

NATURSKYDDSFÖRENINGENS FÖRSLAG TILL BILAVGIFTER I STOCKHOLM

Syfte

1. Att förbättra miljön i centrala Stockholm genom att reducera biltrafiken i innerstaden.
2. Att minska behovet av vägbyggen i känsliga områden med höga natur-, kultur- och rekreationsvärden genom att minska trängselproblem på Essingeleden (problem som sannolikt ökar om en avgift på innerstadstrafiken införs).



Syfte

1. Att förbättra miljön i centrala Stockholm genom att reducera biltrafiken i innerstaden.
2. Att minska behovet av vägbyggen i känsliga områden med höga natur-, kultur- och rekreationsvärden genom att minska trängselproblem på Essingeleden (problemet som sannolikt ökar om en avgift på innerstadstrafiken införs).

Området, avgifter

Avgiftsområdet inkluderar centrala Stockholm plus Essingeleden (se karta). Innerstaden delas upp i fem zoner. Avgift debiteras varje gång ett fordon (under avgiftsperioden) passerar en zongräns. Personbilar, bussar och lastbilar betalar alla samma avgift oavsett vikt, miljöprestanda m m.

På yrkestrafik förväntas avgifterna - i stort sett oavsett avgiftsnivå - ha så liten styreffekt att det i princip saknas motiv för att ta med dessa fordon i system et. För funktionen och tillförlitligheten är det dock sannolikt en fördel om alla bilar som rör sig inom avgiftsområdet är skyldiga att ha en fungerande AVI-bricka under avgiftsperioden. Genom att inkludera moms i avgiften och dessutom göra den avdragsgill begränsas den i princip onödiga avgiftsbelastningen för företagsfordon och därmed kostnaderna för näringslivet av systemet.

Debiteringsteknik

AVI-utrustning av den typ som används i Oslo, Trondheim m m blir obligatorisk för alla personbilar, bussar och lastbilar som rör sig i avgiftsområdet under avgiftsperioden. Kontant betalning vid zongräns blir ej möjlig (eventuellt med undantag för passage över Essingeleden). AVI-brickorna är ej knutna till något speciellt fordon, utan kan flyttas mellan fordon enligt samma modell som på Rödöbron. Om man befärrar att företagsanknutna brickor systematiskt används för privat bruk kan man välja att knyta dessa brickor till fordonet.

AVI brickor/abonnemang ska kunna lösas på bensinstationer, kiosker och vid speciella, under avgiftsperioderna bemannade, "bilavgiftscentraler" både inom och strax utanför avgiftsområdet (ordentlig skyltning och lättillgänglighet krävs för att stationerna strax utanför området på ett bra sätt ska kunna hantera tillfälliga besökare).

Övervakning

Fordon som passerar betalstation utan fungerande AVI-bricka får sin registreringsskylt videofotograferad. Om en registreringsskylt fotograferats vid mer än 2-5 tillfällen under en enstaka månad, måste fordonets ägare betala en straffavgift. Vid färre antal "förseelser" efterskänks avgiften. Systemet förutsätter *inte* fungerande "multi-lane video enforcement" eftersom flertalet avgiftsstationer kan förläggas i vägavsnitt där farterna är relativt låga och där vägbanan redan är eller lätt kan delas in i enkla filer utan nämnvärd störning av trafiken. När tekniken anses tillräckligt tillförlitlig kan man övergå till flerfilssystem. Övervakningsutrustningen kan i princip göras hur diskret som helst. Utmaningen är snarast att utforma utrustningen så att den som debiteras avgift är medveten om var debitering sker.

Betalning

Betalningen kan ske på olika sätt:

1. I förväg på ett konto knutet till AVI-brickan
- avgifter dras efterhand från kontot.
- dags- eller veckokort knutna till ett i förväg betalt konto.
2. I efterhand enligt faktura till AVI-brickans ägare.

System bör vara anpassat för senare introduktion av betalning via smart card i fordonet.

Föreslagen avgiftsnivå (baseras på resultat av modellkörningar hos Transek AB), inkl moms.

*

Tidpunkt	Passage av yttre områdeszon in mot innerstaden	Passage av innerstadszongräns	Passage av Essingeleden
00.00-06.00	Gratis	Gratis	
06.00-24.00	12 kr	8 kr	
19.00-06.00			Gratis
06.00-10.00, 15.00-19.00			16 kr
10.00-15.00			12 kr

Maximal avgift per bricka och dag: 100 kr. (För att inte budfirmor, taxibilar med låg priskänslighet ska debiteras höga kostnader i onödan.)

Tillfälliga besökare kan köpa AVI-bricka som ger fri tillgång till avgiftsområdet under 1-7 dygn (pris 100-700 kr). Därmed säkras möjligheten till anonym betalning enligt en modell som Datainspektionen granskat och funnit acceptabel. Det blir samtidigt enkelt för tillfälliga besökare att "hälsa på" i systemet.

Att inga avgifter tas ut nattetid innebär att driftskostnaderna för systemet reduceras betydligt eftersom det då inte finns något behov av bemannade informations- och försäljningsställen nattetid och inte heller någon kontroll av att fordonen är utrustade med fungerande AVI-bricka. Denna inskränkning kan antas ge mycket begränsad effekt på målpuppfyllelsen i systemet.

Siffror

Kostnader (investering och underhåll) 100-300 milj kr per år

Intäkter 1 700 milj kr per år

Överskott 1 400-1 600 milj kr per år²

Uppskattad trafikreduktion 2005 rel inga åtgärder

Innerstaden - 35 % (- 25 % rel 1990)²

Stockholms län - 4 %²

Samhällsekonomi

En äldre version av förslaget som utvärderades av SIKA på Kommunikationskommitténs uppdrag ("Samband mellan prissättning av bil- och kollektivtrafik", SIKA juli 1996) indikerar ett årligt, samhällsekonomiskt överskott på 500-1 000 milj kr per år om överskottet används för att reducera inkomstskatter. Bilavgifter är således en extremt lönsam åtgärd.

"Medan man i samband med andra åtgärder behöver tala om en samhällsekonomisk kostnad för att uppnå vissa miljöförbättringar innebär bilavgifter att vi erhåller dessa förbättringar inte bara "gratis", utan med en samhällsekonomisk vinst", sammanfattar SIKA.

Fördelningseffekter

Systemets fördelningspolitiska effekter har aldrig utvärderats i detalj, men kan generellt förmodas vara positiva. SIKA har nyligen bedömt fördelningseffekterna av det mera omfattande system för road pricing som diskuteras i Kommunikationskommitténs slutbetänkande. Slutsatsen är att denna lösning generellt missgynnar höginkomsttagare och gynnar kollektivtrafikresenärer. Yrkestrafiken mest avgörande för det fördelningspolitiska utfallet är dock hur intäkterna används.

Naturskyddsföreningens förslag ger betydligt lägre intäkter än det KomKom diskuterar. De fördelningspolitiska effekterna blir därmed sannolikt betydligt mindre men i övrigt likartade. Höginkomsttagare får betala mest, medan nyttorna i form av bättre framkomlighet, mindre miljöbelastning m m tillfaller alla. Att kapaciteten busstrafiken i innerstaden väntas öka med minst 10-15 procent torde i högre grad gynna låginkomsttagare än höginkomsttagare.