

Fakta och resultat från Stockholmförsöket

Jens Peder Kristensen
KeyResearch

Evalueringen

- Kostede mange hundrede millioner skr
- 78 rapporter
- www.stockholmsforsoket.se

Målene for trafikken

- 10-15% reduktion
- Bedre fremkommelighed på de hårdest belastede veje i Stockholm

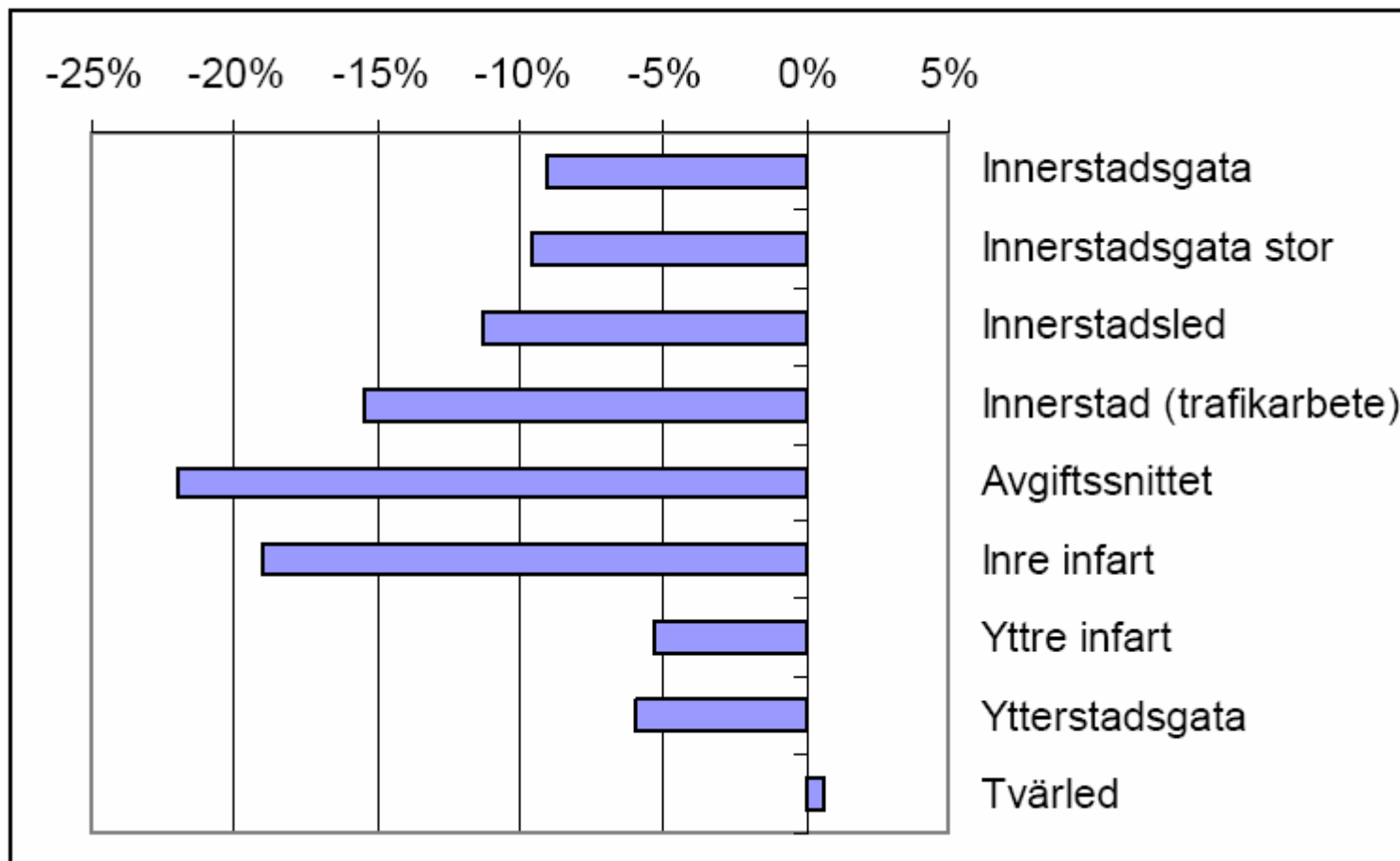
Hvad skete der så?

- Forsøget har reduceret trafikken mere end forventet
- Reduktionen har været overraskende stabil når man tager hensyn til sæsonvariationer
- Trafikken er reduceret meget længere ude end forventet
- Hvilket betyder, at den forventede stigning i omkørslen ikke har indfundet sig!

Trafikreduktion over afgiftssnittet

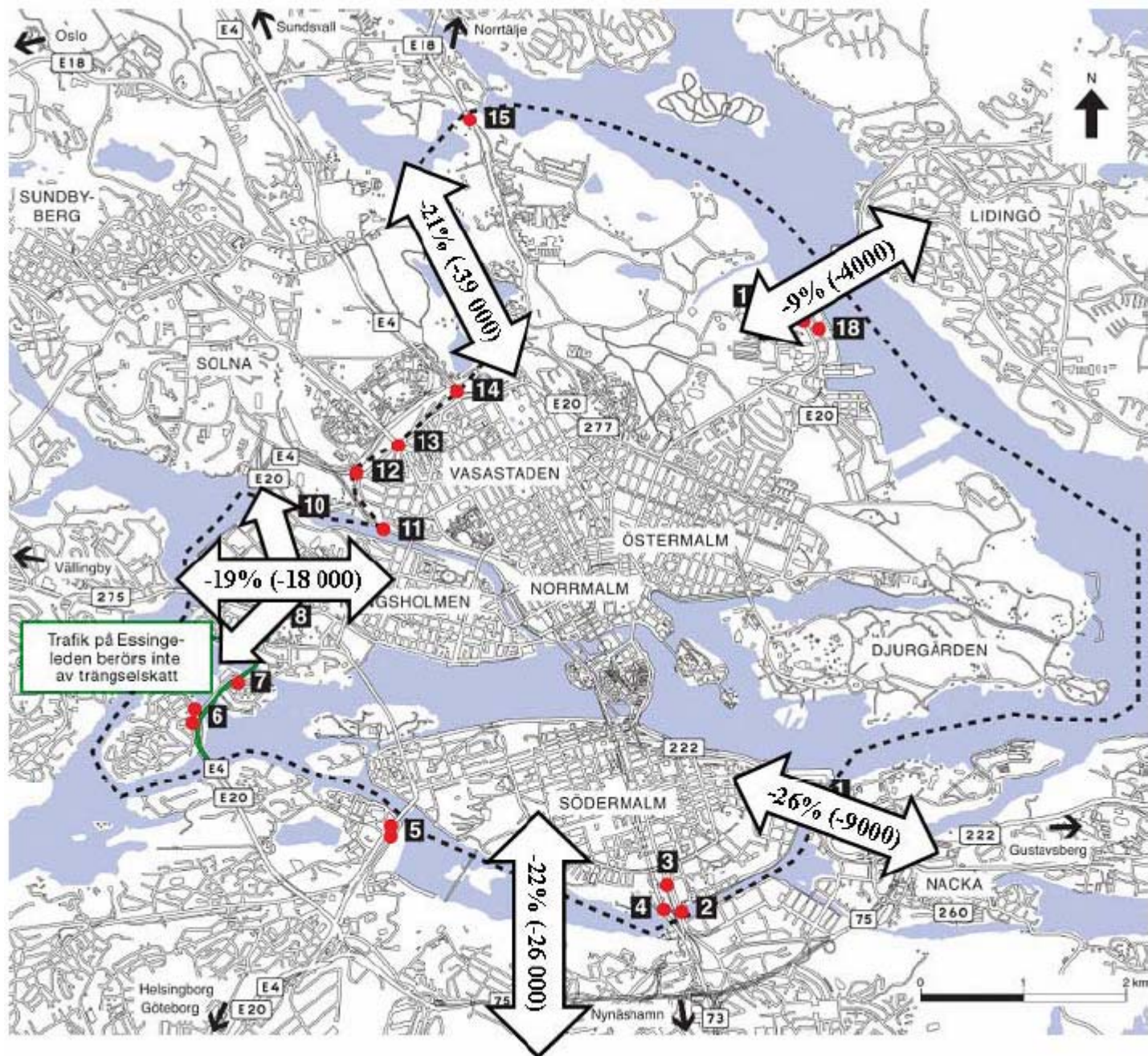
- Ca 22%
- 100.000 passager
- Størst under morgen og eftermiddags myldretid (størst afgift)
- Allerstørst om eftermiddagen fordi en større del af eftermiddagsturene ikke er så steds- og tidsbundne som formiddagsturene
- Trafikken faldt også om aftenen efter afgiften var ophørt!

Gennemsnitlig trafikreduktion på forskellige typer af veje



Trafikreduktionen i den indre by

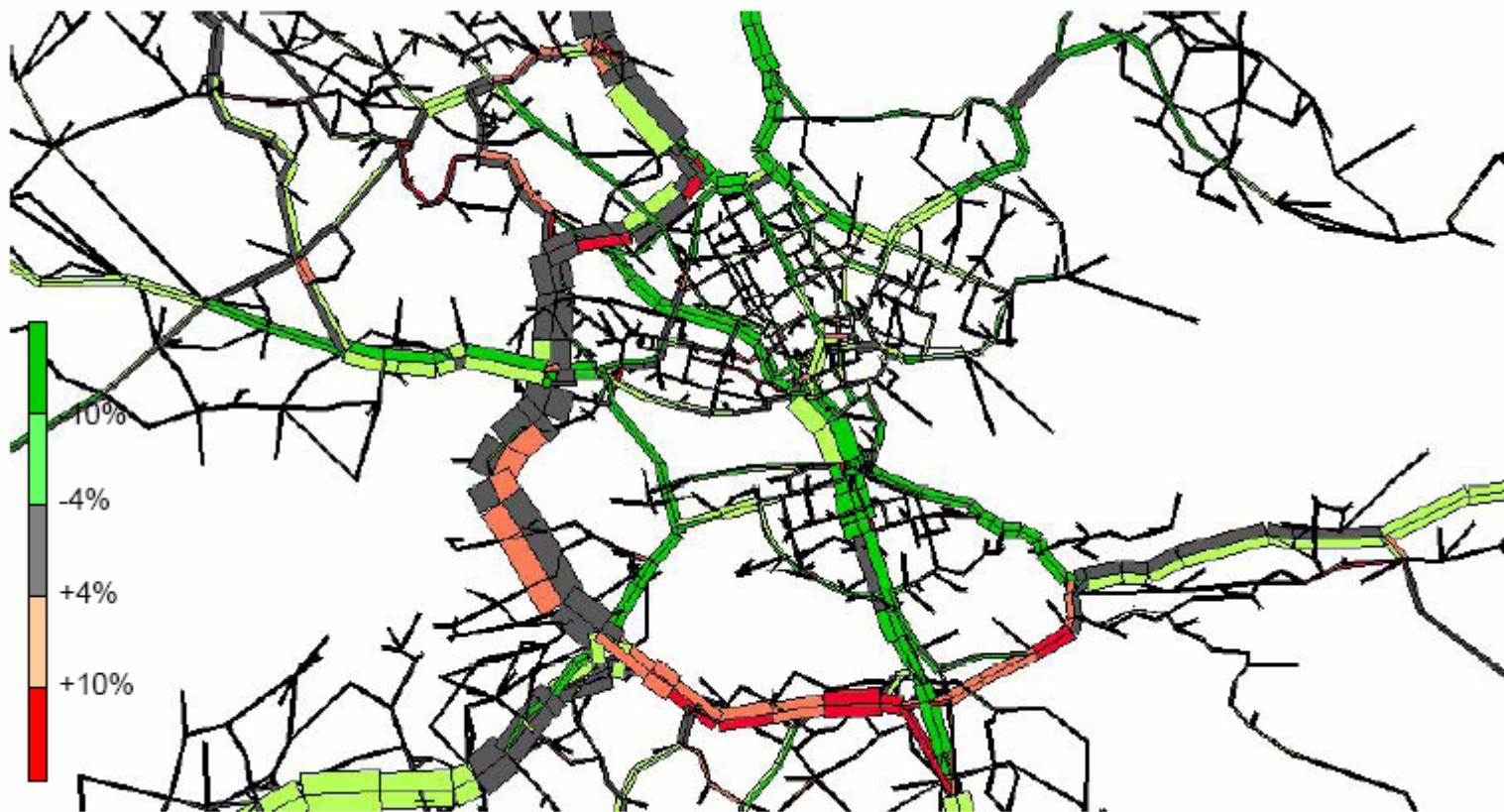
- 15%
- Naturligt at den er mindre end reduktionen over snittet fordi mange bilister i den indre by ikke har behov for at krydse betalingssnittet
- I nogle studier tegn på at bilisterne i den indre by faktisk kørte mere på grund af den mindre trængsel



Essingeleden

- Påstandene om kollaps på Essingeleden og andre omfartsveje holdt ikke
- På Essingeleden steg trafikken med 4-5 % i forhold til 2005
- Andre omfartsveje har fået stigende trafik
- Atter andre har fået reduceret trafik
- Stigning på "Södra Länken" som blev bygget i 2004. Formentlig stadig tilvænningsperiodeeffekt

Trafikmængder, hverdagsdøgn april 2005 vs april 2006

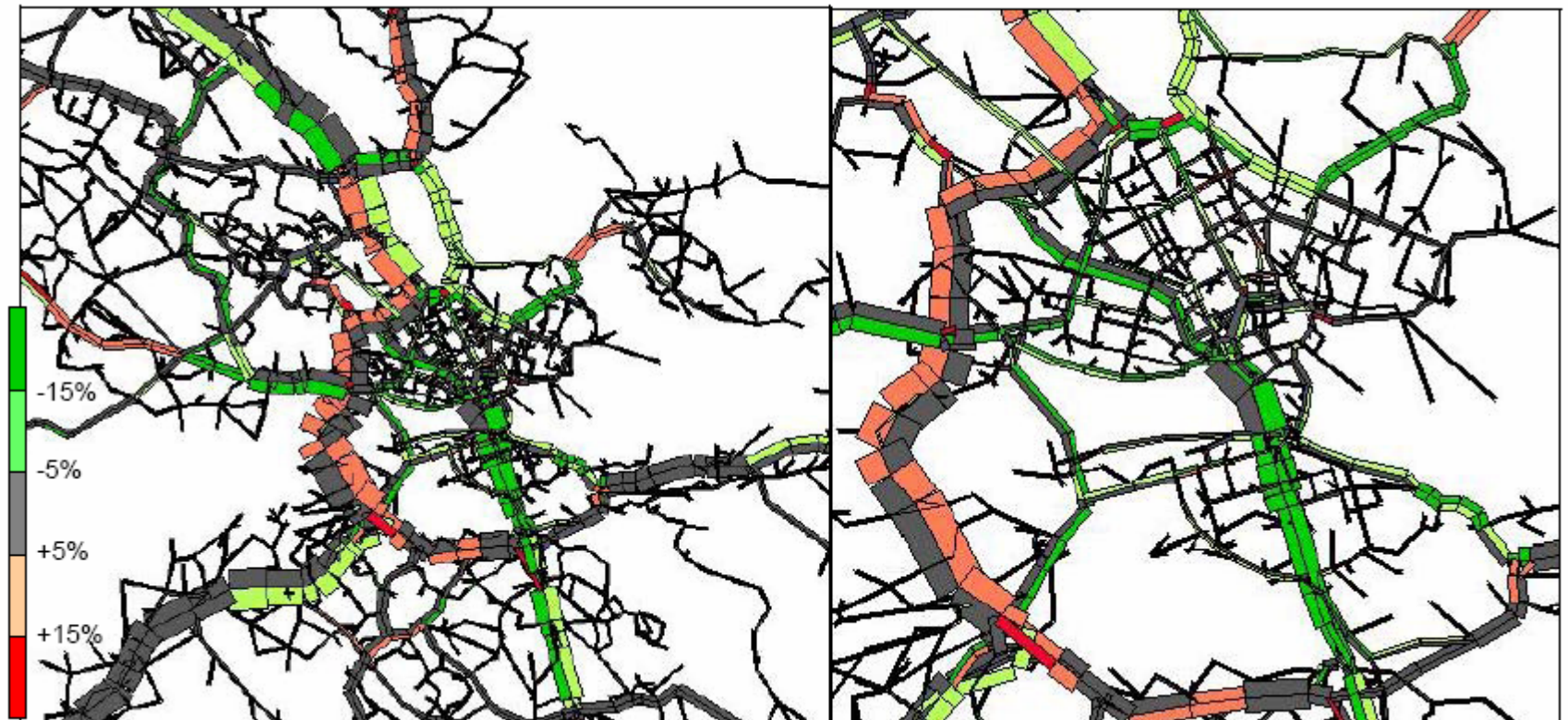


Bedre fremkommelighed

1/3 mindre kø i morgenmyldretid

- Halvering i eftermiddagsmyldretiden
- Meget mere forudsigelige rejsetider
- Rejsetider blev kortere og mere forudsigelige
- Noget længere rejsetider på Essingeleden
- Dog ikke systematisk
- Længere rejsetider på "Södra Länken". Ikke klart hvor meget der er afgiftsskyldt og hvor meget der skyldes tilvænning

Ændring i rejsetider i morgenmyldretid, april 2005 vs april 2006



Miljø

- CO₂ reduktionen er ca. proportional med reduktionen i trafikarbejdet. I länet giver det en reduktion på 2-3 % og i den indre by ca. 14%
- Partikeludslippet er ligeledes næsten proportional med trafikarbejdet. Væsentlig hvor reduktionen sker. Derfor stor effekt, da megen trafikreduktion sker i den indre by. Ny forskning tyder på at effekten kan være 25-30 færre dør for tidligt svarende til 300 leveår.

Støjreduktion

- I størrelsesordenen 1dB
- Enkelte steder 2dB
- Regnet som gennemsnit over døgnet
- Kan derfor ikke høres/opfattes
- Den andel af befolkningen som føler sig forstyrret af støjen bliver dog mindre

Kollektiv trafik

- Fremkommeligheden til, fra og i den indreby er blevet bedre.
- Da køreplanerne ikke er ændrede har det ikke medført væsentligt kortere rejsetider
- Men meget større præcision

Kollektiv trafik investering

- Park and ride
- Øget busservice
- Øget sporvognsservice
- Sommer 2005
- Ingen synlig effekt målbart i efteråret 2005!
- Dermed ikke sagt, at der ikke er nogen effekt. Den er bare ikke målbar!!
- Stigning på 2% fra efterår 2004 til efterår 2005 kan forklares med stigning i bensinpriser

Effekt af forsøget

- 6% stigning i kollektiv trafikken
- Fra forår 2005 til forår 2006
- 4,5% skyldes forsøget, mens 1,5% skyldes bensinprisstigninger og andre effekter
- Trængslen i kollektivtrafikken, målt som antal stående, er steget noget

Kunne reduktionen i trafikken virkelig blive så stor, hvis ikke man havde investeret så meget i kollektiv trafik?

- Det er ikke påviseligt, at der er sådan en effekt.
- Det er dog sikkert, at findes den, så er den meget lille!!
- Af trafikreduktionen på 22% skyldes højst 0,1% den øgede kollektive trafik!

Trafiksikkerhed

- Ikke målbar på så kort tid
- Teoretiske vurderinger siger 40-70 færre personskadeulykker pr år
- 5-10% reduktion i personskader indenfor afgiftssnittet

Forbedret bymiljø?

- Bymiljø er et komplekst og diffus begreb
- Mangler klar og operationel definition
- Forbedret luftmiljø, trafiktempo, og fremkommelighed.
- Cyklister har også oplevet mindre biltrafik
- Trafikrelaterede parametre tydelige
- Andre områder ikke særligt klare

Hvordan håndterede man den nye situation?

- I länet var det kun en lille del af bilisterne som betalte hovedparten af kørselsafgifterne
- 4% af länets køretøjer, svarende til 1,2% af indbyggerne, betalte 30% af afgiften

To strategier

- At undgå afgifter
 - Mindskede trafikken
 - Bortset fra hvis man kørte i miljøbil
- Udnytte den mindre trafik
 - Øgede trafikken

Ændring fordelt på køretøjer

- Personbiler -30%
- Lette lastbiler -21%
- Tunge lastbiler -13%

Park and ride

- Brugt flittigt
- 2000 biler pr dag
- Ubetydeligt i forhold til reduktion på 100.000
- Ubetydeligt i forhold til samlet trafik på 530.000

Strategier

- Ingen påvislig ændring i rejsetidspunktet
- Ingen påvislig trafikstigning på grund af ændring af rejsetidspunktet
- I modsætning til hvad flere forstudier havde forventet flyttede man ikke rejsetidspunktet.
- Derimod færre, eller mere effektive rejser, blandt andet ved at ændre destination eller skifte transportform

Strategier

- Ingen målbar stigning i samkørsel
- Stadig 1,27 personer pr bil

Hvad gjorde de så?

- 80.000 færre bilpassager (ikke medregnet erhvervstrafik)
- Er rejser til og fra skole/arbejde
- Da samkørsel, hjemmearbejde mv. ikke er steget må disse rejser være skiftet til kollektiv transport
- Et lille antal har kunnet køre udenom

Hvor blev de af?

- Nogle må have ændret
 - Destination
 - Valgt andre veje
 - Opgivet rejsen
- Bedre planlægning
- Også ændringer i tung trafik skyldes bedre planlægning
- Interview beretter om bedre ruteplanlægning
- Problem at formålinger blev lavet i efterår 2004 og forsøget blev et forårsforsøg!

Forsøget gav mere positive holdninger

- Länsbeboere, der oplever trængsel er faldet fra 40% til 20%
- Forsøget var en forkert beslutning
 - 51% efterår 2005
 - 42% maj 2006
- Bilbrugere var mere negative end länbeboere generelt, men selv de er blevet en anelse mere positive
- Erhvervsvirksomheder er også blevet mere positive både til forsøget og til en eventuel permanent ordning
- Tidligere så man forsøget som væksthæmmende, nu ser man det som bøvlg og bureaukrati
- 13% fik afgiften betalt af arbejdsgiveren
- 4% fik den delvist betalt af arbejdsgiveren

Vindere

- Vindere
 - De kollektiv rejsende, som fik bedre service
 - De som var undtaget fra afgifter
 - De som kørte bil uden at passere snittet fik kortere rejsetider
 - Cyklister (bedre trafikmiljø)
 - De som synes tidsgevinsten var afgiften værd
 - Erhvervschauffører (bedre arbejdsmiljø)

Tabere

- De som betalte afgift, men ikke syntes det var pengene værd, men ikke havde andre muligheder
- De som blev nødt til at blive hjemme
- De kollektivrejsende som oplevede mere trængsel

Hvem betalte mest

- Mænd
- Højindkomstgrupper
- Gifte/samboende med børn
- Beboere i den indre by og på Lindingø

Største tabere

- Beboerne i den indre by
- De betalte mest
- De fik ikke så megen glæde af de forbedrede rejsetider, da de i forvejen pendlede mod myldretiden
- Samfundsøkonomisk er de de største tabere
- Samtidigt er de de mest positive overfor forsøget
 - Måske fordi de få ture de tager har stor tidsværdi
 - Måske fordi værdien af forbedret bymiljø undervurderes

Største vindere

- Servicerejsende og erhvervstrafik
- Vindere selv når man ikke ser på anvendelsen af indtægterne
- 60% af rejsetidsgevinsten i den samfundsøkonomiske kalkule kommer fra erhvervs og servicerejsende, selv om disse kun udgør 35% af trafikken over afgiftssnittet

Påvirkning af de regionale erhvervsliv

- De målinger på omsætninger viser at forsøget har haft små effekter
- Specialbutikker, varehuse mv i centrum har haft samme tilvækst som resten af Sverige
- Stockholmsforsøget udgør 1 mia SKR af hele länets BNP på 750 mia SKR

Samfundsøkonomiske vurdering

- Som forsøg:
- Samfundsmæssigt tab på 2,6 mia SKR!!
- Investering og drift
- Ikke medregnet viden og erfaringer indhentet

Permanent indførelse

- Samfundsmæssigt overskud på 760 mio. skr
- Tilbagebetalingstid på 4 år
 - 600 mio. fra kortere rejsetider
 - 125 mio. fra større trafiksikkerhed
 - 90 mio. fra miljø og helbred
- Indtægter forventes årligt at være 550 mio. skr

Den øgede bustrafik

- Nytteværdi 180 mio. skr
- Samfundsøkonomisk driftsomkostning 520 mio. skr

<i>(milj. kr per år)</i>	Trängsel- skatt	Utökad buss- trafik	Totalt
Kortare restider	523	157	680
Säkrare restider	78	0	78
Förändrat resande	-13	24	11
Betald trängselskatt	-763	0	-763
Summa trafikanteffekter	-175	181	6
Mindre klimatgasutsläpp	64	0	64
Hälsoeffekter och övriga miljöeffekter	22	0	22
Ökad trafiksäkerhet	125	0	125
Summa övriga effekter	211	0	211
Trängselskatteintäkter	763	0	763
Kollektivtrafikintäkter	184	0	184
Intäkter från bränsleskatt	-53	0	-53
Slitage på infrastruktur	1	0	1
Bibehållen kollektivtrafikstandard ¹²	-64	0	-64
Summa offentliga intäkter och kostnader exkl. drift- och investeringskostnader	831	0	831
Totalt samhällsekonomiskt överskott exkl. drift- och investeringskostnader¹³	867	181	1048

<i>(milj. kr per år)</i>	Trängsel- skatt	Utökad busstrafik	Totalt
Samhällsekonomiskt överskott (exkl. drift/investering – se Tabell 14.1)	867	181	1048
Driftskostnader	-220	-177	-397
Snedvridnings- och alternativkostnad	118	-94	25
Avskrivningskostnader för investeringar	-50	-3	-53
Snedvridnings- och alternativkostnad	-26	-2	-28
Samhällsekonomiskt överskott inkl. avskrivning av investeringskostnader	690	-95	595

**Antal fordon som passerat in och ut ur innerstaden vardagar 06:00 - 19:00
år 2006* resp 2005**.**

