

Trängselavgifter istället för Marieholmstunneln

Den tionde december kommer kommunstyrelsen i Göteborg förhoppningsvis att besluta om att tillsätta en utredning av trafikavgifter i Göteborg. Trafikavgifter kan, om de är utformade som trängselavgifter, minska miljö- och klimatpåverkan från trafiken, minska köerna samt öka framkomligheten för såväl privat- och yrkestrafik som kollektivtrafik. Dessutom finns ett akut hälsoproblem att hantera; en stor del av de luftföroreningar som vi i Göteborg andas in kommer från trafiken och varje år beräknas minst 80 dödsfall bero på dåliga luftkvaliteten.

Marieholmstunneln löser inte trafikproblemen

Många tror i dag att framkomligheten i Göteborgstrafiken förbättras med hjälp av en ny biltunnel vid Marieholm. Erfarenheter och forskning visar dock att nya vägar genererar mer trafik och att en ny älvförbindelse inte kan lösa problemen med bilköer i Göteborg. Fler vägar leder till ökad biltrafik, vilket orsakar mer köer.

Trängselavgifter kan införas med kort varsel och lösa framkomlighetsproblemet redan innan tunnelbygget ens hunnit påbörjas. Att person- och yrkestrafik kommer snabbare fram gynnar dessutom näringslivet och regionens utveckling – precis som det gynnat näringslivet i Stockholm. Vi kan även minska risken att dö i förtid på grund av dålig luft.

Låt inkomsterna från trängselavgifterna komma till verklig nytta

Naturskyddsföreningen i Göteborg välkomnar därför ett beslut om en utredning, men vill peka på några viktiga punkter som vi hoppas utredningen ska hålla fast vid. Trafikavgifterna bör vara utformade som trängselavgifter och inget annat. I Göteborg behöver vi ett trafikstyrande system, som är utformat för att styra trafiken så att framkomligheten ökar. Det innebär högre kostnad för att köra när trafiken är som tätast och lägre kostnad vid andra tider. Intäkterna från avgifterna ska i sig inte vara ett självändamål och ska heller inte vara avsatta för att finansiera byggandet av nya vägar. Det är omöjligt att i en större stad bygga bort köerna med fler vägar. I stället bör inkomsterna användas för att utveckla kollektivtrafiken och förbättra gång- och cykelvägar. Kollektivtrafiken behöver förbättras avsevärt för att uppnå regionens mål om att minst 40 procent av alla resor skall genomföras med kollektivtrafik. Varför inte låta trängselavgifterna vara ett sätt att delfinansiera Västlänken?

Framåtsträvande miljöpolitik i Göteborg

Efter införandet av trängselskatter i Stockholm vände opinionen och majoriteten blev positiv när alla kunde se vilken nytta systemet har medfört. Ska Göteborg vara sämre än Stockholm, London

och Singapore? Där har trängselavgifter redan införts i ett framåtsträvande och tillväxtdrivande miljöarbete som gynnar utvecklingen i regionen och bidrar till en bättre global och lokal miljö. Om Göteborg ska fortsätta att utvecklas som stad måste man föra en smart miljöpolitik!

Göteborgarna har rätt att tillbringa sin tid på ett bättre sätt än att sitta i bilkö och rätt till en bättre miljö. Naturskyddsföreningen uppmanar därför kommunstyrelsen i Göteborg att ta sitt ansvar den tionde december och besluta om en utredning av ett system som är anpassat för Göteborg och som gynnar göteborgarna, trafikanterna och miljön.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Mats Andersson, ordförande

Amanda Forsman

Elisabeth Undén

Gustav Sjöblom