgade luftkvalitetsnormer.

Enligt en studie gjord vid Umeå universitet väntas de beslutade trängselavgifterna leda till att utsläppen av kväveoxider och partiklar i Stockholms innerstad minskar med 8-10 procent. En sådan förbättring beräknas rädda cirka 35 liv per år i Stockholm, varav cirka 25 i innerstaden.

- Att minska dubbdäcksanvändningen och fasa ut gamla, smutsiga fordon är nödvändigt, men dessutom krävs att trafiken minskas med hjälp av avgifter, säger Isabell Lundberg.

LUFTEN I STOCKHOLM är i vissa avseenden faktiskt mera hälsofarlig än i de flesta andra europeiska storstäder. Varje år dör ungefär lika många stockholmare av luftföroreningar som i trafikolyckor. Föroreningarna orsakar cancer och skador på andningssystemen och kan också påverka hjärta och blodomlopp.

Värst utsatta är barn och gamla plus den stora del av befolkningen som lider av astma, allergier eller andra problem kopplade till andningsorganen.

Hög dubbdäcksanvändning är den viktigaste förklaringen till de höga partikelhalterna. När det gäller kväveoxiderna svarar en liten grupp äldre bilar med dålig avgasrening, tillsammans med den tunga dieseltrafiken, för de höga halterna.



-Utan trängselavgifter går det inte att få ned avgasnivåerna till rimliga nivåer, säger Isabell Lundberg vid länsstyrelsen.

Avgashalterna i Stockholm är på många ställen högre än de normer som fastslagits av EU och regeringen (se karta nedan). För ett par år sedan fick länsstyrelsen i uppdrag av regeringen att visa vad som krävs för att klara normerna.

I sin rapportering konstaterar länsstyrelsen att vissa av de nödvändiga åtgärderna kan genomföras lokalt, t ex att propagera för mindre dubbdäcksanvändning och att använda nya dammbindningsmedel.

Men de riktigt kraftfulla åtgärderna bestämmer riksdagen och regeringen över:

ned den andel som har dubbade vinterdäck från 70 till 20-30 procent.

För att fullt ut klara normerna krävs också att trafiken totalt sett minskar.

- Den enda realistiska åtgärd vi kan se för att klara det är trängselavgifter, säger Isabell Lundberg.

Enligt den studie som gjorts av trängselskattens effekter, väntas halterna av kväveoxider och partiklar minska med 8-10 procent. Även totalt sett i länet kommer både utsläpp och halter i luften att minska. Längs den avgiftsfria Essingeleden väntas halterna istället öka en aning när trafiken där ökar.

Med ett mera utvecklat och träffsäkert avgiftssystem räknar man med att dessa effekter

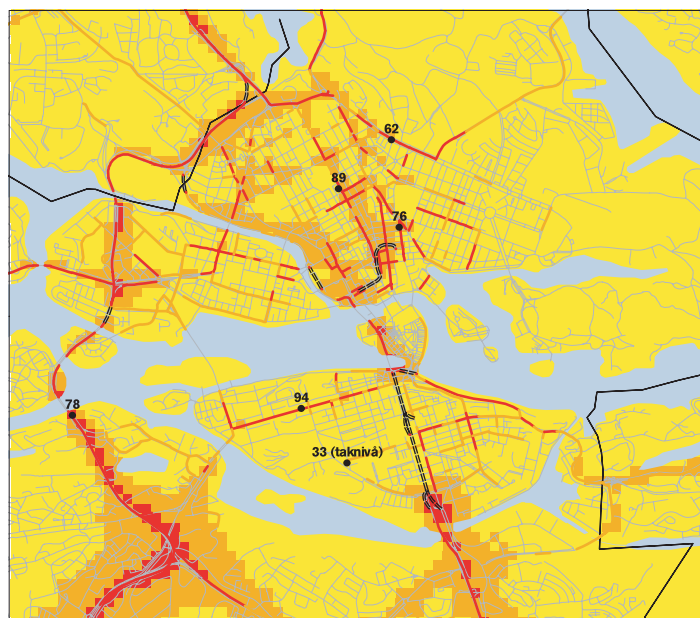
Luften i Stockholm är faktiskt mera hälsofarlig än i de flesta andra europeiska storstäder. Många upprörs över att många dödas i trafikolyckor, men faktum är att ungefär lika många stockholmare varje år beräknas dödas av luftföroreningar.

- Vi vill förbjuda gamla, dåligt renade bilar i innerstaden enligt den modell som gäller för tunga fordon, men det har regeringen tyvärr avvisat, säger Isabell Lundberg.

- Vi vill också, som man gjort i Norge, lägga en särskild avgift på bilar med dubbdäck för att få

grovt sett skulle kunna fördubblas. Frågan om trängselavgifter har därmed avgörande betydelse för luftkvaliteten i Stockholm.

- Utan trängselavgifter går det helt enkelt inte att klara luftkvalitetsnormerna, konstaterar Isabell Lundberg.



==== Tunnel (100-500 µg/m³)
Red > 50 µg/m³
Orange 39 - 50 µg/m³
Yellow 27 - 39 µg/m³
Blue < 27 µg/m³

EUs gränsvärde tillåter en genomsnittlig partikelhalt på högst 50 µg/m³. Den nivån överskrids längs nästan alla huvudgator och vägar i Stockholm (rödmarkerat).



Källa: Miljöavgifternas effekt på utsläpp, halter och hälsa i Storstockholmsområdet. Umeå universitet & Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund.

SNUVA NUDER! CYKLA TILL JOBBET!

TULLFRITT



Honda SCV100:
23.995:-

Honda Zoomer:
24.995:-



Monterad
topbox och vindruta
från **1995:-**

- Inga köer, ta bussfilen.
- Spar 2-3 veckor i tid.
- Vägtullarna gäller inte Er.
- Billig vägskatt.
- Bensinsnålt, ca 0,25 l/mil
- Miljövänligt.
- Roligare än bilen. Frihet.
- Max 2450:- helförs./helår med

Godkänt kättinglås, hjälm,
regnställ, handskar och ryggskydd
vid köp av HONDA skoter/moped.
Endast: **2700:-**



HONDA
MC Center Upplands Väsby

Optimusvägen 21, Upplands Väsby. Tel: 59411440
Mån.-tors. 10-18, fre. 10-17, lör. 11-14
www.schneidersmc.se



Vi slåss för naturen och miljön i Stockholms län

Bli medlem Du också!

Sätt in 295 kronor på plusgiro 901909-2 så blir du medlem i Svenska Naturskyddsföreningen hela 2006. Du kan också gå in på www.snf.se/snf/medlem.cfm och betala via internet.



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Norrbackagatan 80, 113 41 Stockholm.
Tel: 08-644 52 70. E-post: kansli@stockholm.snf.se
Hemsida: www.stockholm.snf.se

Slipp biltullarna – Våra tullfria erbjudanden!

BRA PRODUKTER BILLIGARE

EU Scooter Qingqi

Finns i Silver, Blå, Röd och Svart



6.900:- /inkl. moms

125cc Qingqi Sport

Finns i Silver, Svart och Gul/Svart



12.500:- /inkl. moms

EU ATV 50cc Access

Finns i Svart och Blå



14.900:- /inkl. moms

Beställ på **08-410 111 40** eller www.trendimport.se
Vi levererar över hela landet! Besök gärna vårt showroom på Virkesvägen 9 i Hammarbysjöstad.

 **TRENDIMPORT.se**

TRAFIKEN: Utan trängselavgift MYCKET, MYCKET

Titta på de tre färggranna kartorna här bredvid. De visar hur bilköerna i Stockholm i rusningstid väntas utvecklas fram till 2015. Grönt betyder att trafiken flyter fint, gult att läget är hyfsat, orange att läget är allvarligt och rött att det är närmast tvärstopp.

KARTA 1 VISAR läget för fem år sedan, 2000. Då passerade dagligen ca 120 000 bilar över Essingeleden. Redan då var köerna allvarliga både på Essingeleden och en del andra vägningsnitt (markerat med rött, orange och gult). Sedan dess har trafiken på Essingeleden ökat till drygt 140 000 per dygn, bland annat som ett resultat av att Södra länken öppnats. Denna ökning har Vägverket hittills lyckats parera genom att måla om vägbanorna från tre till fyra körfält i varje riktning. Idag är köproblemen därför på ungefär samma nivå som 2000, trots ökad trafik.

MAN BETALAR INTE för att sitta i bilkö. Men det är sannerligen inte gratis. Att sitta i bilkö betyder förlorad tid, ofta dyrbar tid. Det gäller vare sig man är bilist eller bussresenär.

För dem som äger de produkter som fastnar i köerna betyder köerna ökade kostnader. Varutransporter är dyrare i Stockholm än i andra delar av landet, just på grund av köerna. För att kunna utföra transporter på utsatt tid, tvingas åkerierna ha kanske dubbelt så många fordon och förare som de skulle behöva om köerna inte fanns. Hantverkare måste kompensera kötidslusterna med högre arvode. Företagens kunder får ytterst betala den extrakostnad köerna orsakar.

I KÖERNA FASTNAR både bilar med enbart föraren i och bussar med kanske 60-70 passagerare. För busspassagerare betyder köerna långa restider och förse- ningar. Om köerna försvann skulle bussarna kunna rulla snabbare och hålla tidtabellerna. Fanns inte köerna skulle bussystemets kapacitet öka med 10-15 procent.

Sammantaget beräknas köerna på det här sättet för närvarande kosta Stockholmsregionen någonstans mellan 3 och 8 miljarder kronor om året. Bilköerna gör att vi alla blir lite fattigare.

Köerna eldar dessutom på kraven om satsningar på nya vägar, projekt som oftast ligger i mångmiljardklassen och som ytterst måste betalas av medborgarna, normalt via skattsedeln. Vilket ytterligare driver upp kostnaden för köerna.

KARTA 2 VISAR hur Vägverket tror det kommer att se ut i rusningstid en normal veckodag 2015 med nuvarande planering. Det är som synes fullt av orange och röda områden, dvs i stora delar av vägnätet kommer det att vara allvarliga eller mycket allvarliga köproblem under större delen av dagen.

På Essingeleden beräknas trafiken till 2015 ha ökat från dagens 140 000 till 195 000 fordon per dag. Köproblemen har ökat dramatiskt och troligen kommer trafiken att stå nästan stilla från tidig morgon till sen eftermiddag.

Även på infarterna och i innerstaden kommer köproblemen att vara betydligt värre än idag. I rusningstid kommer trafiken att gå mycket, mycket långsamt på bl a Klarastrandsleden, Skeppsbron och Tranebergsbron.

FÖRKLARINGEN TILL ATT läget förvärrats är en kombination av ökad befolkning, ökade inkomster och ändrade resemönster.

I förutsättningarna för denna prognos ingår samtidigt ett antal mycket stora, planerade investeringar, bl a den nya pendeltågstunneln från Södra station i tunnel via T-centralen och Odenplan till Tomtebodasamt Norra Länken (Ropsten-Norrstull) och ett antal andra större väg- och spårprojekt.

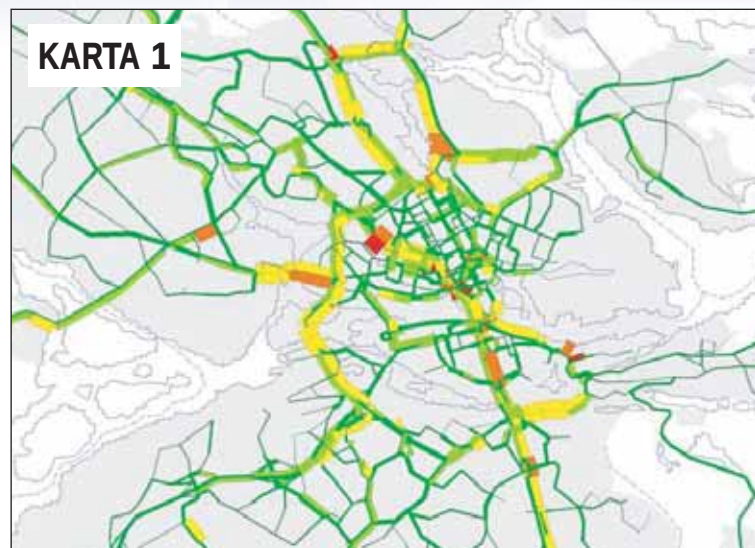
Om det är möjligt att få fram pengar till alla dessa satsningar och om de hinner bli klara till 2015 är dock osäkert. Den bild kartan ger får därmed sägas vara en optimistisk prognos över läget. Det troliga är att köerna blir ännu värre.

Någon beräkning av kostnaderna för denna situation finns inte, men eftersom köerna är flera gånger värre än idag, är det rimligt att tänka sig att kostnaderna för regionens invånare och företag på motsvarande sätt flerdubblats.

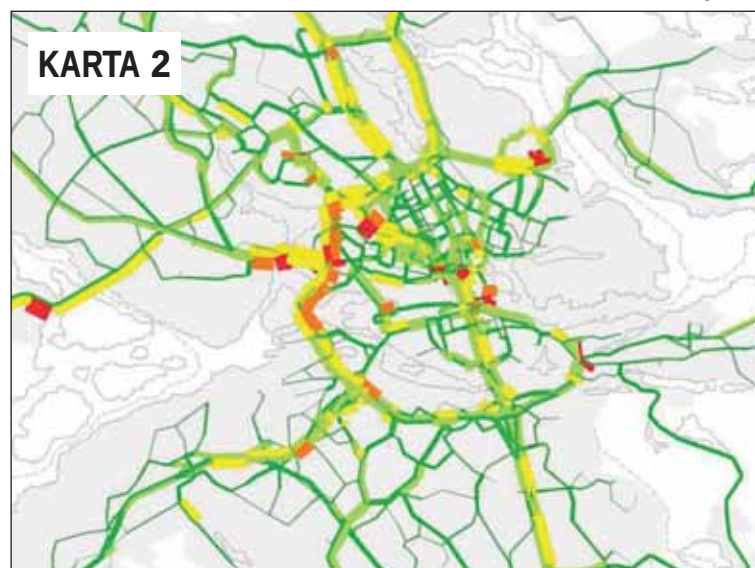
MEN SÅ MÅSTE DET INTE BLI. KARTA 3 VISAR hur det kan se ut 2015 om vi istället inför smarta trängselavgifter enligt den modell Naturskyddsföreningen utvecklat tillsammans med konsultföretaget Transek (se nästa sida). Med avgifter i rusningstid 2015 på mellan 7,50 och 20 kr per passage, skulle i princip alla allvarliga bilköer försvinna och trafiken flyta bra, dygnet runt.

FÖR KOLLEKTIVTRAFIKANTERNA betyder det att SLs bussar kan rulla snabbare och bli mera punktliga. Kostnaderna för varutransporter sjunker. Hantverkare, taxi, budbilar och andra på tjänsteuppdrag etc kommer snabbare fram och hinner med fler uppdrag per dag vilket i slutändan pressar ned priserna för stockholmarna och ökar lönsamheten hos företagen. Privatpersoner som är beroende av bilen får visserligen betala, men får samtidigt kortare restider och kan lita på att slippa fastna i bilköer.

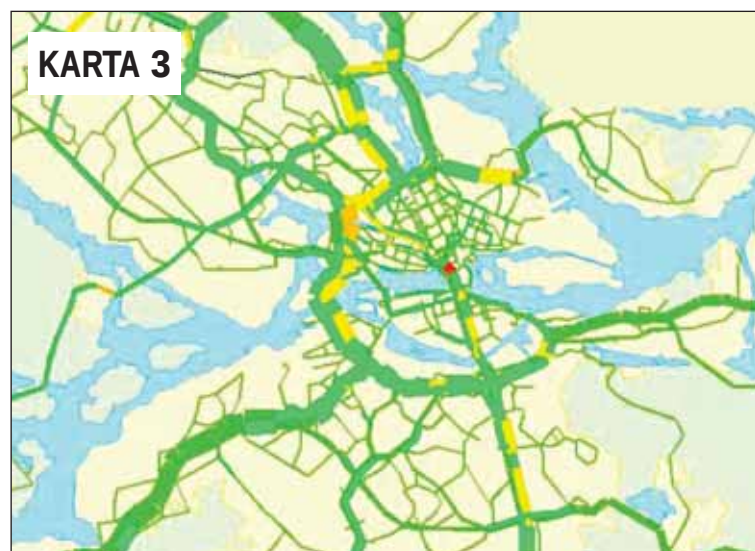
Själva betalsystemet väntas ge ett överskott på en dryg miljard kronor per år. Vem som får mest nytta av pengarna bero naturligtvis på hur de används (se diagram sid 4). Utnyttjas de för att sänka skatten blir höginkomsttagarna vinnare. Satsas de på bättre kollektivtrafik blir SLs kunder de stora vinnarna.



Karta: Vägverket



Karta: Vägverket



Karta: Transek/Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Efter blir bilköerna värre

Så kan bilköerna trollas bort

På uppdrag av Naturskyddsföreningen i Stockholms län har konsultföretaget Transek studerat hur man med smarta trängselavgifter skulle kunna slippa bilköer i stockholmstrafiken.

Det system man utvecklat liknar de beslutade trängselskatterna men har fler betalstationer (se karta nedan). Avgift tas ut även på Essingeleden (Gröndalsbron) och dessutom finns ett antal stationer i innerstaden.

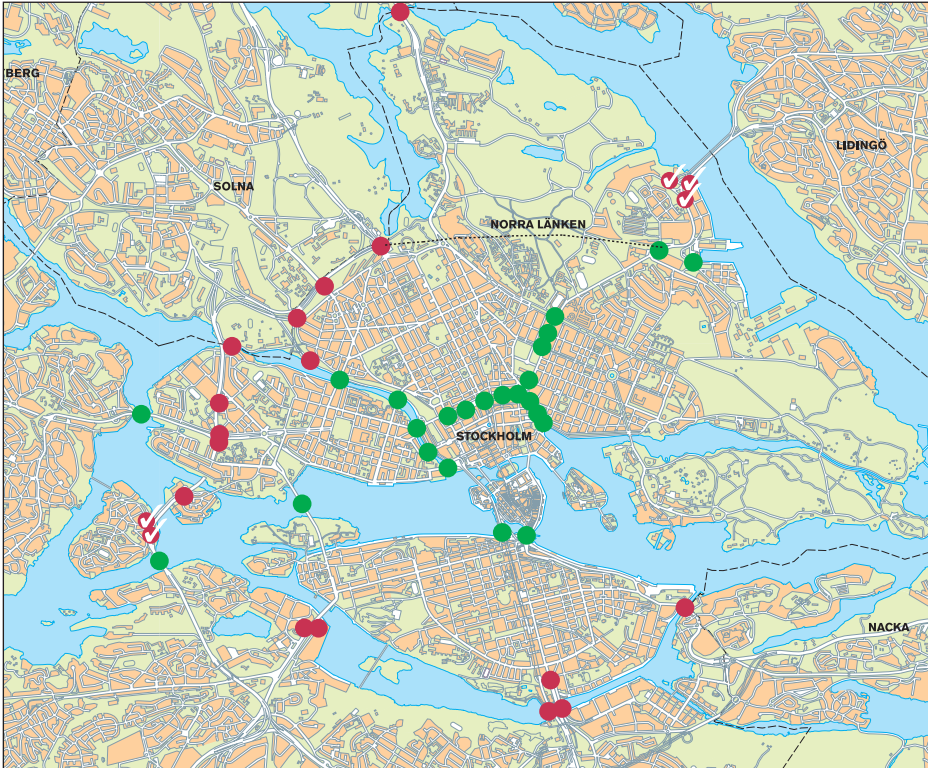
Fördelen med att ha fler stationer är att avgiftsnivån vid varje station kan sänkas, att tröskeeffekterna blir mindre och att trafikstyrningseffekten blir starkare, dvs man behöver inte ta ut lika höga totala avgifter för att uppnå samma trafikdämpning. Och avgift ska i princip bara tas ut när det är risk för kö.

AVGIFTSNIVÅ 2015

FÖRKLARING TILL KARTAN:

- = Betalstationer under trängselskatteförsöket
- = Betalstationer som slopas enligt SNFs förslag
- = Ytterligare betalstationer enligt SNFs förslag

BETALSTATIONER	RUSNINGSTID (mån-fre 7-9, 16-18)	MELLANTID (mån-fre 6-7, 9-16, 18-19)
Yttre ring	10 kr	750 kr
Skanstull, Danvikstull	750 kr	750 kr
Innerstaden	10 kr	10 kr
Gröndalsbron	20 kr	10 kr



Källa:
Trafikmässigt optimerade vägavgifter i Stockholmsområdet. Naturskyddsföreningen i Stockholms län 2003. www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/SNF_trafikopt_avg.pdf

Karta: Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Förbifart löser inte köproblemen

Många tror att nya vägbyggen kan lösa problemet med bilköer. Till dem som inte håller med om det hör Vägverket.

De vägprojekt som de flesta hoppas på är den planerade Förbifart Stockholm som är tänkt att gå i en båge från Skärholmen i söder via Kungshatt och Lovön över Vällingby och Hjulsta till Häggvik i norr. Vägverket har räknat på hur köerna skulle se ut om denna väg kunde tas i bruk 2015. Beräkningen är ett rent tankeexperiment eftersom det inte är möjligt att färdigställa vägen till dess.

Analysen visar att även om den nya vägen kan öppnas redan 2015 skulle köproblemen i innerstaden och på Essingeleden vara värre än idag. Per dygn skulle trafiken över Essingeleden vara 154 000 per dygn mot idag cirka 140 000.

I realiteten kan vägen inte öppnas förrän flera år senare. Då kommer köproblemet att vara ännu värre. Oavsett om man bygger förbifarten eller ej, krävs trängselavgifter för att lösa köproblemen på infarterna och i innerstaden.

Källa: Nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Vägverket 2005

”Förbifarten beräknas inte avlasta innerstaden och lösa problemen med trafikstockningarna där. Snarare kommer förbifarten att ge människor möjlighet att ta sig mellan en rad nya regionala knutpunkter runt Stockholm, t ex Kista, Flemingsberg och Kungens Kurva, utan att sitta i köerna på den redan överbelastade Essingeleden.”

”Vägverket informerar” november 2000

”Att lösa trängselproblemen i Stockholm genom vägutbyggnader framstår således som oralistiskt.”

Storstaden och dess transporter, Statens Institut för KommunikationsAnalys, november 1999

TRAFIKEXPERTERNA: ”Avgifter behövs även med förbifart”

På kort sikt är trängselavgifter den enda realistiska möjligheten att lösa problemen med bilköer i Stockholm. Men även på längre sikt, om man t ex bygger nya förbifarter, kommer trängselavgifter att krävas.

Synen på trängselavgifter är i stort sett samstämmig bland den grupp trafikexperter inom myndigheter, kommuner, landsting, forskningsinstitutioner och konsultföretag, som svarat på en enkät från Naturskyddsföreningen i Stockholms län.

Några konstaterar att en generellt hårdare beskattning av bilismen eller rena förbud skulle kunna ge samma effekt. Men det ses inte som realistiska åtgärder.

Att bygga nya förbifarter skulle kunna dämpa köerna en smula, men först på sikt och inte tillräckligt för att lösa köproblemet. Därför behövs avgifterna även om man bygger nya vägar.

De ändringar av nuvarande lösning som experterna efterlyser är bl a att avgift även tas ut på Essingeleden, att makten över systemet överförs från riksdagen till kommun eller landsting och att betalningsformerna förenklas. Flera föreslår att undantaget för bl a ”miljöbilar” slopas.

Hela enkäten med fullständiga frågor och svar finns på: www.smitfrantrangelskatten.nu

Gör en insats för miljön!

Smit från trängselskatten!

Många är oroliga och kritiska över att trängselskatten införs. Men det finns många lagliga sätt att "smita" från skatten. Då slipper man betala samtidigt som man (i de flesta fall) gör en insats för miljön.

Meningen med trängselavgifter är ju inte att plocka in en massa pengar från bilisterna utan att minska köerna och miljöbelastningen. Ju bättre trängselavgifterna fungerar, desto lägre blir intäkterna.

Här är några av de bästa och enklaste tipsen för dig som inte vill betala trängsel-skatt.

TA BUSSEN, T-BANAN, SPÅRVÄGEN ELLER TÅGET

För bara 600 kr i månaden kan Du resa så mycket du vill i länet med SL. Är du under 18 eller över 65 är priset ännu lägre – 360 kr. Från 1 maj kostar alla enkelresor bara 20 kr.

CYKLA. ELLER GÅ. IBLAND, I ALLA FALL...

Du kanske tycker det tar för lång tid att gå eller cykla? Tänk då på att vi alla, för att hålla oss i hyfsad form, dagligen behöver gå eller cykla så där en halvtimme. Gå eller cykla hela eller en del av vägen till och från jobbet så behöver du inte lägga extratid på motion. Så räknat är cykel i de flesta fall det överlägset snabbaste färdssättet.

LIFTA MED GRANNEN

Om ni delar på trängselskatten så blir det självklart billigare. Samtidigt halveras utsläppen.

ÅK MOPED, SCOOTER ELLER MC

Är befriade från avgift. Och det ska vara en fyrtaktsmotor – de är renare.

SKAFFA MILJÖBIL

Bilar som kan köras på E85 (85 procent etanol, 15 procent bensin), metangas eller el eller är skelhybridbilar är undantagna trängselskatt. Bilannonserna i denna tidning berättar om några av de bilmodeller som berörs. Men nya bilmodeller tillkommer ständigt. På vintern: Kör med vinterdäck utan dubbar – annars bidrar du till de höga partikelhalterna i Stockholmsluften!

UTNYTTJA HAPPY HOUR!

Av veckans 168 timmar tas trängselskatten ut under högst 60. Kör under någon av veckans övriga 108 timmar, så slipper skatten. Du bör särskilt undvika de tider när avgiften är högst, dvs 07.30-08.30 resp 16.00-17.30. Glöm inte heller att skaffa transponder till bilen. Då sköts dina betalningar automatiskt och du slipper onödiga straffavgifter.



Hur tänker du göra för att slippa betala trängselskatt?

Håkan Mathson,
motorjournalist Dagens Industri
- Köra miljöbil.

Anders Gustáv,
kommunråd (m) i Solna
- Ingenting. Jag kommer inte att ändra mina resvanor utan åka bil eller tunnelbana, som jag brukar göra. Jag tillhör dem som har råd att betala.

Ulf Adelsohn,
fd landshövding
- Inte särskilt mycket. Vi som bor i inners-tan och sällan kör bil tillhör ju de få som gynnas av systemet. Jag åker sällan utanför Stockholms tullar med bilen.

Lars-Erik Liljelund,
generaldirektör
Naturvårdsverket.
- Fortsätta att åka kollektivt. Någon gång kanske omständigheterna kräver att jag måste åka bil och då får jag betala för det.

Martin Timell,
programledare TV4
- För mig är det inga problem. Jag kör miljöbil.

Robert Aschberg,
Intervjuer: Erik Jansson

TIDSINTERVALL		
MÅN-FRE	BELOPP	VÅRT TIPS
06.30 - 06.59	10 kr	
07.00 - 07.29	15 kr	Undvik!
07.30 - 08.29	20 kr	LÅT BLI!!!
08.30 - 08.59	15 kr	Undvik!
09.00 - 15.29	10 kr	
15.30 - 15.59	15 kr	Undvik!
16.00 - 17.29	20 kr	LÅT BLI!!!
17.30 - 17.59	15 kr	Undvik!
18.00 - 18.29	10 kr	
18.30 - 06.29	0 kr	

Per dag och fordon är trängselskatten högst 60 kronor.



Hur smiter DU från trängselskatten? Dela med Dig av Dina egna, lagliga tips!

Maila till trangsel.avgifter@snf.se så läggs tipsen ut på www.smitfrantrangselskatten.nu

TÄVLING

BAOTIAN BT-Classic 50cc
Värde ca 9495 :-

1:A PRIS EN SCOOTER + Månadskort på SL

2 - 4:e pris Månadskort på SL

Eventuell vinstskatt betalas av pristagaren.

Gå in på www.smitfrantrangselskatten.nu och läs mer!

BIOGAS - snart 14 tankställen enbart i Stockholmsområdet

Text: AGA Gas AB

Biogas är det miljövänligaste drivmedlet, tycker vi. Men biogas ger också de lägsta kostnaderna, särskilt om du har förmånsbil.

Tankstationer för biogas byggs ut i snabbt takt. I slutet av nästa år finns det biogastationer på 60-talet svenska orter. I Stockholmsområdet finns det sju tankstationer och nästa år byggs ytterligare sju. Antalet gasbilar ökar också i snabb takt. Enbart i Stockholmsområdet finns det idag cirka 1000 fordon som drivs med biogas.

Ingår i det naturliga kretsloppet

Att biogas är det miljövänligaste drivmedlet beror på att det produceras när organiskt material bryts ner. När till exempel avloppsslam eller sopor rötas/multnar bildas biogas som renas till mer än 97 % är metan. Kemiskt är biogas likvärdigt med naturgas som också kan användas som drivmedel. Skillnaden är att biogasen ingår i det naturliga kretsloppet. Du ökar inte mängden växthusgaser genom att använda biogasen som drivmedel.

Roger kör på biogas och sparar 1 965 kr per månad

AGA ansvarar för biogasutbyggnaden i Stockholmsområdet. Tankstationerna byggs i samarbete med bl a Statoil, Shell och OK/Q8. Roger Andersson leder arbetet. Kör du själv på biogas?

-Naturligtvis. Jag har förmånsbil, en Volvo

V70 Bi-fuel, som kan köras på biogas eller bensin.

Vad är fördelarna?

-Omsorgen om miljön är givetvis ett viktigt skäl och det känns bra att arbeta för miljönytta och en sundare livsmiljö. Men det är klart att även totalekonomin är viktig. Från och med 1 januari 2006 sparar jag nästan 2000 kr varje månad jämfört med om jag hade valt en likvärdig bensindriven bil.

Finns det nackdelar?

-Egentligen inte. Det är som att köra med bensin och bilen byter bränsle till bensin automatiskt om gasen tar slut. Nackdelen är väl att det behövs två tankar i bilen vilket gör den lite dyrare i inköp samt att man får tanka oftare om man vill köra på enbart biogas.

Vill du veta mer om att köra med biogas? Ring eller maila direkt till Roger.

Telefon: 08-706 95 23

E-mail: roger.andersson@se.aga.com



ROGERS BESPARINGAR

40% lägre förmånsvärde

Från 1 januari blir förmånsvärdet på gasdrivna bilar 40% lägre jämfört med bensin- och dieseldrivna bilar. Rogers V70 får 1330 kronor lägre förmånsvärde per månad. Nettoeffekt blir 665 kr/mån vid 50 % marginalsatt.

Lägre bränslekostnader

Priset på biogas är alltid minst 10% lägre än bensin eller diesel och energivärdet är 12% högre i biogas. Tillsammans ger det cirka 20 procent lägre drivmedelskostnad.

Roger kör cirka 3000 mil per år och får då en besparing på cirka 500 kr per månad.

Dessutom slipper du trängselavgiften. Med gasbil slipper du trängselavgiften som införs i Stockholm nästa år. Genom att Roger bor söder om Stockholm, men arbetar och spelar badminton norr om staden sparar han minst 800 kr/mån i uteblivna trängselavgifter.

Gratis boendeparkering

Den som bor i Stockholm innerstad slipper också avgiften för boendeparkering, 500 kr/månad. Den här förmånen kan Roger inte utnyttja, men han är nöjd ändå.

Allt fler kommuner stimulerar på liknande sätt intresset för miljöbilar. Hur är det i din kommun?



● befintligt tankställe ● planerade under 2006

Linde Gas

AGA



GASFÖRENINGEN

AGA GAS AB
www.aga.se

SVENSKA GASFÖRENINGEN
www.gasforeningen.se

KopEnScooter.Nu

Tullfritt erbjudande!

Miljövänliga 4-taktsmopeder och MC

fr. 7495:-



Dyra tullar?

Långa köer?

Höga bensinpriser?

INGA PROBLEM!

KopEnScooter.Nu

Besök vår butik på Odengatan 21, www.KopEnScooter.nu eller ring 08-728 00 04

Kör skoter till jobbet!



Tullfritt!

Välkommen till Stockholms Största Mc-Butik. Här kan du finna EU-mopeder, Mc-skotrar och motorcyklar i prisläge från 10,990:- till 240,000:-, samtliga befriade från trängsel-skatt. Du finner även kläder och skydds-utrustning för skoter och mc-körning.

TV: Peugeot, Vivacity, EU-moped. Toppfart 45km/h, Behörighet: Moped-förarbevis eller körkort. Pris: 16,990:-



Tullfritt!

Ovan: Honda, SCV100, MC-skoter. Toppfart 80 km/h, Behörighet: Körkort klass A. Pris: 17,995:-



Tullfritt!

TV: Yamaha, Cygnus 125, MC-skoter. Toppfart 95 km/h, behörighet: Körkort klass A. Pris: 24,900:-

STOCKHOLMS MC VARUHUSET

STOCKHOLMS STÖRSTA MC-UTSTÄLLNING!



Norra Stationsgatan 93 • 08-50620500

Våra Öppettider

Vardagar: 10-18

Lördagar: 10-15

www.mcvaruhuset.se

Greetings from London

London, två år och tio månader senare: **DET FUNGERAR!**

Riktigt samma klass som "var befann du dig när John Kennedy mördades eller Berlinmuren föll?" handlar det väl inte om. Men de flesta Londonbor kan nog berätta vad de gjorde den 17 februari 2003. Kaos hade utlovats dagen då trängselavgifterna infördes. Till och med avgifternas "pappa", borgmästare Ken Livingstone, sa sig invänta några förfärliga dagar. Men det hände aldrig.

Kanske var det de mycket negativa förväntningarna som skapade känslan av succé, men det är inget snack om att införandet av trängselavgifterna gick mycket smidigare än vad till och med de varmaste ken, och förändringarna har sedan dess bestått. Det tydligaste beviset på att åtgärden blivit populär var när Londons väljare 16 månader senare, i juni 2004, återvalde Livingstone till borgmästare för en ny fyraårsperiod.

Officiell statistik är ofta svår att översätta till verkligheten, men när stadens transportmyndighet, Transport for London, fastslår att trafiken i avgiftszonen nu är 15 procent lägre än strax innan avgiften infördes, förefaller det stämma. Jag brukar cykla i centrala London, och det känns betydligt tryggare än förr. Andra cyklister berättar samma historia, några med tillägget att det går mycket fortare att ta sig fram nu när köerna försvunnit.

En del säger tvärtom att det blivit farligare att cykla eftersom bilarna nu kan köra mycket fortare. Jag har inte känt mig störd av det. Statistiken visar hur som helst att olyckstalen gått ned. Men jag får samtidigt för mig att bilförarna blivit lite mera aggressiva – kanske tycker de att de har större rätt till gatorna nu när de tvingas betala? Tydligt är att andelen stora, dyra bilar i City har ökat. Detta har ju alltid varit en invändning mot att använda miljöavgifter och – skatter – det ger de rika möjlighet att betala för att fortsätta att förstöra

miljön. Å andra sidan har de fattigare medborgarna vunnit genom att kollektivtrafiken nu går snabbare och blivit punktligare sedan bilköerna försvann.

Intäkterna från avgiften ska gå till att förbättra kollektivtrafiken. Problemet är att systemet varit lite väl effektivt, dvs trafiken har minskat mera än vad prognoserna förutsåg, vilket i sin tur lett till att intäkterna blivit lägre än förväntat. De planerade förbättringarna av kollektivtrafiken kommer därför att ta längre tid än man hoppats på. För att kunna skynda på förbättringar höjdes i juli avgiften från 5 till 8 pund per dygn, en höjning som inte verkar ha haft nämnvärd effekt på trafiken.

Medan de flesta som reser till centrala London regelbundet stödjer avgifterna, är en del av företagen fortfarande kritiska, det gäller särskilt de som äger småbutiker och mindre företag. Många affärer redovisar lägre omsättning, och skyller det på trängselavgifterna. Hur kopplingarna ser ut är vanskligt att avgöra. Folkmassorna som vallfärdar till Oxford Street, Regent Street och de andra affärsgatorna har alltid resat kollektivt, och för dem som brukar besöka de exklusiva lyxbutikerna lär en avgift på 8 pund per dag för att ta bilen in till City inte spela någon roll. Oavsett effekten på handeln är den rimligen liten och begränsad till enstaka, mindre sektorer.

Trots systemets popularitet har Ken Livingstones planer på att 2007 utvidga avgiftsområdet med Kensington och Chelsea stött på motstånd. Möjligen kommer han att behålla den nuvarande lösningen. Samtidigt är det slående hur det folkliga motståndet mot trängselavgifter var kompakt ända tills de visade sig fungera i praktiken. Ty det är så Livingstone har gjort – övertygat väljarna genom att genomföra något de varit emot och sedan visat att det fungerar. Demokratiskt tveksamt, ja. Men miljömässigt effektivt.

Chris Bowers

Frilansjournalist med trafik och tennis (!) som specialiteter

YAMAHA CENTER HANINGE

TRÖTT PÅ KÖER?
Vi har alternativet!



YAMAHA

Öppettider: Vard. 10-18,
Lörd. 10-15, Sönd. Se hemsida.

Markörgatan 1 Haninge Tel. 08-556 523 00

www.yamahacenter.com - Välj Haninge!

Din MC Sollentuna



1200 KVADRATMETER trängselavgiftsfria fordon och tillbehör.

Hos oss finner du motorcyklar, mopeder, skotrar, 4-hjulingar nya som begagnade.

Välkommen

Rotebergsvägen 2 192 78 Sollentuna

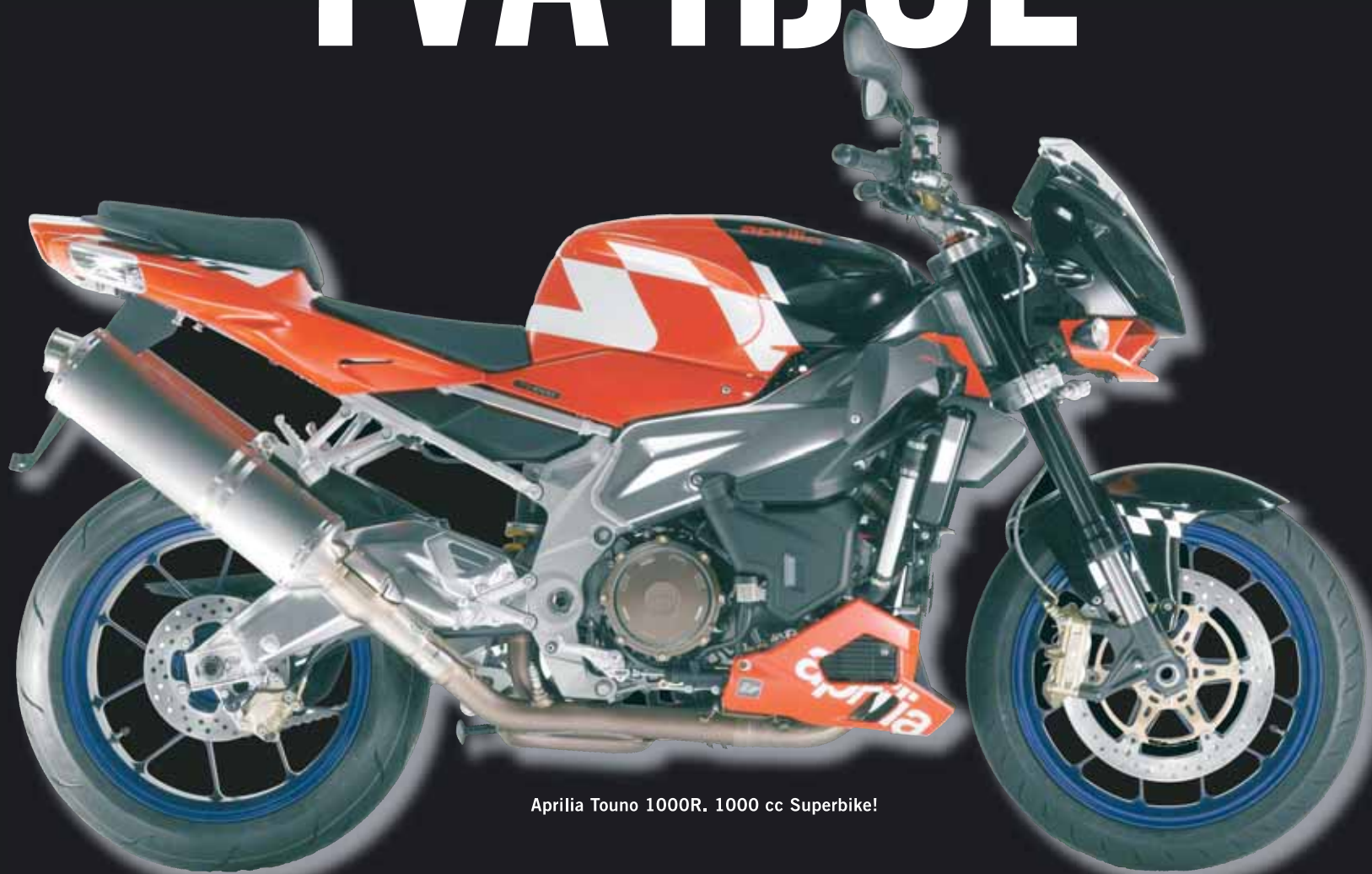
www.dinmc.se • info@dinmc.se

tel: 08 754 99 00

Mån-Fre 10.00-18.00 Lunch 12.30-13.30 Lörd 10.00-14.00

ÅK TULLFRITT PÅ TVA HJUL

www.littech.se



Aprilia Touno 1000R. 1000 cc Superbike!



Aprilia Sportcity 125 – 200 kubik.
Smart storstadsscooter.



Aprilia Atlantic 500 Sprint.
Smidig och körglad i stadstrafiken.



Aprilia Leonardo 125/300 ST.
Sport-touring-scootern.

Passerar du biltullen två gånger om dagen med din bil under högtrafik kostar det 800 kr i månaden. Med en mc eller EU-moped åker du skattefritt, billigt – och roligt! Snart är det vår. Kom redan nu till oss på AVA MC och titta ut ditt nya tullfria transportmedel. Vi har Stockholms bästa urval av nya och begagnade mc och mopeder och kan erbjuda förmånlig finansiering.

Undvik plågsamma Stockholmsförsök. Vi slår upp portarna efter helgerna den 7 januari. Välkommen!



aprilia

MURMÄSTARVÄGEN 45 SÄTRA 08-556 369 00 WWW.AVAMC.SE



AVA MC

Mer än ett vanligt MC-varuhus

JOHAN NORBERG:

Trängselavgifter – en god marknadsliberal idé

Det finns mycket ont att säga om försöket med trängselavgifter. Det är illa genomfört och betalningstiden är för kort. Eftersom avgifterna är höga även under lågtrafik, och intäkterna inte ges tillbaka i form av skattesänkningar, ser det ut som ett sätt att klå folk på pengar. Att bilförare inte har möjlighet att slippa övervakning och offentliggörande av deras resvägar är oförsvarligt. Och det avlades i synd – ett grovt löftesbrott.

Men inget av detta hindrar att idén om trängselavgifter faktiskt är alldeles strålande. Den bygger på den marknadsliberala principen att man ska prissätta begränsade resurser och stå för sina egna kostnader. Det är därför vägavgifter länge har haft sina tydligaste anhängare bland liberaler. Redan Adam Smith var för det, och på senare år har det förespråkats av ekonomen Milton Friedman, den amerikanska tanke-smedjan Reason Foundation och tidskriften The Economist. Deras argument är att vägarna i dag saknar marknadsanpassning. Vi betalar via skattsedeln och bensinskatten, men inte för den väg vi utnyttjar, när vi gör det. Det är som om butiker tog betalt för mängden varor vi köper, oavsett om det är falukorv eller oxfilé. Då skulle ingen köpa falukorv, men oxfilén skulle sälja slut i takt med att den levererades. Och kampen om oxfilén skulle vinnas av dem som orkade stå i timplånga butiksköer.

Det skulle råda konstant överskott på vissa produkter och brist på andra. Precis som på våra vägar. Eftersom resan inte kostar något leder det till trängsel under populära tider, och det begränsade utrymmet ransoneras genom tid. De som sätter minst värde på sin tid lägger beslag på det. Så fungerade ransoneringen i Östeuropa under planekonomin. Men efter demokratiseringen tilläts butikerna sätta priser utifrån utbud och efterfrågan. Eftertraktade bristvaror fick högre priser. Konsumtionen styrdes över till det mer prisvärda och mindre begränsade och köerna försvann. Bristvaran i detta sammanhang är vägar i tätort under rusningstid. Genom att ta betalt för denna begränsade vara kommer folk att anpassa tidpunkt, väg och färdmedel efter det. Erfarenheterna från Singapore och London visar att vägavgifter leder till att hastigheterna ökar och trafiken flyter jämnare över dygnet. Det är svårt att förstå varför vi ska behandla

just biltrafik enligt gamla planekonomiska principer. Och att borgerliga partier tycker det är obegripligt. Deras lösning att bygga bort köerna påminner om planekonomerna som sade att det

"Priset har betalats på andra sätt – tid är som bekant också pengar"

inte var systemet det var fel på, det var bara att producera mer mat om köerna ringlade utanför butikerna. Problemet var bara att ökad produktion utan marknadspriser ökade efterfrågan än mer och köerna återkom. Om nya vägar inte kombineras med vägavgifter leder det endast till mer biltrafik och ny trängsel. Och man kan inte bygga nytt för evigt. Till slut kostar det mer (skatt) än det smakar (framkomlighet). Jag vet att det är svårt att vänja sig vid att

betala för något som brukade vara gratis. Men det har egentligen aldrig varit gratis. Det är bara det att priset har betalats på andra sätt – tid är som bekant också pengar.



JOHAN NORBERG
Liberal debattör och författare till bl a "Till världskapitalismens försvar"



Det är enklare att köpa en cykel än att bygga om bilen.



Cyklister betalar inga trängselavgifter. Däremot får de motion, helt gratis. Det din nya cykel kostar har du förresten snart tjänat in, bara genom att slippa betala varje gång du passerar tullarna.

Crescent  **MONARK**
Inga trängselavgifter

VAR EGOIST, KÖP EN MILJÖBIL.

Nu kan du tänka på dig själv och din ekonomi samtidigt som du gör en riktigt bra insats för miljön.

Volvo har Sveriges bredaste utbud av miljöbilar*: Volvo S60 och V70 Bi-Fuel samt helt nya Volvo S40 och V50 Flexifuel.

20-40% LÄGRE FÖRMÅNSVÄRDE.

Oavsett om du kör på biogas (Bi-Fuel) eller bioetanol (Flexifuel) kommer du att

spara pengar jämfört

med om du tankar bensin.

Om inte bensin-

priset skulle sjunka

radikalt, förstås. Med en miljöbil slipper du trängselskatten som införs i Stockholm vid årsskiftet och får dessutom en mängd parkeringsförmåner.

Villkoren varierar från kommun till kommun, men i Göteborg står man gratis i två timmar på många platser och har fri boendeparkering. Och i Stockholm har man

från och med den 1 januari (riksdagsbeslutet tas i november). Det blir ganska många tusenlappar på ett år.

80-100% LÄGRE UTSLÄPP.

Med bioetanol som drivmedel blir utsläppen av fossil koldioxid, som bidrar till växthuseffekten, upp till 80% lägre än om

bensin om du inte hittar bränslet du söker. I Flexifuel-bilarna finns ett styrsystem som räknar ut vilken blandning som finns i tanken och anpassar motorn efter den.

Våra Bi-Fuel-bilar har en separat bensintank på 29 liter som du kan växla över till med en knapptryckning.



BYT BRÄNSLE, TRYCK PÅ KNAPPEN.

100% VOLVO.

Men hur är de som bilar, undrar kanske du.

Rent objektivt är Volvo S40 och V50 utrustade med exempelvis anti-sladdsystem, en riktigt bra stereo, klimatanläggning och elektrisk motorvärmare. De mer subjektiva omdömena överlåter vi gärna till motorjournalisterna som nyligen provkörde bilarna i trakterna kring Alingsås.

Svenska Dagbladet skrev att "125-hästaren är helt adekvat för den kompakta bilen och segdrar förvånansvärt bra på en krokig landsvägssträcka".

Och Expressen menade att "du inte behöver betala med sämre köregenskaper. Volvo V50 går precis lika bra på etanol som bensin".

Volvo S60 och V70 BiFuel är två väl beprövade bilar som är kända för sina goda köregenskaper och komfort. I sitt oktobernummer skrev Tidningen Auto Motor Sport så här om Volvos gasbilar: "Saken är klar. Gasbilen tål verkligen att tänka på om du ska välja tjänstebil nästa år".

1.8 F
F SOM I FLEXIFUEL

du tankat med bensin.

Väljer du biogas blir nettotillskottet av fossil koldioxid i princip noll. Det beror på att koldioxiden som bildas när biogas förbränns i motorn är av förnybart ursprung (biogas tillverkas bl a av slam från reningsverk och avfall från livsmedelsindustrin).

Biogasen tillverkas i Sverige, och även om vi fortfarande importerar merparten av bioetanolen finns det goda förutsättningar för storskalig svensk produktion.

Idag finns det cirka 300 mackar som säljer bioetanol och 60 som säljer biogas. Men alla våra miljöbilar går dessutom att tanka med



LÄGRE KOSTNADER, LÄGRE UTSLÄPP, SAMMA PRESTANDA.

fri boende- och nyttoparkering.

På www.miljofordon.se ser du vad som gäller för just din kommun.

För dig med tjänstebil finns det ännu mer att spara. Flexifuel-bilarnas förmånsvärde är 20% lägre än motsvarande bil med bensinmotor, och som Bi-Fuel-förare ser ditt förmånsvärde ut att bli sänkt med 40%

* Skatteverkets definition av bilar som drivs av exempelvis bioetanol eller biogas – samt lagen om trängselsavgift.

NYA VOLVO S40 OCH V50 FLEXIFUEL.

NYA VOLVO S40 1.8F OCH V50 1.8F KOSTAR FRÅN CA 203.900 (S40 1.8F) – 213.900:– (V50 1.8F) EXKL LOKAL UTRUSTNING. FÖRMÅNSVÄRDE S40 1.8F 1300:–, V50 1.8F 1340:–/MÅN NETTO VID 55% MARIGINALSKATT. BRÄNSLEFÖRBRUKNING VID BLANDAD KÖRNING 7.4L (S40), 7.5L (V50)/100KM. KOLDIOXIDUTSLÄPP BENSIN 177 (S40), 179 (V50), CO₂ G/KM. MILJÖKLASS 2005. BILEN PÅ BILDEN ÄR EXTRAUTRUSTAD. NÄR DU KÖPER EN NY VOLVO INGÅR ALLTID VOLVO ASSISTANS SAMT VAGNSKADE- OCH ROSTSKYDDSGARANTI. WWW.VOLVOCARS.SE

VOLVO
for life

Norrtull.

Roslagstull.

Skanstull.

Danvikstull.

Hornstull.

Kör du en Saab 9-5 BioPower behöver du inte betala trängselskatten. Och det är bara en av fördelarna – några andra är mindre växthuseffekt, lägre förmånsvärde, gratis boendeparkering inom tullarna och 30 extra hästkrafter när du kör på etanol. Välkommen att boka en provkörning på Saab Direkt 020-99 99 00 eller www.saabsverige.com

Fri entré för Saab 9-5 BioPower.



move your mind™