

# Vägavgifter i fyra städer: Same, same. But different?

Oslo, Trondheim, Stockholm, Göteborg



# Jämförelserna i projektet

- I projektet arbetar vi med fyra städer
- Huvudpoängen är dock INTE "jämförelse" mellan (alla) dessa fyra
- Städerna utnyttjas för olika delprojekt baserat på tillgängliga datakällor
- Vissa systematiska jämförelser
  - Huvudsakligen parvis
- Olika frågor, fokus på "vem?"
- Presenteras senare under dagen

# Detta föredrag - roll i dagens seminarium



- **Ge bakgrund**
- **Lära känna de fyra systemen**
  - Särskilt de två svenska systemen
- **Kontext:**
  - Geografi, Demografi, Trafiksystem
  - Beslutsfattande
  - Avgifterna
  - En första titt på effekterna
- **"Food for thought"**
  - Vad ska vi vänta oss?
  - Hur uppstår effekter?
  - Hur mäter vi effekter?

# De fyra städerna

## En översikt

# En första jämförelse

	Stockholm	Göteborg	Oslo	Trondheim
När?	2006 2007- 2016-	2013-	1990- 2000- 2008-	1991 -2005 2010- 2014-

Hög andel  
kollektiv-  
resande

Tids  
differentierad  
högtrafik

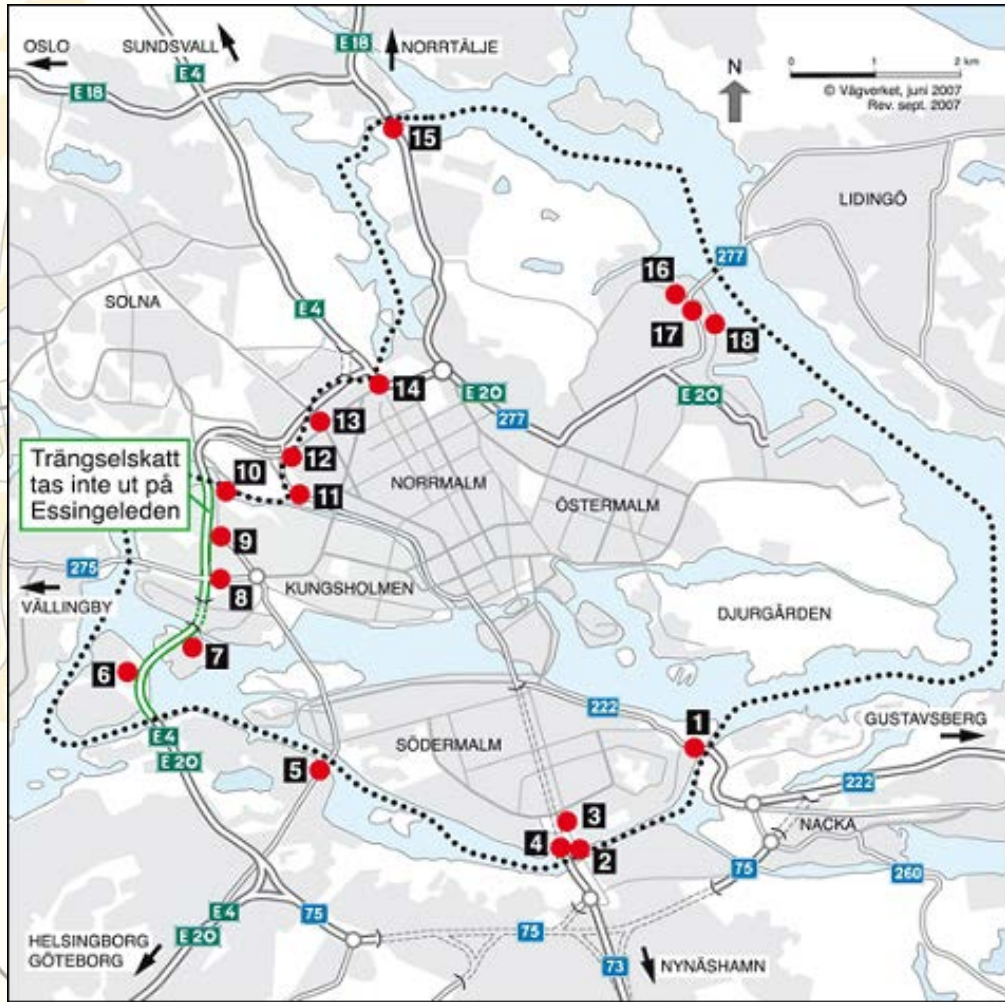
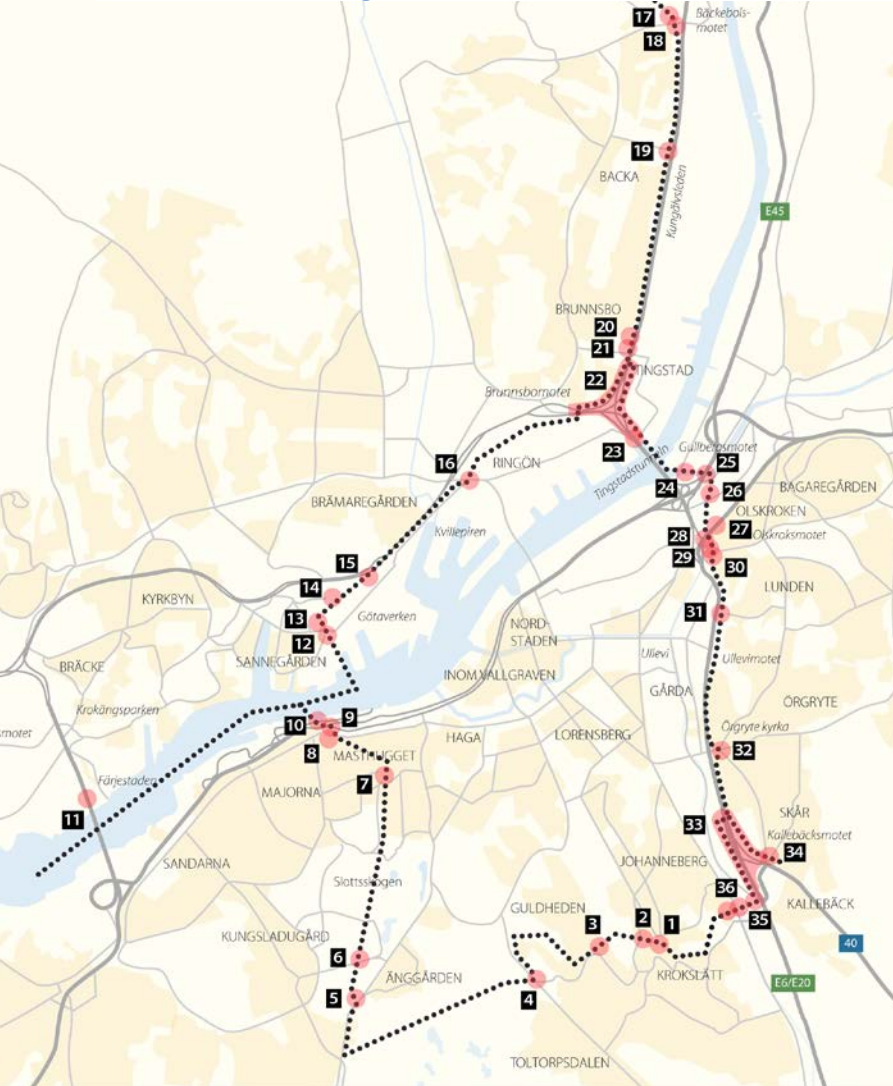
Tidsdiff  
högtrafik

Samma system  
fungerar inte överallt  
– anpassning till  
lokala förutsättningar

# Samma system fungerar inte överallt

## Geografin och vägnätet styrande:

### Göteborg: 36 stationer, Stockholm 18 stationer



Komplext  
beslutsfattande





# Olika utgångspunkter och syften

## → **Styrande:**

- *"Internalisering av externaliteter"*
- Stockholm

## → **Finansierande:**

- *"Utökade, öronmärkta offentliga intäkter"*
- Oslo1, Trondheim1

## → **I teorin är skillnaden avgörande**

- Hur systemen bör utformas
- De samhällsekonomiska effekterna

## → **Men svårt att renodla i verkligheten:**

- Flera motiv samverkar
- Olika beslutsfattare drivs av olika syften
- "Verkliga" syftet kan vara ett annat än det "marknadsförda" syftet

# Relationen lokal nivå –statlig nivå

## → Typisk modell:

1. Lokalt initiativ
2. Statligt beslutsfattande
3. Lokal ”intäktsanvändning”

## → Goda teoretiska motiv för samverkan

- Lokala beslutsfattare: Risk för övertaxering av ”långväga” trafik
- Statlig intäktsanvändning riskerar acceptansen

## → I teorin. Men i verkligheten mer komplicerat

## → Exempel Stockholm:

- Formellt: Förfrågan från kommunen
- Officiellt: Motvillig förfrågan, under ”tvång” från nationell politik
- Eventuellt: Lokalt önskemål om att bli ”tvingad”

# Acceptans och opinion

## → **Överallt:**

- Negativ opinion
- Mest negativt strax före implementering
- Mer positivt efter implementering

## → **I Stockholm försök följt av planerad kommunal folkomröstning**

- Oväntat "ja"
- Ny, tidigare trängselskatteskritisk, regering "följde folkopinionen" (?)

## → **I Göteborg introduktion följt av oplanerad kommunal folkomröstning**

- Oväntat (?) "nej"
- Mycket osäkert läge

## → **I Oslo ingen omprövning trots mångårig övervikt för "nej"**

”Effekter” och  
”anpassning”

# Det enklaste måttet – minskat antal passager

	Stockholm	Göteborg	Oslo	Trondheim
Taxa per pass	(0)-10-20SEK	(0)-8-18 SEK	10 NOK 1990 31 NOK	20 NOK
Minskning av trafiken	22%	12%	<b>3-5%</b>	15% (förv)

Från Resvaneundersökningar:

Stockholm 2006 :

- "50% av effekten arbetsresor – 50% övriga ärenden"
- "Arbetsresor = anpassning genom färdmedelsval"
- "Övriga ärenden = andra typer av anpassning "

Göteborg 2013:

- "50% av effekten arbetsresor – 50% övriga ärenden"
- "Arbetsresor = anpassning genom färdmedelsval"
- "Övriga ärenden = andra typer av anpassning "

# Det enklaste måttet – minskat antal passager

	Stockholm	Göteborg	Oslo	Trondheim
Taxa per pass	(0)-10-20SEK	(0)-8-18 SEK	10 NOK 1990 31 NOK	20 NOK
Minskning av trafiken	22%	12%	<b>3-5%</b>	15% (förv)

Från Resvaneundersökningar:

Stockholm 2006 :

- "50% av effekten arbetsresor – 50% övriga ärenden"
- "Arbetsresor = anpassning genom färdmedelsval"
- "Övriga ärenden = andra typer av anpassning "

Oslo 1990:

- "Effekten huvudsakligen andra ärenden (ej arbete)"
- "Ingen anpassning genom färdmedelsval"
- "Andra typer av anpassning – avstå, annan målpunkt"

Komplexa  
anpassningar är  
svåra att mäta och  
förutse

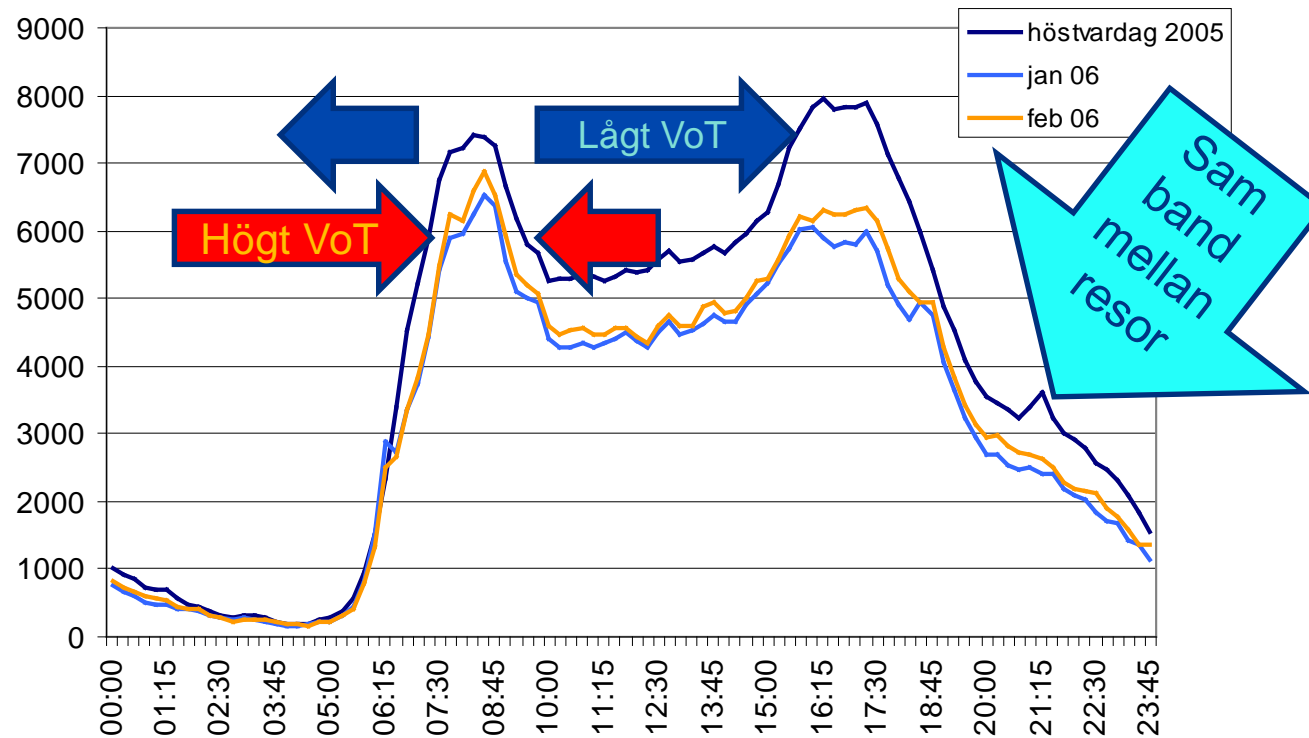
# ”Överraskande” effekter i Stockholm

→ Morgonens högtrafik :

Liten effekt trots hög avgift

→ Kvällar efter avgiftstid:

Trafiken minskade trots avgiftsfritt

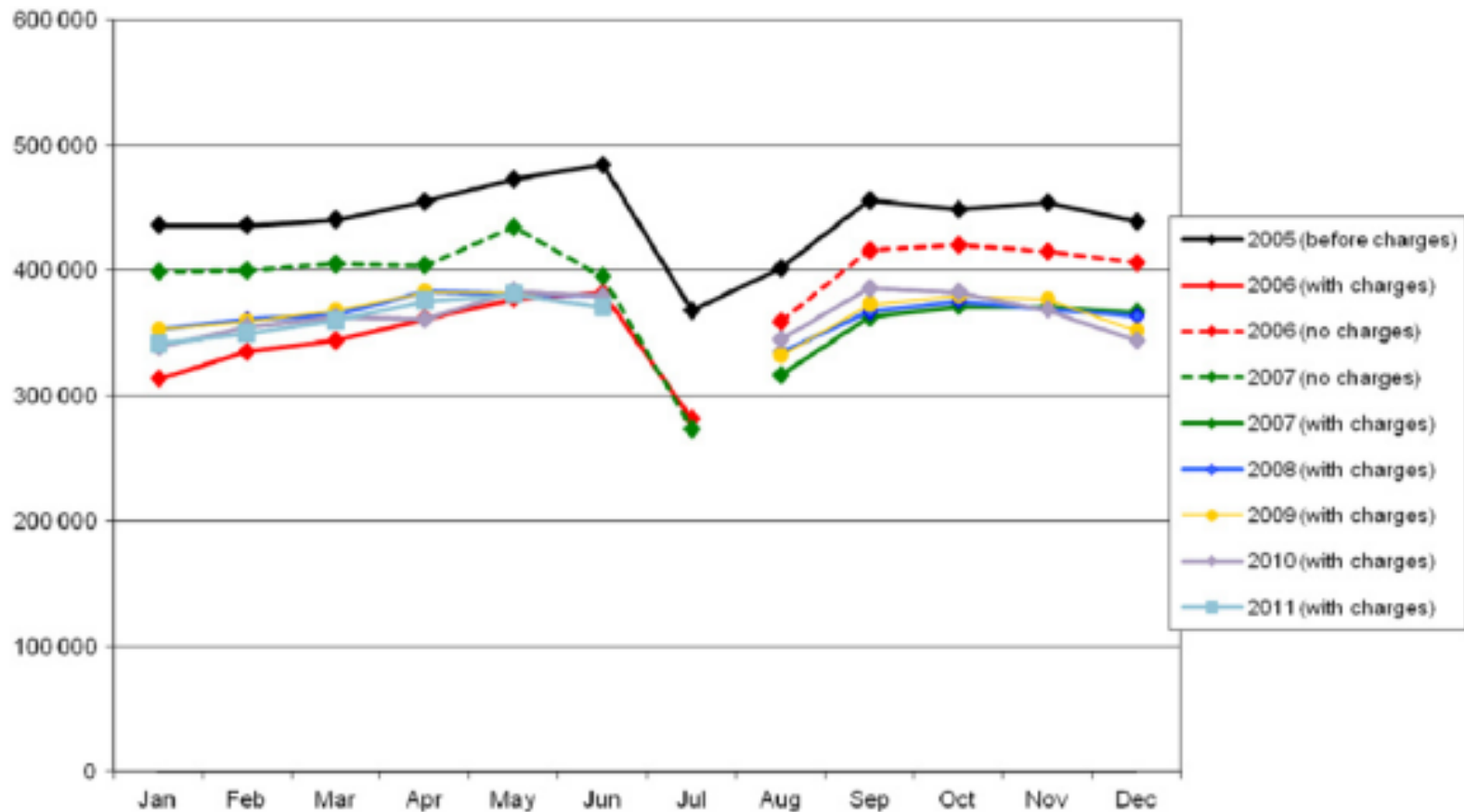




# Stockholm:

Mer än 1/3 av undanträngningen förblev när trängselskatten togs bort.

*M. Borjesson et al. / Transport Policy 20 (2012) 1–12*



# Stockholm:

Med tanke på utvecklingen (befolkning, bensinpris, reallöner) skulle vi förväntat ökad trafik.

Men den ökar inte!

*“Charges have larger effects long term than short term”*

**Table 3**

Changes to the charge in real terms, and changes in elasticity across time, 2006–2011.

	2005(%)	2006(%)	2007(%)	2008(%)	2009(%)	2010(%)	2011(%)
Inflation (compared to 2006)			2.21	5.77	5.43	6.77	9.01
Company cars (share of all cordon passages)		23	2	23	23	23	23
Clean cars (share of all cordon passages)		3	9	12	14	12	10
Company cars that are not “clean cars”		21	16	14	12	13	15
Real charge reduction factor due to company cars			0.89	0.90	0.92	0.91	0.89
Real charge reduction factor due to tax deductability			0.95	0.95	0.95	0.95	0.95
Real charge adjustment factor (total)		1	0.82	0.81	0.83	0.80	0.78
<b>average charge, real terms</b>		<b>1.28</b>	<b>1.06</b>	<b>1.04</b>	<b>1.06</b>	<b>1.03</b>	<b>0.99</b>
average total trip cost, real terms	1.95	3.23	3.01	2.99	3.01	2.98	2.94
Reduction of non-exempt traffic, adjusted for external factors (from table 2)		-29.7	-27.5	-28.1	-30.7	-29.8	-29.8
<b>elasticity</b>		<b>-0.70</b>	<b>-0.74</b>	<b>-0.77</b>	<b>-0.85</b>	<b>-0.83</b>	<b>-0.86</b>

# Slutsatser



- **Stora likheter mellan systemen**
- **Trots skilda målsättningar**
- **Beteendeeffekter**
  - Göteborg och Stockholm likartade effekter
  - Trots olika kollektivutbud
  - Oslo betydligt mindre – och annorlunda - anpassning trots nästan lika hög avgift
- **Svårare att utvärdera än man skulle kunna tro**
  - Även panelundersökningar utsätts för störande omvärldsfaktorer