



# Rapport om Stockholmstrafiken

2010-03-30

## **Inledning**

För att stimulera debatten kring Stockholmstrafiken har Naturskyddsföreningen låtit några experter dels granska ekonomin kring det s k Stockholmsavtalet och Förbifart Stockholm, dels testa andra sätt att lösa trafikproblemen än stora vägsatsningar, framför allt mot bakgrund av de behov om att hejda ökning av vägtrafiken av klimatskäl som lyfts fram i arbetet med en ny regionplan, RUFS 2010.

I denna rapport har vi sammanställt resultaten av de genomförda granskningarna och modellkörningarna.

Arbetet har finansierats med bidrag från Naturskyddsföreningen samt Naturskyddsföreningen i Stockholms Län.

Vi vill i sammanhanget särskilt tacka Richard Murray, som ideellt ställt sin kompetens till förfogande, men också Lars Pettersson och Stehn Svalgård vid WSP, som arbetat snabbt och flexibelt.

*Mårten Wallberg, ordförande*

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

## **Stockholmsöverenskommelsen (se bilaga 1)**

I december 2007 överlämnade förhandlingsmannen, f finansborgarrådet Carl Cederschiöld, ett förslag till trafiköverenskommelse till regeringen. Förslaget innehöll två delar:

- a/ satsningar på ny infrastruktur i Stockholms län till 2030 för drygt 140 miljarder kronor samt en diskussion om hur satsningarna skulle finansieras, inklusive hur trängselskatten skulle utvecklas
- b/ ett mål om att minska koldioxidutsläppen för vägtrafiken i länet med 30 procent.

## **RUFS 2010 (se bilaga 2)**

Under 2010 väntas landstingsfullmäktige anta en ny regionplan – RUFS 2010. I planen anges riktlinje för regionens utveckling till 2030. I planen ingår dels de infrastruktuursatsningar som redovisades i Stockholmsöverenskommelsen, dels skisseras vilka tekniska förbättringar och ekonomiska styrmedel som krävs för att nå det antagna målet om minskade koldioxidutsläpp. En slutsats är att den ”spontana” ökning av vägtrafikarbetet på 70-80 procent som antas i Stockholmsöverenskommelsen måste mer än halveras. Jämfört med de prognoser som finns i Stockholmsöverenskommelsen, och som dessutom utgör utgångspunkten för regeringens beslut om Förbifart Stockholm och andra inslag i de nationella transportplanerna 2010-2021, måste vägtrafiken, enligt RUFS 2010, dämpas med en fjärdedel.

För att uppnå en sådan minskning har man i arbetet modellmässigt prövat dels generella kostnadshöjningar, dels att införa ett nytt betalzonssystem. De generella höjningarna innebär att man antar att km-kostnaden för att köra bil ”värdesäkras” gentemot köpkraftsutvecklingen. Fram till 2030 innebär det en ökning av den reala kostnaden att köra bil per km med 38,5 procent.

Eftersom detta inte är tillräckligt för att klara koldioxidmålet har man modellmässigt dessutom infört ett betalzonssystem av ungefär samma modell som tillämpas i London. De uppgifter om t ex fördelningen av trafiken mellan privatbilism och kollektivtrafik 2030, baseras på att de modelltestade avgifterna då införts. Detaljer framgår av bilaga 2.

## **Stockholmsavtalet (se separat bilaga)**

Detta avtal har under hösten 2009 förhandlats fram mellan Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms läns landsting, Kommunförbundet Stockholms län och Stockholms stad. I avtalet preciseras hur en ram på ca 100 miljarder kronor ska användas under perioden 2010-2021.

Avtalet är regionens inspel inför regeringens slutliga fastställelse av den nationella transportplanen 2010-2021 och motsvarande länstransportplan som ska ske i slutet av mars 2010. I planen ingår både spår- och vägprojekt och finansieringen kommer från flera olika håll: statliga anslag, kommunala bidrag, vägtullar och trängselskatt.

Det enskilt största objektet är Förbifart Stockholm som nästan helt ska betalas med trängselskatter, dvs bygget finansieras med lån som i efterhand ska räntas och amorteras med överskott från trängselskatten. Av det beräknade totala trängselskattsöverskottet 2012-2047 på drygt 40 miljarder (2009 års penningvärde) ska 90 procent gå till att betala lån på Förbifarten, resten till att betala lån för ett antal mindre vägobjekt. (se separat bilaga)

## Stockholmsavtalet – vem tar ansvar när korthuset rasar samman?

De flesta objekt i Stockholmsavtalet ska finansieras med statliga och kommunala anslag. Det innebär att om de offentliga finanserna skulle försämrats eller kostnaderna för projekten skulle stiga i höjden så har de politiska organen möjlighet att revidera utbyggnadsplanerna – ”rätta mun efter matsäck”.

De objekt som lånefinansierade ska däremot betalas i efterskott via förväntade överskott från trängselskatten. När lånen väl tagits upp går de framtida ränte- och amorteringskostnader i praktiken inte att anpassa, t ex efter försämrade offentliga finanser.

Av den totala investeringen i Förbifart Stockholm på ca 27 miljarder kronor ska staten skjuta till ca 5 miljarder. Resten ska täckas med lån, som i efterhand ska återbetalas med överskott från trängselskatten. Mycket är dock oklart kring finansieringen, bl a vem som blir ytterst ansvarig för att betala de upptagna lånen. I nuläget är det staten som ansvarar både för vägbyggande och trängselskatt, men alla partier förefaller ense om att ansvaret för trängselskatten bör föras över på lokal/regional nivå.

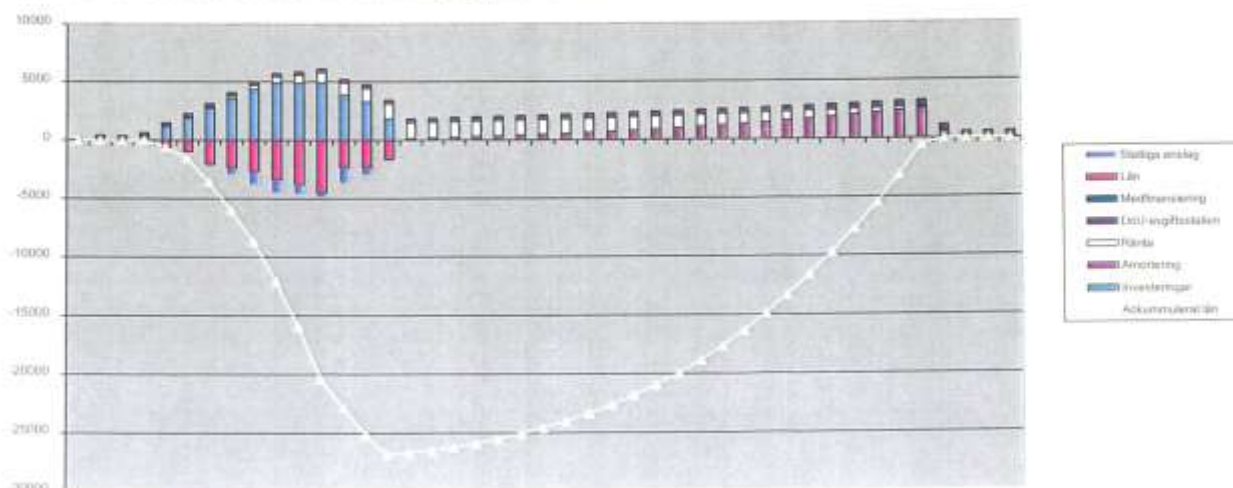
För att möjliggöra detta har partierna enats om en ändring av regeringsformen som riksdagen väntas klubbas första gången i maj 2010. Senast 2013 bör man räkna med att ansvaret för trängselskatten ligger hos regionens politiker, rimligen landstinget. Därmed är det rimligt att anta att även ansvaret för att återbetala lånen hamnar hos landstinget.

I det läget blir det intressant för regionens väljare och politiker att granska hur solid den ekonomiska kalkylen för projektet är.

Figuren nedan är hämtad ur det beslutsunderlag politikerna i bl a Stockholms stad och Stockholms läns landsting hade när man godkände Stockholmsavtalet. Den visar hur man inledningsvis lånar pengar (röd, nedåtgående stapel) och erhåller statsbidrag (blå, nedåtgående stapel) för att betala i första hand bygget av Förbifart Stockholm (blå, uppåtgående stapel).

Efterhand domineras utgiftsbilden av räntor (vit, uppåtgående stapel), amorteringar (lila, uppåtgående stapel) och kostnader för att driva och underhålla trängselskattesystemet (mörklila, uppåtgående stapel). Den vita kurvan beskriver hur man räknar med att skuldberget ska utvecklas – förhoppningen är att 2047 kunna betala de sista amorteringarna på projektet. I fast penningvärde har man då totalt för räntor och amorteringar betalat drygt 40 miljarder kr, dvs alla överskott från trängselskatten under perioden fram till 2047 (bortsett från det mindre belopp som läggs på mindre objekt under de närmaste åren).

Kassaflöde, Förbifart Stockholm. Löpande priser. Inflationsuppräknad skatt, Trafikökning 0,5%/år. Tillägg inv. utanför Förbifarten 5 000 mkr. Trimningsåtgärder endast 2010. ÖFT 2020. Beräknad 2009-10-28.



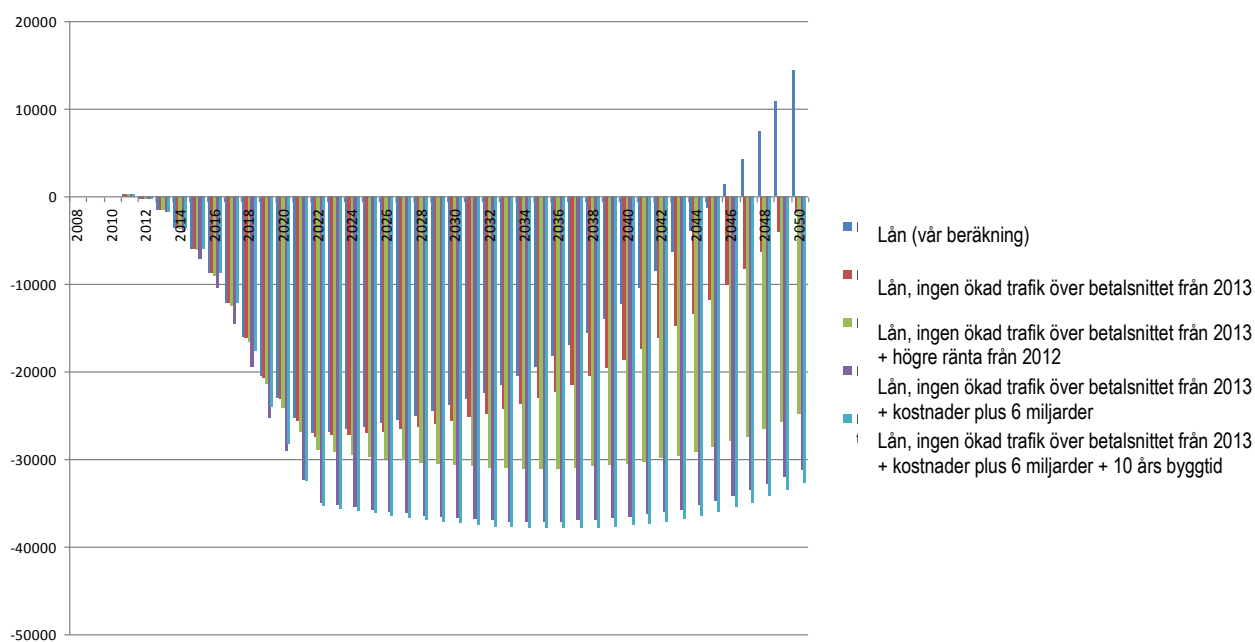
Några viktiga förutsättningar för att denna kalkyl ska hålla är dock

- att byggkostnaderna inte överstiger 27 miljarder kronor
- att den ränta man måste betala för lånen i genomsnitt blir knappt 3 procent högre än inflationen.
- att byggtiden blir 8 år, dvs att vägen kan tas i bruk i mitten av 2020.
- att när Förbifarten öppnas, trängselskatt införs även på Essingeleden
- att trafiken över trängselskattens nuvarande betalsnitt ska öka med 0,5 procent per år
- att trängselskattens nivå justeras löpande enligt inflationen

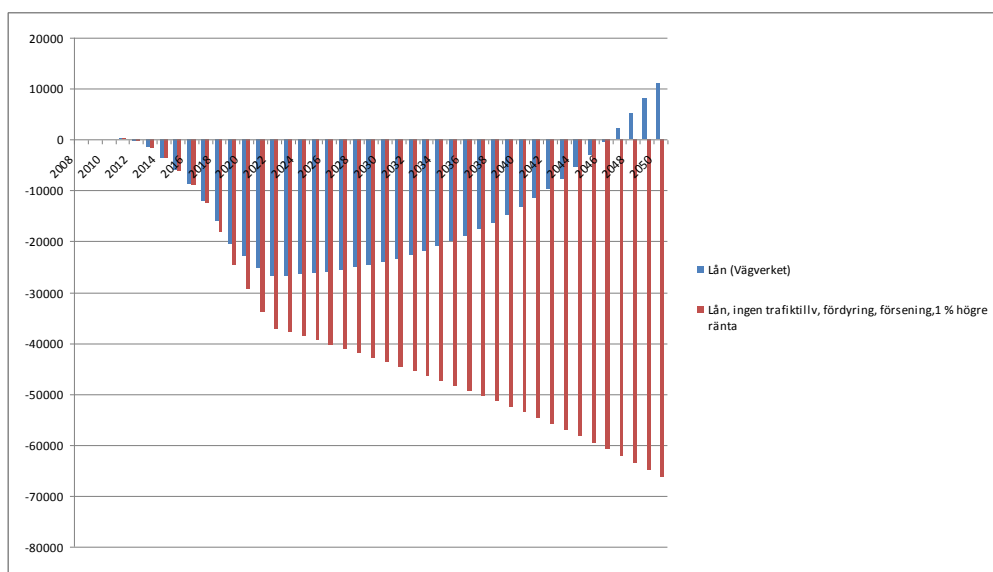
Flera av dessa grundförutsättningar måste sägas vara mycket optimistiska eller i varje fall tveksamma. Inte minst för dem som ska ta ansvar för att kalkylerna håller och lånen slutligen betalas, dvs troligen skattebetalarna i Stockholms län, kan det vara av stor intresse att få en bild av hur stora risker finansieringen av förbifart Stockholm innebär. Några risker eller tveksamheter beskrivs nedan:

Kalkylförutsättning i Stockholmsavtalet	Risk/tveksamhet
Kostnaden för att bygga Förbifarten blir ca 27 miljarder kronor	I Vägverkets årsredovisning 2008 anges att man för objekt som kostar över 100 milj kronor har ett genomsnittligt överdrag på 15 procent. Vad händer om motsvarande händer i fallet Förbifarten, och vi får en ökning av kostnaden från 27 till t ex 33 miljarder kr, en ökning med 21 procent?
Byggtiden blir 8 år och att vägen står klar i mitten av 2020	8 år är den kortaste beräknade byggtid som någonsin angivits för projektet, dvs den mest optimistiska kalkyl som presenterats. I Stockholmsöverenskommelsen utgick man från en byggtid på 10 år. Vad betyder det för kalkylen om byggtiden blir 10 istället för 8 år?
Den ränta man måste betala för lånen i genomsnitt blir knappt 3 procent högre än inflationen	Den realränta på knappt 3 procent som kalkylen bygger på är rekordlåg. Traditionellt har man snarare legat över än under 4 procent. Under de närmaste åren är det osannolikt med en så hög realränta, men vad händer om den genomsnittliga realräntan under den förväntade återbetalningsperioden blir knappt 4 procent, fortfarande en ganska optimistisk prognos?
Trafiken över trängselskattens nuvarande betalsnitt ska öka med 0,5 procent per år	Om trafiken över betalsnittet årligen stiger med 0,5 procent betyder detta att de köer som fanns innan trängselskatten infördes så småningom återuppstår. Det förefaller märkligt att basera Förbifartens kalkyl på att bilköerna kommer tillbaka. Under de år trängselskatten fungerat har antalet passager över betalsnittet inte ökat, trots att trafiken i länet i övrigt ökat. Vad händer om biltrafiken in mot innerstaden <i>inte</i> ökar?

För att få en bild av det risktagande Förbifartsprojektet innebär, sannolikt för länets invånare, har Richard Murray, nationalekonom och tidigare chefekonom vid Statskontoret, på Naturskyddsföreningens uppdrag genomfört en känslighetsanalys baserad på de risker/tveksamheter som redovisas ovan. Resultatet framgår av nedanstående figurer.



Av figuren ovan framgår att så fort någon av ingångsfaktorerna utvecklas sämre än i avtalets optimistiska kalkyl, så förlängs amorteringstiden och därmed åtagandet och bindningen för den aktör som tar ansvar för lånen. De faktorer som framstår som mest avgörande är dels byggkostnaden, dels räntekostnaden. Skulle samtliga i och för sig inte särskilt osannolika förändringar som antagits i känslighetskalkylen inträffa, kommer skulden att stiga okontrollerat (se nedan). Då kommer överskotten från trängselskatten inte att räcka till för att amortera Förbifartslånen. Den som då bär det ekonomiska ansvaret – således alltjämt oklart vem det är – måste då mobilisera pengar från annat håll.

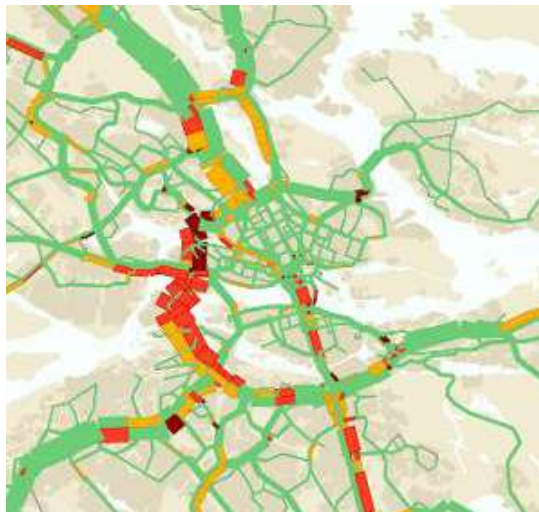


## Vem tar ansvar för bilköerna de närmaste 10 åren?

Av underlaget till Stockholmsförhandlingen framgår att man med den trafikplanering som lagts fast måste räkna med att bilköerna under de närmaste åren ökar dramatiskt.



*Köer rusningstid 2007*



*Köer rusningstid 2020 enl Stockholmsöverenskommelsen*

Ökningen kan illustreras med ovanstående figurer, hämtade ur Stockholmsöverenskommelsen<sup>1</sup>. I materialet beskrivs utvecklingen även i siffror enligt nedan.

### *Prognos för trängsel i rusningstid i Stockholms län*

	Andel körfält med nedsatt fart* i rusningstid	Antal fordon med nedsatt fart* i rusningstid
Idag	0,1 %	25 000
2020	0,3 %	121 000

\*högst 2/3 av skyltad fart

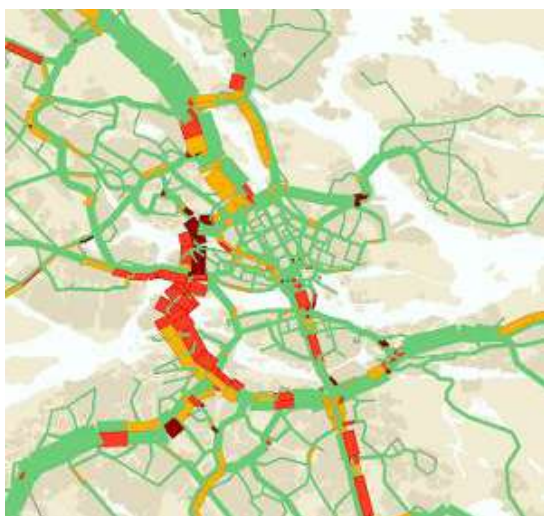
För att se hur denna oacceptabla utveckling kan förhindras har WSP på Naturskyddsföreningens uppdrag studerat hur man kan undvika den dramatiska utvecklingen av köerna genom att utveckla trängselskatterna.

<sup>1</sup> Konsekvensbedömningar av underlag till Stockholmsförhandlingens slutresultat, WSP 2007

Modellkörningarna baseras på nedanstående avgiftsstruktur i rusningstid. I de flesta passager är avgiften 10 kr, över Essingeleden 25 kr och på Klarastrandsleden 15 kr.



Den förändrade köbilden framgår av nedanstående figurer.



*Köer rusningstid 2020 enl Stockholmsöverens-  
kommelsen*

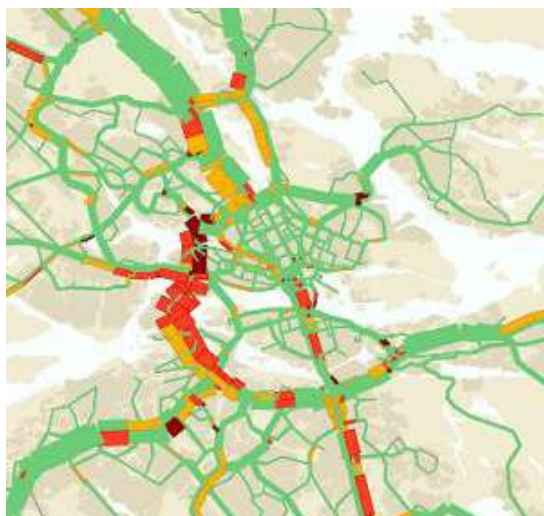


*Köer rusningstid 2020 med utvecklad trängselskatt*

Det testade betalssystemet leder till att trängselproblemen på Essingeleden blir betydligt mindre.



Ytterligare förbättringar skulle man få om de reala ökningar av kostanden att köra bil på 38,5 procent som förutsätts i RUFS 2010 (se bilaga 2) påbörjas redan tidigare. Om avgiftssystemet kompletteras med en drygt 10 % real kostnadsökning till 2020 minskar köproblemen ytterligare.



*Köer rusningstid 2020 enl Stockholmsöverensövenensk.*

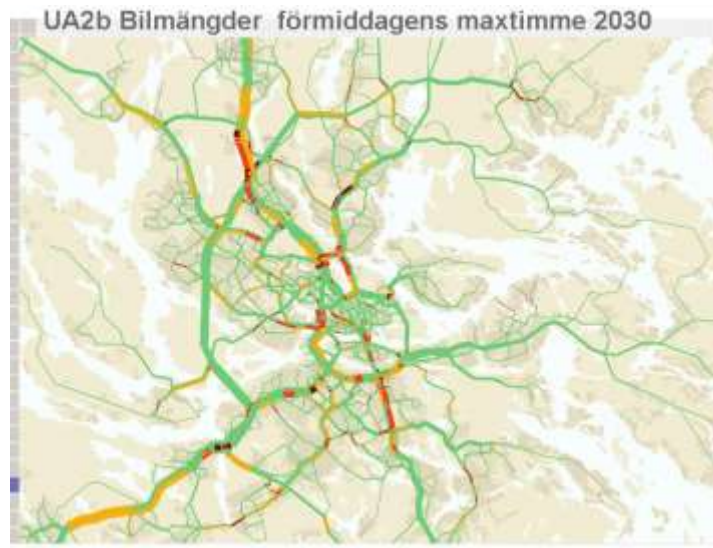


*Köer 2020 med utvecklad trängselskatt + 11,5 % högre km-kostnad*

Av modellkörningarna framgår att man med hittills beslutade åtgärder måste räkna med dramatiskt försämrade framkomlighet i vägnätet. Till åtminstone 2020 kan denna situation inte påverkas av ett eventuellt byggande av Förbifart Stockholm, sannolikt inte heller av någon annan ännu inte beslutad infrastrukturåtgärd. Den enda möjligheten att undvika trafikchaos är att utveckla trängselskatten, rimligen ungefär enligt de principer som modellkörningarna ovan baseras på.

## Stockholmstrafiken 2030 – utan bilköer och Förbifart och mycket lägre utsläpp

Av Stockholmsöverenskommelsens konsekvensanalyser framgår i grova drag vilken utveckling vi kan förvänta oss om Stockholmsavtalet genomförs. En slutsats är att trots enorma investeringar i ny infrastruktur så kommer trängselproblemen att öka. I underlaget till Stockholmsöverenskommelsen räknar man med en situation 2030 där 7-8 gånger fler bilister än idag fastna i allvarliga bilköer under rusningstid (se tabell nedan)



Köer 2030 med Stockholmsöverenskommelsen

### Prognos för trängsel i rusningstid i Stockholms län

	Andel körfält med nedsatt fart* i rusningstid	Antal fordon med nedsatt fart* i rusningstid
Idag	0,1 %	25 000
2020	0,3 %	121 000
2030	0,5 %	189 000

\*högst 2/3 av skyltad fart

Vad händer om man i ett sådant i detta läge inte har byggt och öppnat vare sig Förbifart Stockholm eller Österleden? För att pröva denna möjlighet lät Naturskyddsföreningen WSP modellköra det tidigare testade avgiftssystemet i den kostandsmiljö som enligt RUFSS 2010 är en av förutsättningarna för att klara Stockholmsöverenskommelsens mål, dvs att den reala kostnaden för att köra bil utvecklas på samma sätt som köpkraften. Detta motsvarar, som tidigare nämnts en ökning med 38,5 procent.

Resultatet är att med dessa förutsättningar räcker en fördubblad trängselavgift (Tranebergsbron oförändrad avgift) för att få en trängselsituation likvärdig med den som skisseras i Stockholmsöverenskommelsen eller i RUFSS 2010. Genom att modellmässigt höja den underliggande, reala kostnadsökningen per km till 50 procent, dvs något högre än i RUFSS 2010, kan man få en klart bättre trängselsituation än i något annat alternativ – se nedan.



*Köer rusningstid 2030 enl Stockholmsöverens-  
kommelsen.*



*Köer 2030 med utvecklad trängselskatt,  
fördubblad jmf 2020 + 50 % realt högre  
km-kostnad*

Slutsatsen är att man åtminstone till 2030 definitivt kan hantera trängselsproblemen utan de stora investeringarna i Förbifart Stockholm och/eller Österleden, i varje fall om man samtidigt driver det arbete för minskade koldioxidutsläpp som är en av grundbultarna både i Stockholmsöverens-  
kommelsen och förslaget till RUF 2010.

Flera faktorer talar samtidigt för att de nivåer på trängselskatten som modellkörningarna pekar mot är ett slags extremvärden. Med en bättre koordinering av trängselskattens utformning och en ökad fokusering på kollektivtrafik i både den fysiska planeringen och satsningarna på ny infrastruktur bör nivån på trängselskatten kunna sänkas.

## Vad vill partierna göra med trängselavgifterna?

Den enskilda faktor som har störst betydelse för hur det framtida trafiksystemet i Stockholm kommer att fungera är hur trängselkattesystemet vårdas och utvecklas. De flesta partier och politiker verkar överens om att makten över systemet måste föras ned på lokal nivå. I maj väntas en enig riksdag ta ett första beslut om att föra in följande formulering i regeringsformen 8 kap., 9 §:

*Riksdagen kan bemyndiga en kommun att meddela föreskrifter enligt 2 § första stycket 2 om föreskrifterna avser*  
*1. avgifter, eller*  
*2. skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen.*

Innebörden är att riksdagen från 1 januari 2011 får rätt att via lag delegera makten över trängselkatterna (systemets utformning, skattenivå, användningen av överskottet m m) till kommun – med vilket avses både primärkommun och landstingskommun.

Stockholmsavtalet bygger på att hela överskottet från trängselkatter i Stockholm till åtminstone 2047 (om kalkylerna håller) öronmärks för att betala räntor och amorteringar på Förbifart Stockholm (plus några mindre objekt). Det är svårt att förstå vilken innebörd ett överförande av den formella makten över trängselkatten i så fall får. Vilka möjligheter har t ex de lokala politikerna att bestämma sig för att avskaffa trängselkatten?

Partierna är väldigt förtegnade om hur de ser på trängselkattens framtid. Ingen kan ge besked om hur man å ena sidan har tänkt sig att redan nu i avtal låsa sig för hur trängselkattesystemet ska fungera för decennier framåt och å andra sidan inom kort driva igenom en lagstiftning som innebär att beslut om dessa frågor kan hamna på flera olika aktörer varav några kanske inte ens medverkat i förhandlingarna om Stockholmsavtalet.

Ur demokratisk synvinkel är det naturligtvis mycket otillfredsställande att man som väljare inte ges någon vägledning av partierna vare sig kring den nationella lagstiftningen eller hur man rent konkret vill utforma systemet om man får makten efter valet 2010.

Den lagstiftningsmodell Naturskyddsföreningen har utvecklat och förespråkar innebär att alla landsting ges automatisk rätt att införa trängselkatt – om det krävs för att hantera trängsel, miljöproblem eller trafiksäkerhet.<sup>2</sup> Vi motsätter oss alltså trängselkatter vars syfte är att dra in pengar och öka beskattningen av bilisterna. Trängselkatter ska syfta till att minska bilköerna så att vi inte behöver satsa så mycket på ny infrastruktur och samtidigt kan minska samhällets kostnader för transporter.

Ju mera träffsäker trängselkatt, desto lägre intäkter. Detta är ett av flera skäl till att vi anser att intäkterna inte ska öronmärkas utan fördelas till de ändamål där man från politiskt håll för tillfället anser att de gör störst nytta: sjukvård, utbildning, kollektivtrafik, vägar, naturvård – eller skattesänkningar.

---

<sup>2</sup> Se [http://www.naturskyddsforeningen.se/upload/Foreningsdokument/Ovrigt/trafik\\_forslag\\_trangselavgift.pdf](http://www.naturskyddsforeningen.se/upload/Foreningsdokument/Ovrigt/trafik_forslag_trangselavgift.pdf)

## Bilaga 1

### Stockholmsöverenskommelsen, dec 2007

#### Bakgrund

Förhandlades fram 2007 under ledning av förra finansborgarrådet Carl Cederschiöld. Deltagare kommun- och landstingspolitiker samt representanter för Stockholms Handelskammare och LO-distriktet i Stockholm. I december 2007 överlämnades en överenskommelse<sup>3</sup> till regeringen, undertecknad av de borgerliga partierna – efter villkor från (C) uteslöts ”Östlig förbindelse”. (S) stödde innehållet, men ansåg att finansieringslösningen inte var acceptabel. (V) och (MP) motsatte sig stora delar av innehållet. Uppgörelsens förslag på infrastrukturinvesteringar ingår i stort sett ogravrat i både RUF 2010, förslaget till ny regionplan, och i den nationella och regionala transportplanering 2010-2021 som inom kort väntas fastställas av regeringen.<sup>4,5</sup>

#### Innehåll

Uppgörelsen består av två väsentliga delar.

- Satsningar på ny infrastruktur till 2030 på sammanlagt över 140 miljarder kronor se tabell nedan.

*Förslag till infrastrukturinvesteringar, milj kr*

	Start före 2020	Start 2020-2030	Totalt
Spår	47 800-49 000	20 200-20 700	68 000-70 500
Väg	51 000	12 500-13 400	63 500-64 400
Summa	98 800-100 800	32 700-34 100	131 500-134 900
”Östlig förbindelse” <sup>6</sup>		12 000	12 000
Summa	98 800-100 800	44 700-46 100	143 300-146 900

- Ett fastslaget mål om att till 2030 minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken i Stockholms län med 30 procent. Hur det ska nås preciseras inte, men till de åtgärder förhandlingsgruppen ställer sig bakom hör:
  - *”• införa CO<sub>2</sub>-differentierat förmånsvärde på tjänstebilar,*
  - *vidareutveckla användandet av CO<sub>2</sub>-baserade fordonsskatt, t.ex. att använda någon form av progressiv utformning,*
  - *införa kilometerskatt för tunga fordon, som inte drivs med miljövänliga bränslen,*
  - *införa en miljöbilspremie för tunga fordon,*
  - *tillförsäkra att företag kan subventionera att de anställdas arbetsresor med kollektivtrafik, utan att de belastas med av sociala avgifter eller att subventionen förmånsbeskattas”<sup>7</sup>*

<sup>3</sup> Samlad trafiklösning Stockholmsregionen för miljö och tillväxt – till 2020 med utblick mot 2030.

Överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen 2007.

<sup>4</sup> Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010–2021. Trafikverket sep 2009

<sup>5</sup> Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021. Länsstyrelsen i Stockholms län juni 2009

<sup>6</sup> ”Östlig förbindelse” ingår inte i uppgörelsen, men antas däremot vara i bruk i de modellkörningar som gjorts av förslaget och därmed i de redovisningar över restider, trängsel, utsläpp m m som ingår.

<sup>7</sup> Stockholmsöverenskommelsen, s 27

## Trängselskatt

Nuvarande trängselskatt föreslås bibehållas med smärre justeringar. Från öppnandet av Förbifart Stockholm (ca 2022) antas skatt även tas ut på Essingeleden. Kontrollen över systemet antas 2011 överföras till lokal/regional nivå. Regionen antas via avtal förbinda sig att öronmärka alla överskott till vägbyggande, främst till amorteringar samt ca 40 års drift och underhåll av Förbifart Stockholm. Hur stort det totala avgiftsuttaget väntas bli anges inte, endast överskottet:

2013-2022 450 milj kr per år

Från 2023 720 milj kr per år (varav Essingeleden 270 milj kr per år)

Dessutom antas en inte närmare definierad, finansierande avgift tas ut på ”Östlig förbindelse”.

## Prognoser/konsekvenser

### Trafikarbete

Befolknings- och inkomstutveckling, infrastrukturinvesteringar m m väntas sammantaget leda till en kraftig ökning av trafiken, särskilt vägtrafiken som 2007-2030 väntas öka med 77-80 procent (olika uppgifter på olika ställen i materialet). I rusningstid väntas resandet med bil till 2030 växa mer än dubbelt så kraftigt som kollektivtrafiken. Biltrafikens andel av resandet i rusningstid väntas därför öka betydligt medan kollektivtrafikens andel sjunker – tabellen nedan beskriver fördelning i rusningstid.

*Andel resor per transportslag i rusningstid*

	Andel bil	Andel kollektivtrafik	Andel gång/cykel
2007	39 %	42 %	19 %
2015/20 <sup>8</sup>	44 %	39 %	17 %
2030	50 %	37 %	13 %

### Trängsel

Trängseln i vägnätet väntas öka dramatiskt, 5-8 gånger beroende på vilken parameter man utgår från. Siffrorna i tabellen nedan samt kartorna är hämtade ur underlaget till Stockholmsöverenskommelsen<sup>9</sup>.

*Prognos för trängsel i rusningstid i Stockholms län*

	Andel körfält med nedsatt fart* i rusningstid	Antal fordon med nedsatt fart* i rusningstid
Idag	0,1 %	25 000
2020	0,3 %	121 000
2030	0,5 %	189 000

\*högst 2/3 av skyltad fart

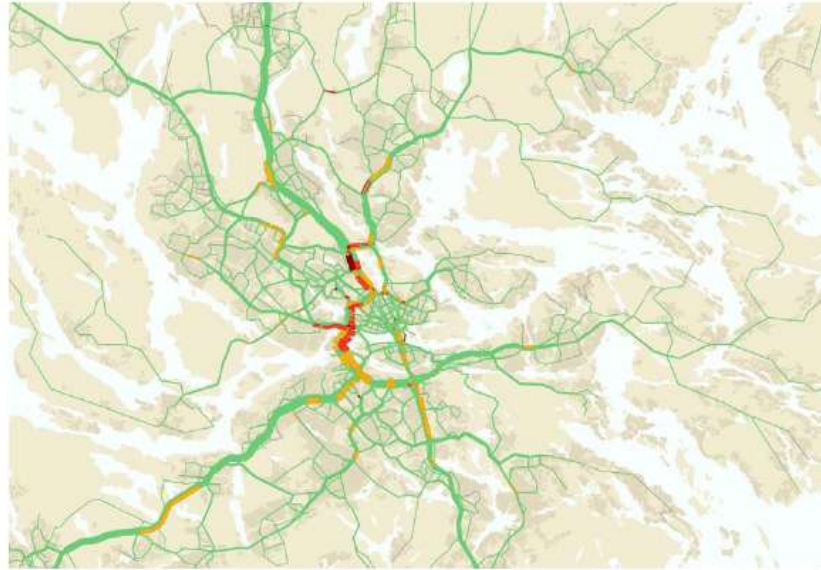
<sup>8</sup> Modellen utgår från den nivå och fördelning av befolkningen som antas för 2015 i RUFSS 2001 medan infrastrukturens prognosår är 2020

<sup>9</sup> Kartbilderna är hämtade från Konsekvensbedömningar av underlag till Stockholmsförhandlingens resultat.

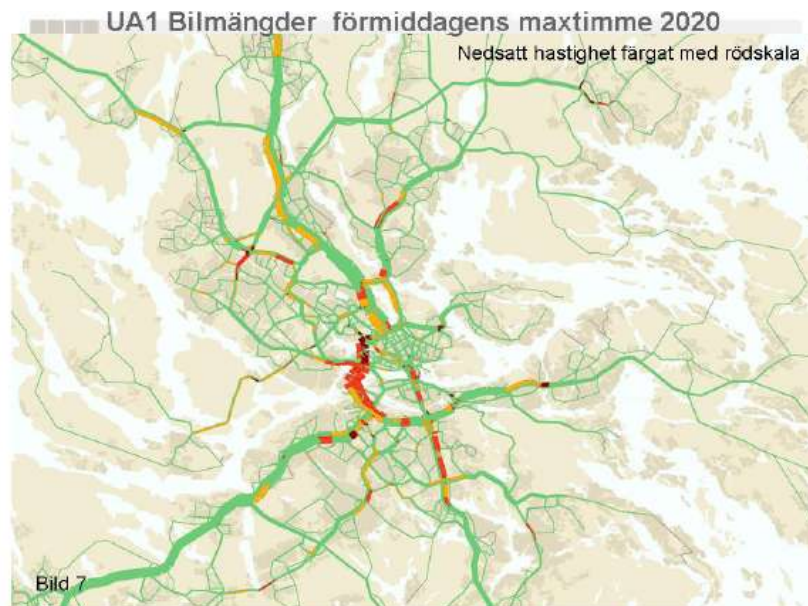
<http://www.regeringen.se/content/1/c6/09/47/78/e79fd628.pdf>

*Trängselsituation i rusningstid 2007.*

Bild 45 Bilmängder förmiddagens maxtimme 2007



*Trängselsituation i rusningstid 2020 när föreslagna åtgärder genomförts.*



Trängselsituation i rusningstid 2030 när föreslagna åtgärder genomförts.

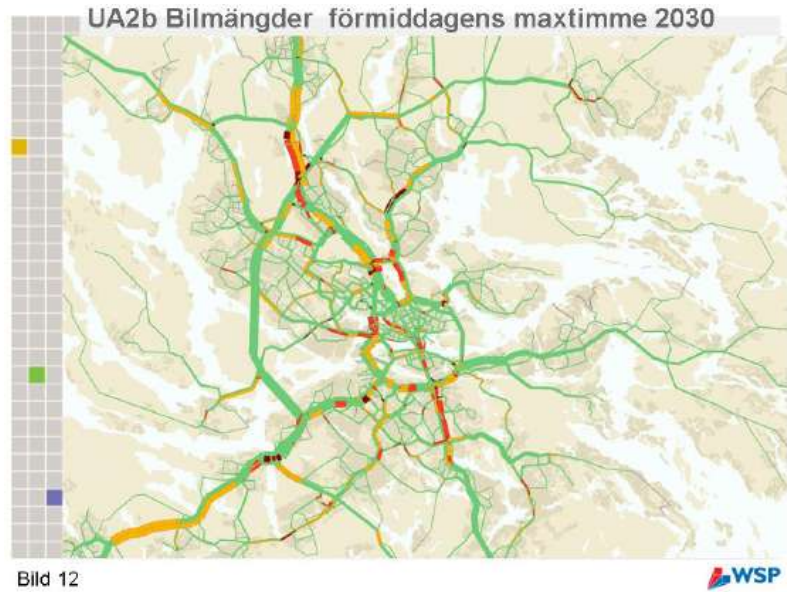


Bild 12

WSP

### Koldioxidprognos

I överenskommelsen fastläggs målsättningen att vägtrafikens koldioxidutsläpp ska minska till 2030 med 30 procent, men i materialet konstateras att utan tekniska förbättringar kommer den utveckling som skisseras att leda till att utsläppen stiger parallellt med vägtrafiken, dvs med 77-80 procent. I materialet finns ett räkneexempel där man antar att genomsnittsutsläppet från bilarna 2030 skulle vara lika med den norm på 130 g CO<sub>2</sub> per km som gäller inom EU från 2015. I så fall skulle utsläppsökningen från personbilarna begränsas till 27 procent, dvs fortfarande långt över målsättningen.



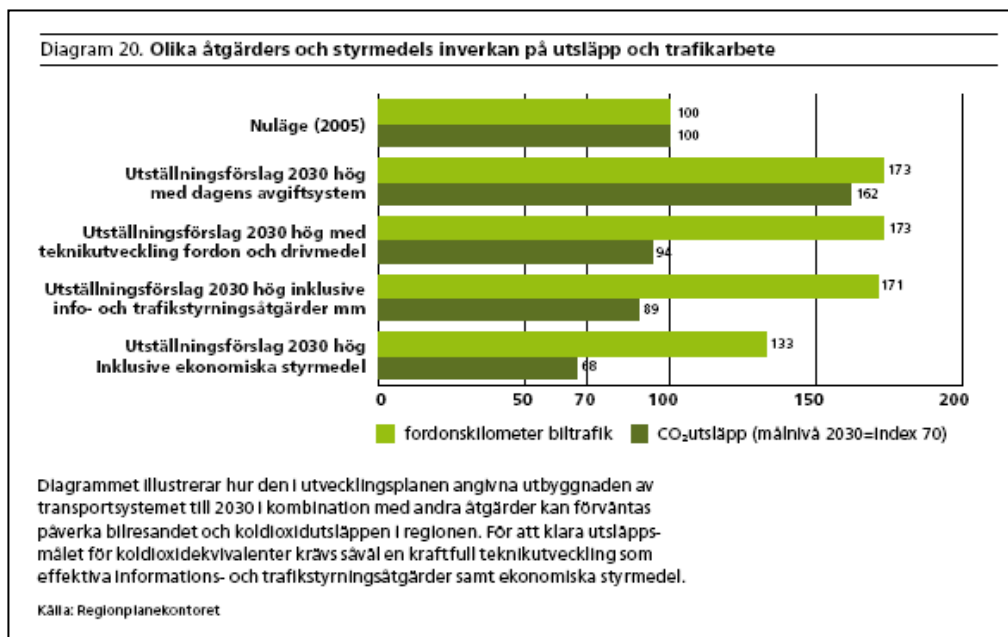
## Bilaga 2

### B. RUFSS 2010 förslag till ny regionplan, antaget av regionplanenämnden i Stockholms läns landsting 17 februari 2010, inkl underrapporter<sup>10</sup>

Baseras på Stockholmsöverenskommelsens båda delar, dvs dels stora infrastruktursatsningar, dels åtgärder för att till 2030 minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken i Stockholms län med 30 procent. För att klara koldioxidmålet diskuteras och modelltestas kraftfulla ekonomiska styrmedel som samtidigt leder till att prognoserna för trafikarbetet blir betydligt lägre än i Stockholmsförhandlingen.

För att klara klimatmålet måste tillväxten i vägtrafikarbetet till 2030 begränsas från de nivåer på 70-80 procent (man antagit i bl a Stockholmsförhandlingen och planeringen av bl a Förbifart Stockholm) till drygt 30 procent – se figur nedan. Grovt sett innebär det att regionplanen förutsätter 25 procent lägre trafikarbete än vad som varit utgångspunkten för Stockholmsförhandlingen och den övergripande infrastrukturplaneringen.

En viktig utgångspunkt för utsläppsberäkningarna är antagandet att fordonens specifika utsläpp av koldioxid (g CO<sub>2</sub> per km) i genomsnitt ska minska med 42 procent 2005-2030. Antagandet bygger på den brittiska s k King Review<sup>11</sup>.



*För att klara målet att minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken i Stockholms län föreslås i förslaget till ny regionplan så kraftiga ekonomiska styrmedel att trafik tillväxten till 2030 väntas begränsas till drygt 30 procent – långt under de prognoser som infrastrukturplaneringen, inklusive beslutsunderlaget till Förbifart Stockholm, utgår från. Figuren hämtad från det förslag till regionplan, RUFSS 2010, som regionplanenämndens majoritet ställde sig bakom den 17 februari 2010.*

Trots att man i planförslaget räknar med att vägtrafikarbetet 2030 (på grund av de kraftiga ekonomiska styrmedel som föreslås för att klara koldioxidmålet) kommer att bli ca 25 procent lägre än i Stockholmsöverenskommelsen, föreslås i princip samma infrastruktursatsningar, dessutom inklusive ”Östlig förbindelse”.

<sup>10</sup> Trafikanalys RUFSS 2010, arbetsmaterial 5:2009 samt Känslighetsanalyser Trafik inför RUFSS 2010

<sup>11</sup> The King Review of low-carbon cars. Part I: the potential for CO<sub>2</sub> reduction, October 2007. Denna rapport behandlar enbart effektiviseringspotentialen hos personbilar. Eftersom möjligheterna att minska de specifika utsläppen hos den tunga fordonsflottan sannolikt är betydligt sämre samtidigt som den tunga trafikens andel av trafikarbetet ökar, får antagandet om en genomsnittlig minskning av vägfordonens koldioxidutsläpp per km med 42 procent till 2030 anses vara mycket optimistiskt.

## Ekonomiska styrmedel

De siffror över bl a fördelning av persontrafiken mellan privatbilism och kollektivtrafik som RUFSS 2010 redovisas bygger på att trängselskattesystemet avskaffas och ersätts av ekonomiska styrmedel som inte i första hand utformade för att dämpa trängseln utan på att allmänt hålla tillbaka trafiktillväxten. Två typer av styrmedel ingår:

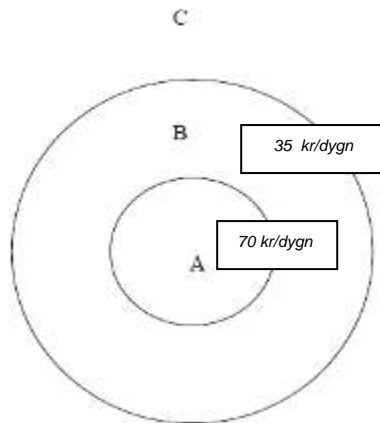
### 1. Områdesavgift

En områdesavgift införs i två zoner (se principskiss nedan)<sup>12</sup>. Avgiften måste betalas varje dag fordonet rör sig inom det avgiftsbelagda området, dvs samma typ av avgift som finns i London.

I zon A – som motsvarar vägnätet innanför ”Ringens” (Södra Länken, Essingeleden, Norra Länken, Österleden) – föreslås avgiften bli 70 kr per dag.

Inom zon B – som motsvarar vägnätet innanför ”Yttre Tvärleden (Södertörnsleden, Förbifart Stockholm, Norrortsleden) – föreslås avgiften bli 35 kr per dygn. Rör sig fordonet inom bägge zonerna blir avgiften 105 kr per dygn.

Inom zon C – ingen områdesavgift.



### 2. Höjd kilometerkostnad

I hela länet föreslås dessutom att kilometerkostnaden för att köra realt till 2030 höjs med 38,5 procent, dvs i samma takt som den genomsnittliga köpkraften antas stiga. Exakt hur detta bör ske anges inte, men en möjlighet som nämns är höjda drivmedelsskatter.<sup>13</sup>

Hur mycket förslagen kommer att öka det samlade avgiftsuttaget från regionens bilister anges inte i planförslaget. I ett av underlagsmaterialen anges intäkter på drygt 8 miljarder pr år.<sup>14</sup> Det kan t ex jämföras med nuvarande trängselskatt som ger en bruttointäkt på knappt 1 miljard.

<sup>12</sup> Känslighetsanalyser Trafik inför RUFSS2010, s 40

<sup>13</sup> Eftersom man räknar med att fordonen i genomsnitt kommer att vara 42 procent mera effektiva krävs (om man vill genomföra kostnadshöjningen via drivmedelsskatt) att drivmedelskostnaden, räknat per liter, mer än fördubblas:

$138,5 : (100-42) = 2,39$

<sup>14</sup> Känslighetsanalyser Trafik inför RUFSS2010, s 35

Trafikprognosen i RUFSS 2010 avviker kraftigt från tidigare planeringsunderlag<sup>15</sup>:

	2005	2030	Ökning 2005-2030
Nuläge (2005)	25 900		
2030 utan Förbifart		40 130	+ 55 %
2030 med Förbifart		41 571	+ 60 %
2030 med Diagonal Ulvsunda		41 216	+ 59 %
2030 med Stockholmsöverenskommelsen			+ 77 %
2030 RUFSS 2010 Noll-alternativ		43 600	+ 68 %
2030 RUFSS 2010 förslag		34 500	+ 33 %

Att vägtrafikens ökning dämpas betyder också att persontrafikens fördelning mellan bil och kollektivtrafik blir en annan än i tidigare prognoser. I materialet redovisas denna förskjutning på olika sätt.

*Andel bilresor<sup>16</sup>*

	Andel bilresor av alla resor	Andel bilresor av alla resor i rusningstrafik
Nuläge	40 %	44 %
2030 RUFSS 2010 förslag	38 %	39 %

*Andel av bil- och kollektivresandet<sup>17</sup>*

	Bil	Kollektivtrafik
Nuläge	60 %	40 %
2030 RUFSS 2010 förslag	54 %	46 %

### Trängsel

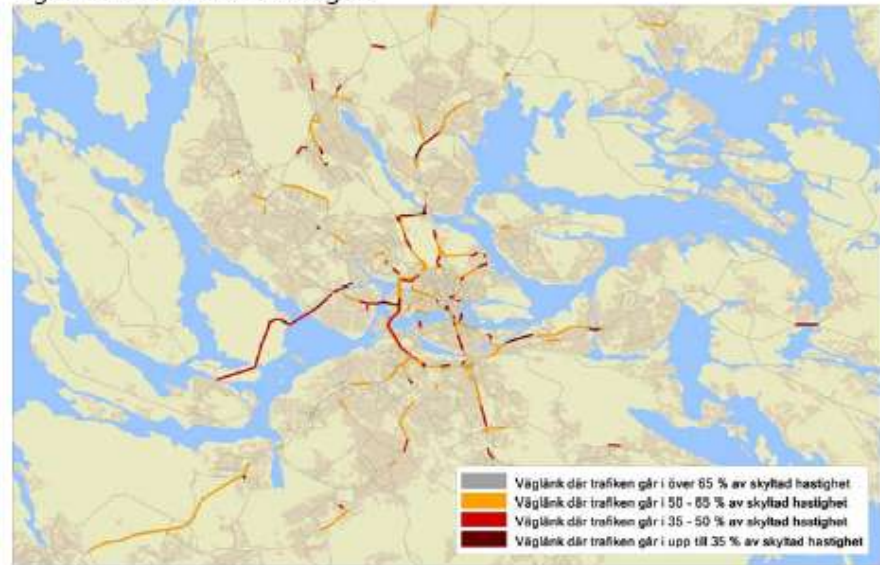
Tack vare de mycket kraftiga generella ekonomiska styrmedel som föreslås i planen (och som leder till en betydligt lägre trafik tillväxt än i tidigare planer), i kombination med mycket kraftfulla vägsatsningar, räknar man med att kunna uppnå en trängselsituation i vägnätet som är bättre än i dagsläget, detta trots att den riktade trängselskatten slopas. I planförslaget anges inga siffror över trängselns utveckling utan den beskrivs endast i kartform (se nedan).

<sup>15</sup> Källor: Samhällsekonomiska kalkyler för Nordsydliga förbindelser i Stockholm, Transek 2006:18, s 29, Stockholmsöverenskommelsen, s 35, RUFSS 2010 utställningsförslag, s 194 – prognoserna är gjord med lite olika simuleringsmodeller och lite olika förutsättningar varför detaljerade jämförelser inte är meningsfulla

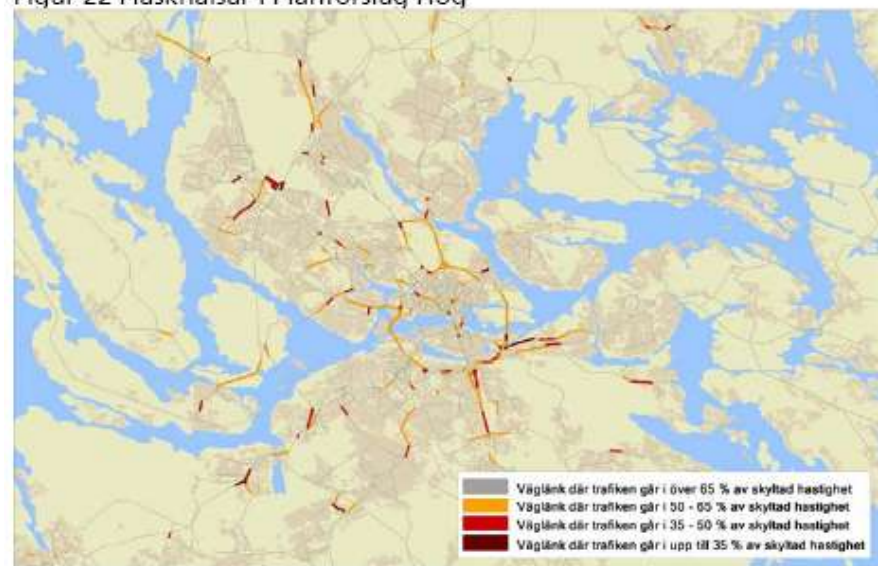
<sup>16</sup> Källa: Förslag till RUFSS 2010, s 207

<sup>17</sup> Trafikanalys RUFSS 2010, arbetsmaterial 5:2009, s 39

Figur 20 Flaskhalsar i nuläget



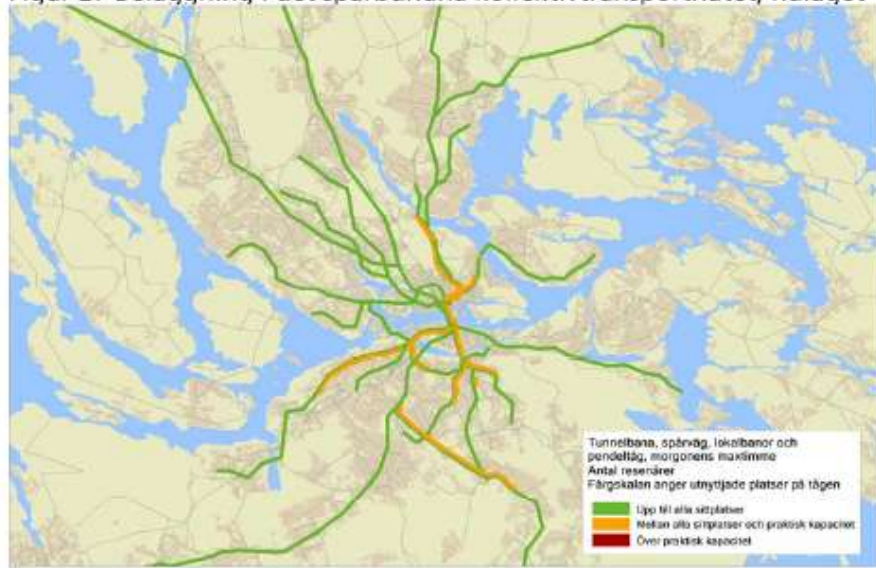
Figur 22 Flaskhalsar i Planförslag Höq



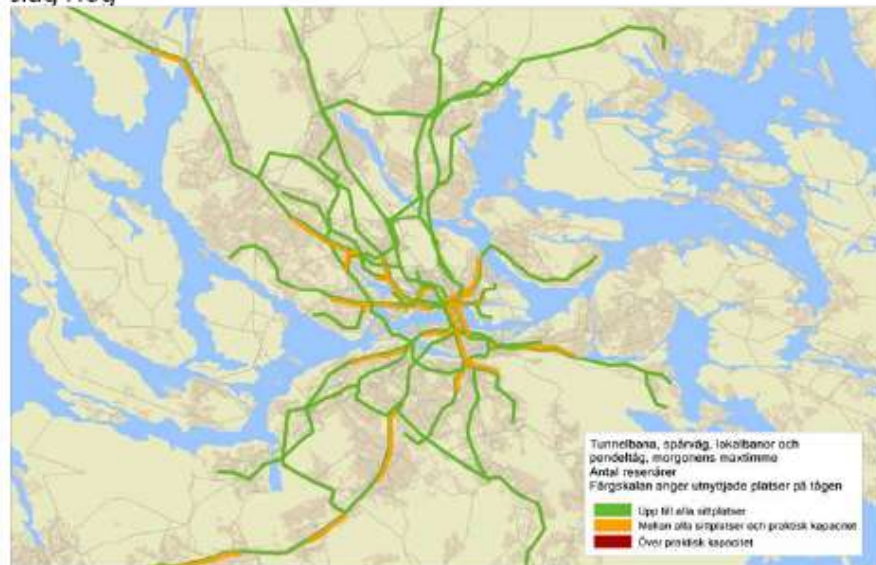
Med en så kraftig ökning av kostnaderna för bilresande måste man räkna med en betydande överflyttning av resenärer till kollektivtrafiken. I underlaget till RUFSS har dessa effekter studerats och slutsatsen är att med de satsningar som ingår i planen så kommer belastningen på systemet att vara av ungefär samma storleksordning som i dagsläget (se kartor)<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Trafikanalysen RUFSS 2010, arbetsmaterial 5:2009, s 46

Figur 27 Beläggning i det spårbundna kollektivtransportnätet, nuläget



Figur 29 Beläggning i det spårbundna kollektivtransportnätet, Planförslag Hög



### Koldioxid

Eftersom målet om en minskning av koldioxidutsläppen med 30 procent varit dimensionerande för planen så uppfylls detta mål.