

# Så kan trängselavgifter avskaffa bilköerna i Stockholm

"All that is needed is a commodity that often seems as scarce as space on the roads  
– political leadership."

Ledarkommentar i "The Economist 1997-12-06

## Stockholmstrafiken fungerar allt sämre

Pendeltåg och T-bana blir allt mindre tillförlitliga. Spårinfrastrukturen har inte hängt med i regionens utveckling. Bilköerna blir allt värre. Höjda biljettpreiser inom kollektivtrafiken och neddragningar inom färdtjänsten har lett till särskilt allvarliga försämringar för äldre, rörelsehindrade, barn och låginkomsttagare. Miljömålen spricker på löpande band.

## Investeringar i nya vägar kan inte förhindra att köerna växer...

En rad studier, bl a SIKAs rapport "Storstaden och dess transporter" liksom "Förslag till strategisk trafikplan för Stockholm" från Stockholms stads stadsbyggnadskontor visar entydigt att inte ens mycket massiva satsningar på nya vägar kan (mer än högst temporärt) förhindra att köproblemen - med stigande befolkning och ökade realinkomster - successivt förvärras. **Några seriösa studier som skulle visa på motsatsen finns inte.**

Tanken att man t ex genom att bygga Förbifart Stockholm skulle lösa trängselproblemen i stockholmstrafiken bygger på en mytbildning som understöds och drivs på av regionens ledande politiker, massmedia och professionella lobbyister från bl a Svenska vägföreningen och Stockholms Handelskammare.

**Den politiker som försvarar miljardsatsningar på t ex Förbifart Stockholm med att han eller hon därigenom hoppas lösa huvudstadens trafikproblem är antingen helt oseriös eller offer för denna mytbildning.**

	1998	Scenarier för 2010				
		0-alt	Grund (inkl N & S länken)	Grund + Västerleden + Huvudstaleden	Grund + Brommagrenen	Grund + Brommagrenen + (låga) bilavgifter
Länet	48,8	47,6	50,3	51,8	50,8	52,9
Innerstaden	19,5	18,5	18,0	18,1	18,0	19,8
Saltsjön/Mälaren N	20,5	17,8	17,9	35,1	29,0	34,4
Saltsjön/Mälaren S	43,9	41,1	40,2	51,2	44,2	45,1
Infarter	27,4	23,9	24,7	26,7	28,0	32,8
Utfarter	39,9	37,8	37,9	40,1	41,8	43,6
Biltrafikarbete fkm						
Länet	1 830	2 077	2 123	2 193	2 157	2 097
Innerstaden	95,9	107,7	94,9	95,8	95,9	84,3

Snitthastigheter samt totalt biltrafikarbete i maxtimme 1998 samt 2010 vid olika investeringsscenarioer enligt "Förslag till strategisk trafikplan för Stockholm" (Stadsbyggnadskontoret, februari 1999)

### **...utan bör inriktas på att minska vägnätets miljöskador.**

Nuvarande transportinfrastruktur orsakar mycket allvarliga intrång i natur-, kultur- och bostadsmiljöer i stockholmsregionen. Några exempel på viktiga investeringar som skulle minska eller förhindra intrång och barriäreffekter är:

- E18 vid Järvafältet i tunnel och avstängning av Akallavägen istället för Yttre Tvärleden Hjulsta-Häggvik och E18 i ytläge
- Lill-Janstunneln under nationalstadsparken och avstängning av Björnnäsvägen istället för Norra Länklen
- Upprustad väg 259 vid Huddinge istället för Haningeleden 1 genom den väglösa Flemingsbergsskogen
- Essingeledens Brommagren istället för Västerleden
- Utveckling av nuvarande vägnät i stället för Norrortsleden genom Sollentuna och Täby
- Ombyggnad av E4-an och stambanan över Igelbäcken, så att kontakten mellan nationalstadsparken och Järvafältet återupprättas.

Genom att anslå medel för dessa åtgärder kan regeringen, riksdagen och Vägverket konkretisera de mål för bl a transportpolitiken som fastställts i bl a infrastrukturpropositionen från 1996, i den nya miljöbalken samt i regeringens miljömålsproposition.

### **Yttre Tvärleden – ett samhällsekonomiskt och miljömässigt skräckprojekt**

Yttre Tvärleden (inkl Södertörnsleden, Förbifart Stockholm och Norrortsleden) har i ett antal studier visat sig innebära stora samhällsekonomiska förluster. Projektet leder således till att den ekonomiska tillväxten i landet dämpas. Intrången i värdefulla natur- och kulturmiljöer är enorma. Projektet strider därför bl a mot väglagen och miljöbalken samt mot de riktlinjer för infrastrukturpolitiken riksdagen ställt sig bakom bl a när man godkände den gällande infrastrukturpropositionen.

### **Vägverket struntar i de politiska målen**

Trots de uttalanden och lagändringar som regering och riksdag gjort under det senaste decenniet fortsätter Vägverket att driva de projekt man arbetade på för 10-15 år sedan vidare på i ett stort sett samma sätt. Istället för att arbeta för en mera effektiv användning av det befintliga vägnätet, bedriver man lobbying och propaganda för att få ökade statliga anslag till projekt som strider mot den fastslagna politiken. Ett av myndighetens redskap är tidningen "*Vägverket informerar*" som sprids i 100 000-tals exemplar i regionen.

De idéer Vägverket den 1 februari 2000 redovisat för Förbifart Stockholm/Västerleden är en god illustration till verkets nonchalans mot de intentioner regering och riksdag ställt sig bakom och tyder på att verket misslyckats med att förvalta sitt s k sektorsansvar.

### **Miljön är bara ett av många argument för trängselavgifter**

Smarta trängselavgifter skulle innebära ett klipp för

#### **- miljö**

1. Mindre behov av nya infrastrukturanläggningar = mindre ingrepp
2. Minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp till låg eller negativ samhällsekonomisk kostnad.
3. Goda kollektivtrafiklägen gynnas = Transport-, energi- och resurssnåla strukturer gynnas.

#### **- rättvisan**

4. Underlaget för kollektivtrafik stärks med ökad tillgänglighet för icke-bilburna – gamla, rörelsehindrade, barn, låginkomsttagare m fl. Höjd kvalitet på kollektivtrafiken genom kortare restider och förbättrad punktlighet.
5. Färre skadade och dödade i trafiken trots högre snitffarter, bl a genom färre s k whiplash-skador.
6. Centrumhandeln stärks vilket gynnar särskilt ekonomiskt svagare grupper.

### **- tillväxten**

7. Näringslivets transportkostnader i storstadsområdena sjunker snabbt.

8. Lägre behov av investeringar i ny infrastruktur betyder ökade resurser för andra samhällssektorer, t ex utbildning eller privat konsumtion. Minskat behovet av skatteintäkter.

9. Skatteväxling från skatter med negativa tillväxteffekter (inkomstskatter och arbetsgivaravgifter) kan ersättas av en skatt med positiv tillväxteffekter

### **Trängselavgifter kan avskaffa bilköerna**

Naturskyddsföreningens förslag till trängselavgifter för Stockholm 2010 är baserat på att nuvarande vägnät kompletterats med Södra länken, Essingeledens Brommagren samt Lill-Janstunneln.

Järnvägsnätet har ytterligare två spår genom innerstaden. Det totala vägtrafikarbetet i regionen förutsätts mellan 1998 och 2010 (utan trängselavgifter) ha ökat med 24 procent. Inga förändringar av skatter, kollektivtaxor m m förutsätts.

Avgifterna tas ut vid drygt 40 betalpunkter. En "ytterzon" förläggs strax innanför Lill-Janstunneln, nuvarande Norra Länken samt över Liljeholmsbron, Skanstullsbron och Danvikstullsbron. Vid ytterzonen tas avgift ut endast vid passage in mot innerstaden. Innerstaden är indelad i fem zoner: Södermalm, Kungsholmen samt tre zoner som omfattar City/Gamla Stan, Vasastaden resp Östermalm. Vid passage över innerstadszon tas avgift ut i bägge riktningarna. Dessutom tas avgifter ut i bägge riktningarna på de tre broarna kring Essingeöarna: Gröndalsbron, Essingebron och den nya Brommagrenen.

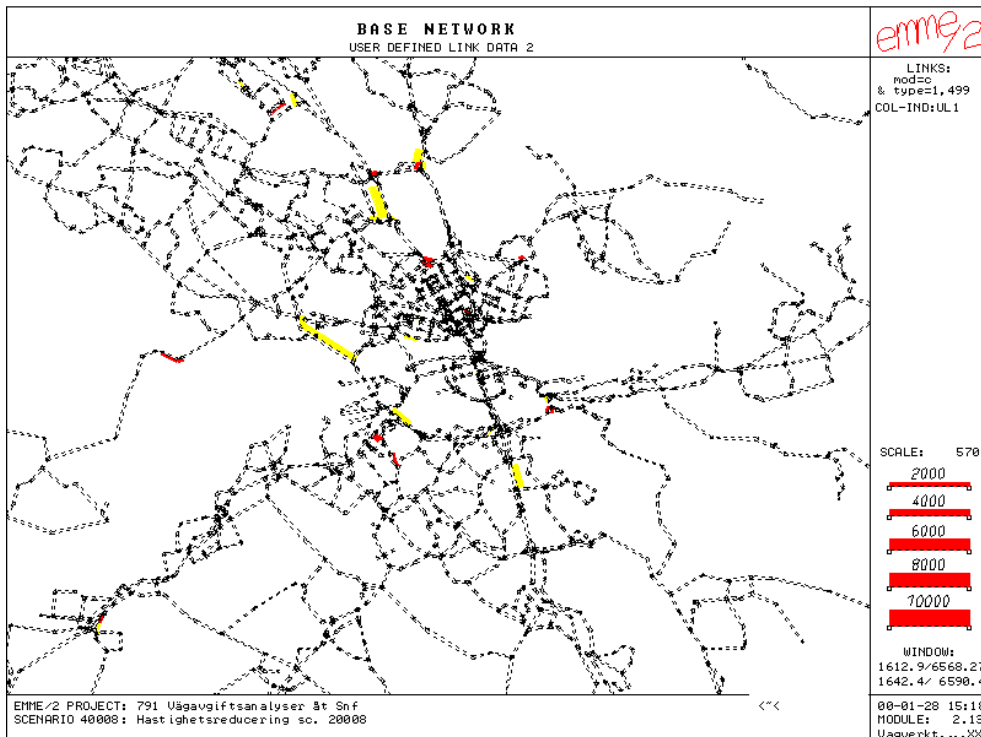
Avgiftssystemet ser ut så här:

	Debitering	07-09, 16-18 "Maxtimme"	06-07, 09-16, 18-19 "Medeltimme"	19-06 (ev längre under helger)
Ytterzon	In mot staden	20 kr	15 kr	0 kr
Innerzon	Bägge riktningarna	15 kr	10 kr	0 kr
Gröndalsbron	Bägge riktningarna	20 kr	10 kr	0 kr
Essingebron	Bägge riktningarna	15 kr	10 kr	0 kr
Brommagrenen	Bägge riktningarna	10 kr	5 kr	0 kr

Avgifterna inkluderar moms. Maxavgift 125 kr per dygn. Samma avgift för alla typer av bilar. Fordon utan fungerande betalning får registreringsskylten videofotograferad – ägaren debiteras en avgift i efterhand (som p-böter).

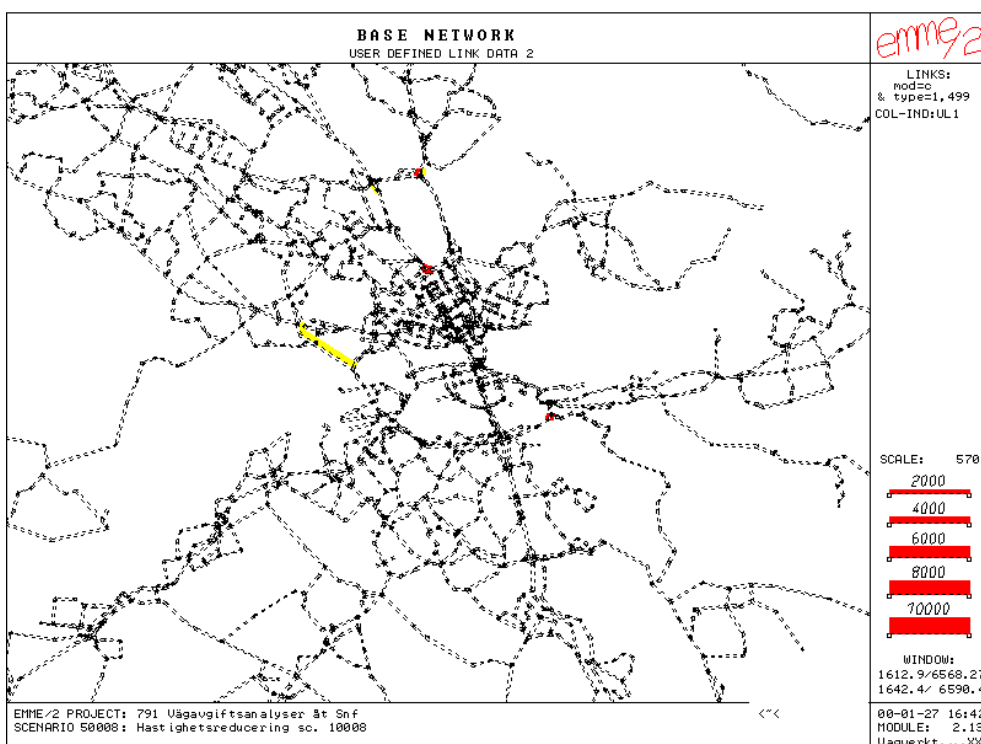
De trafikflöden man skulle få framgå av kartorna "Maxtimme 2010" resp "Medeltimme 2010" nedan. Rött innebär att farten är högst 35 procent av skyltad fart, gult att farten är 35-50 procent av skyltad fart. Resultatet kan jämföras med trängselsituationen i rusningstid 1998 "Maxtimme 1998".

## Maxtimme 2010:



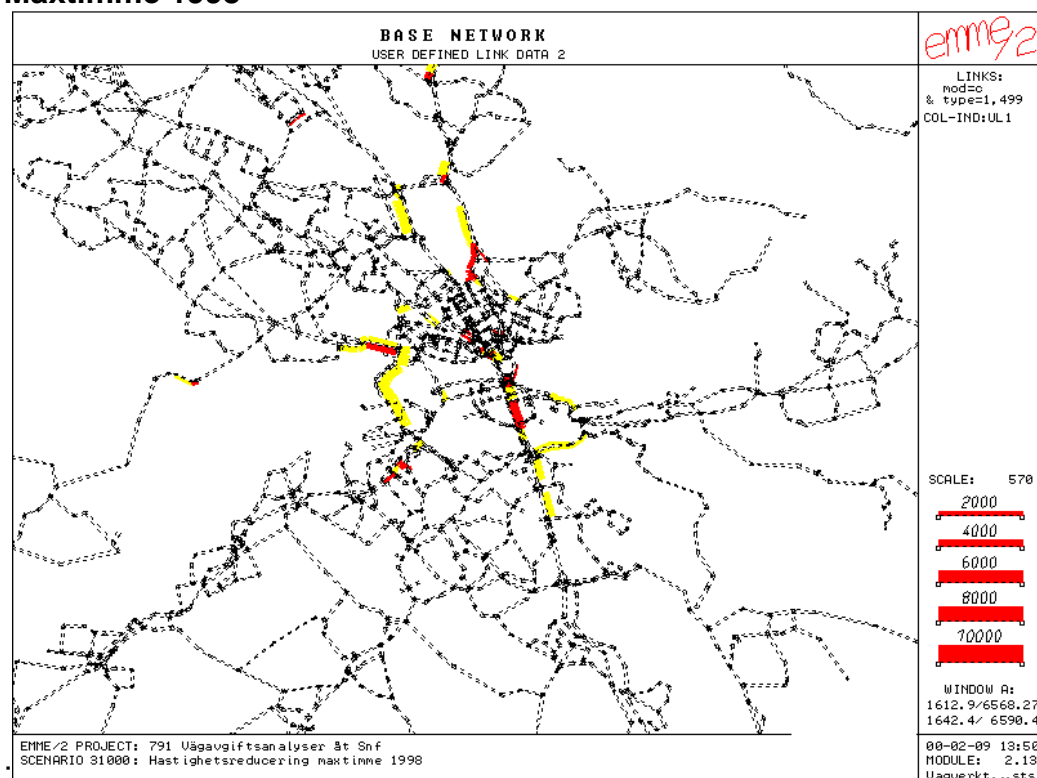
**TRAFIK I MAXTIMME (07-09, 16-18) 2010.** Gult=allvarlig trängsel, rött=mycket allvarlig trängsel  
Avgifter: Ytterzon 20 kr Innerzon 15 kr Gröndalsbron 20 kr Essingebron 15 kr Brommagrenen 10 kr

## Medeltimme 2010:



**TRAFIK I MELLANTIMME (06-07, 09-16, 18-19) 2010.** Gult=allvarlig trängsel, rött=mycket allvarlig trängsel  
Avgifter: Ytterzon 15 kr Innerzon 10 kr Gröndalsbron 10 kr Essingebron 10 kr Brommagrenen 5 kr

## Maxtimme 1998



**TRAFIK I MAXTIMME (07-09, 16-18) 1998.** Gult=allvarlig trängsel, rött=mycket allvarlig trängsel

Systemet syftar till att prioritera gatuutrymmet i rusningstid för näringslivets transporter och kollektivtrafiken. Detta är skälet till att avgiften är momsbelagd (=direkt avdragsgill för företag) och att ett tak på max 125 kr per dygn införts. Värdet av de tidsvinster näringslivet gör överstiger kraftigt kostnaden för avgifterna.

De samlade intäkterna beräknas till 3,3-3,6 miljarder kronor inklusive moms. Av intäkterna (före avdrag för moms) beräknas 45 procent komma från yrkestrafiken och 55 procent från privatbilister. Om drifts- och kapitalkostnaderna uppskattas till 100 miljoner kr per år och momssatsen sätts till 25 procent blir det överskott som kan disponeras 2,5-2,8 miljarder kronor per år (se nedan).

Intäkter	3 300 milj kr	3 600 milj kr
Utgående moms	- 660 milj kr	- 720 milj kr
Ingående moms	+ 20 milj kr	+ 20 milj kr
Netto efter moms	2 600 milj kr	2 880 milj kr
Drift och kapital	- 100 milj kr	- 100 milj kr
<b>Netto överskott</b>	<b>2 500 milj kr</b>	<b>2 780 milj kr</b>

Modellutvecklingen har gjorts av konsultföretaget Transek på uppdrag av Naturskyddsföreningen i Stockholms län. Antagandena som ligger till grund för beräkningen, kan du se nedan, [Transeks "Vägavgiftsanalyser åt Naturskyddsföreningen"](#).

**På kort sikt eller med en seriös, nationell miljöpolitik räcker det med lägre avgifter för att avskaffa köerna**

Skillnaden mellan att trafiken står stilla eller flyter fint är inte stor, räknat i antal bilar. Redan med en något mindre trafik än enligt prognosen skulle därför avgiftsnivåerna kunna sänkas radikalt. Med nuvarande trafik räcker det med betydligt lägre avgifter för att bli av med köerna. Detsamma gäller om t ex bränslepriserna reallt stiger på grund av t ex höjd koldioxidskatt eller om en krympande "bubbla" för de nationella CO<sub>2</sub>-utsläppen införs. En annan åtgärd som skulle kunna sänka avgiftsbehovet vore en förhöjd fordonsskatt i Stockholmsområdet eller en förändrad beskattning av förmånsbilar.

### **Låt kommunerna eller landstinget använda överskottet på 2,5-2,8 miljarder kronor per år fritt!**

Kostnaderna för att driva avgiftssystemet motsvarar på sin höjd ett par procent av intäkterna. Trängselavgifter tas så gott som enbart ut av regionens egna medborgare. Det är därför rimligt att överskottet (efter avdrag för driftkostnader och moms) stannar kvar och kontrolleras av regionens egna politiker – i kommunerna eller kanske mera naturligt i landstinget. En del gör säkert nytta i trafiksystemet, men det finns många andra angelägna behov där de kan göra större nytta (nu när bilköerna försvunnit!) – sänkt inkomstskatt, bättre sjukvård, fler lärare...

Avgörandet om pengarnas användning bör läggas på de lokala politikerna och bli en fråga i allmänna val. Vad medborgarna prioriterar framgår av den SKOP-undersökning som gjordes våren 1998 (nedan):

**Fråga:** Det diskuteras att man ska införa bilavgifter på trafiken i Stockholm för att förbättra miljön och minska köerna. Analyser visar att avgifterna skulle ge minst 1,5 miljarder om året i överskott.

Om bilavgifter införs – hur tycker Du att pengarna i första hand bör användas?

<b>Svarsalternativ</b>	<b>Procent</b>
Sjuk- och åldringsvård	25
Kollektivtrafik	22
Kringfartsleder	21
Skola och barnomsorg	21
Sänkt inkomstskatt	8
Kultur	1
Ungdomsidrott	1
Annat	1
Antal svar	1 187

### **Trängselavgifter betalas främst av privatbilister med höga inkomster**

Trängselavgifter tas främst ut i rusningstid. 70 procent av stockholmarna reser då kollektivt. Det är således endast en minoritet av de resande som kommer att påverkas av avgifterna.

Med trängselavgifter kan kollektivresandet förväntas öka, dels därför att det blir dyrare att åka bil, men kanske mera därför att busstrafiken blir snabbare och mera tillförlitlig när bilköerna försvinner. Den förbättrade kollektivtrafiks servicen innebär att trängselavgifter innebär en omedelbar vinst för den helt dominerande andel av trafikanterna.

Näringslivet blir den stora vinnaren. Trängselavgifterna betyder att de samlade transportkostnaderna sjunker. Värdet av tidsvinster överstiger den (avdragsgilla) maxavgift på 125 kr per dygn (inkl moms) som företagen skulle betala.

### Inkomst för trafikanter i Stockholms län. Samtliga trafikanter i länet = index 100

	Bilister	Övriga	Alla
Till innerstaden	149	94	110
Utanför innerstaden	132	73	95
Alla resmål	135	85	100

Ur Storstadstrafikutredningen SOU 1990:16

Den minoritet som idag kör privat bil i rusningstid har genomsnittligt betydligt högre inkomster än andra trafikanter (se tabell ovan). Av denna grupp kommer de som redan idag har kollektivtrafiken som ett näraliggande alternativ i många fall troligen att ställa bilen. Andra betalar och kör som tidigare, men kommer fortare fram på de numera köfria vägarna. Huvuddelen av avgifterna kommer att betalas av män med relativt höga inkomster.

I den kategori som fortsätter att köra och betala avgifterna finns dock dessutom en mindre grupp låginkomsttagare som även i rusningstid saknar rimliga kollektivtrafikförbindelser med sin arbetsplats och som därför inte har något alternativ till att köra bil i rusningstid. Storleken på denna grupp är okänd.

### Hur överskottet används är fördelningspolitiskt mycket viktigare än hur avgifterna utformas

Det som avgör hur ett avgiftssystem kommer att slå i stort från fördelningssynpunkt är dock inte avgiftssystemets utformning utan hur överskotten används. Sänks inkomstkatten, gynnas primärt personer med hög beskattningsbar inkomst – å andra sidan är det just denna grupp som betalar huvuddelen av avgifterna. Bygger man infrastruktur för pengarna, gynnas främst byggnadsindustrin. Den tidigare refererade SKOP-undersökningen indikerar att "vanligt folk" främst vill satsa på sjukvård och kollektivtrafik. Vilken fördelningspolitisk profil användningen av intäkterna ska ha, bör avgöras av de ansvariga, folkvalda, lokala politikerna.

### Kollektivtrafikens förfall måste stoppas

En faktor som bidrar till Stockholms trafikproblem är bristerna inom kollektivtrafiken. Nuvarande kollektivtrafiksystem "tål" (när den fungerar som planerat) en överströmning av ett stort antal bilister. Framför allt innerstadens busstrafik kommer att få kortare körtider och bättre punktlighet och därmed en ökad kapacitet utan att några investeringar krävs. Trängselavgifternas funktion hänger därför inte på om stora satsningar görs i kollektivtrafiken eller ej. Det är dock rimligt att ett avgiftssystem kompletteras, främst med tätare turer för pendel- och T-banetåg.

Bilaga

## Vägavgiftsanalyser åt Naturskyddsföreningen

### Beräknade intäkter från biltullar

De kalkylerade intäkterna baseras på beräknade framtida trafikvolymerna för olika delar av trafiknätet givet att vägavgifter har introducerats. Att olika resandekategorier är olika känsliga för vägavgifter har beaktats.

Avgift tas ut för alla fordon som passerar avgiftsbelagt vägavsnitt. Avgifternas storlek varierar mellan olika tidpunkter på dygnet och olika avgiftsplatser. Alla fordon betalar samma avgift oberoende av storlek. Avgiften per dygn maximeras dock för yrkestrafiken till 125 kr per fordon. Underlag saknas för att göra en beräkning av hur stor andel av yrkestrafiken som når maxgränsen 125 kronor och hur många av passagerarna förbi tullstationerna som därmed blir avgiftsfria. För att undvika en överskattning av intäkterna har därför följande antaganden gjorts.

- a. andel av yrkestrafiken förbi tullstationerna som istället för ordinarie taxa betalar för ett 125-kronorskort
- b. andel av yrkestrafikpassagerarna som utgör gratisresor p.g.a. att man har ett 125-kort.

Med antagandet att 50 % av yrkestrafikpassagerarna betalar full avgift, 10% betalar 125 kronor och att 40% är gratis blir årsintäkten inklusive moms 3.3 miljarder kronor (exklusive moms knappt 2,7 miljarder kronor).

Med antagandet att 30 % av yrkestrafikpassagerarna betalar full avgift, 20% betalar 125 kronor och att 50% är gratis blir årsintäkten inklusive moms 3.6 miljarder kronor (exklusive moms knappt 3 miljarder kronor).

Av de samlade intäkterna (inkl moms) beräknas 55 procent komma från persontrafiken och 45 procent från yrkestrafiken.

Kostnaderna avser 1998 års penningvärde.

Omräkning av intäkterna från dygn till år har gjorts med faktorn 325. Faktorn är densamma som har tillämpats i tidigare avgiftsanalyser. Den har räknats fram med beaktande av trafikens spridning under veckorna och året.