

Trängselskatter? En kort orientering

Jonas Eliasson

Professor Transportsystemanalys, KTH
Föreståndare för Centrum för Transportstudier

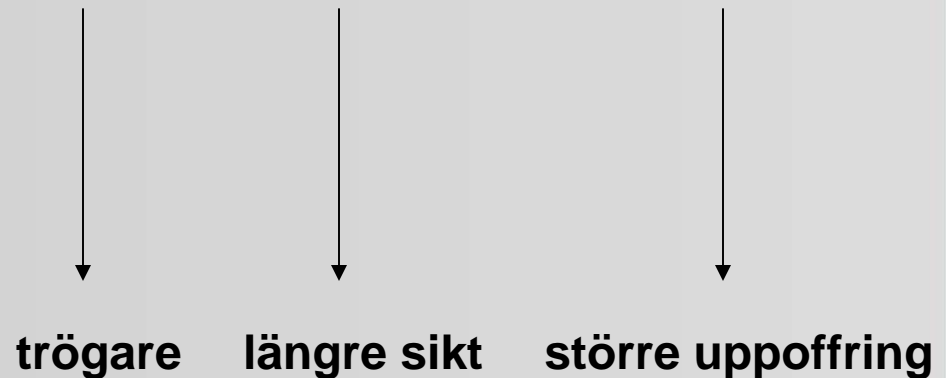
Vägavgifter i tätorter

- Singapore
 - London
 - Oslo, Trondheim...
 - Toronto, Melbourne...
 - "Value pricing" i USA
-
- Vet rätt mycket om bilisters kostnadskänslighet

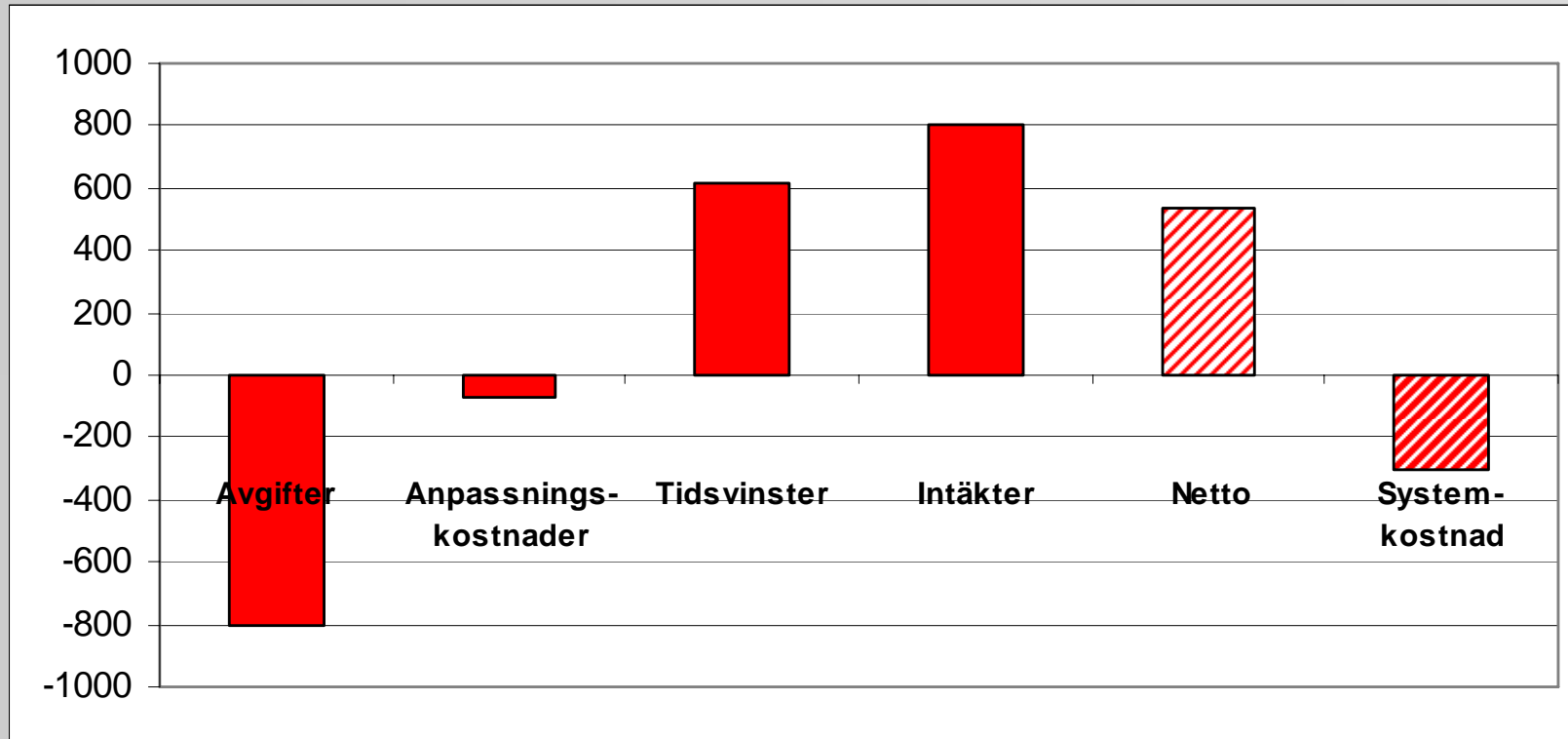


Hur påverkar avgifter trafiken?

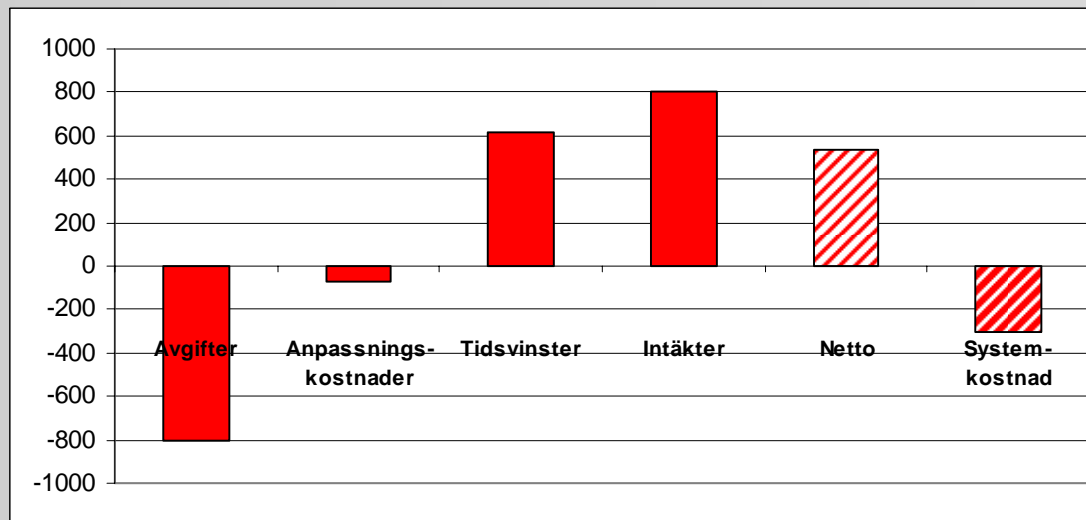
- Effekterna beror på
 - avgifternas utformning
 - tillgång till alternativ
- Bilresor kan ske
 - längs andra vägar
 - som del av reskedjor
 - vid andra tidpunkter
 - till andra platser
 - med andra färdmedel
 - inte alls



Idén – principskiss



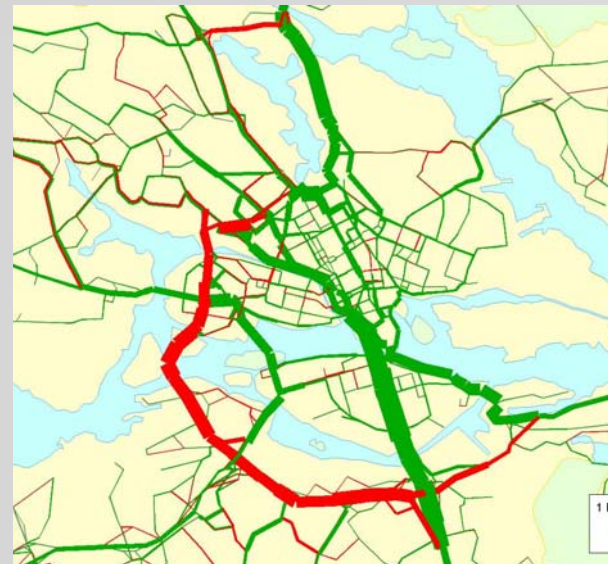
Av detta följer...



- Intäktsanvändningen viktig
 - för acceptans och samhällsekonomisk lönsamhet
- Effektivitetsvinsten måste uppväga systemkostnaden
 - ”utan trängsel ingen idé”
- Ge alternativ för att hålla ner anpassningskostnader
- ”Folk borde bli missnöjda” (övertäckning i Sth!)

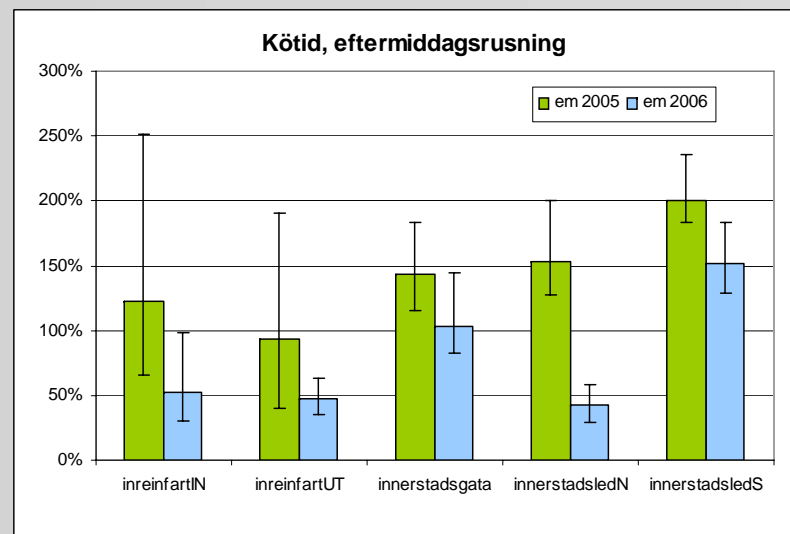
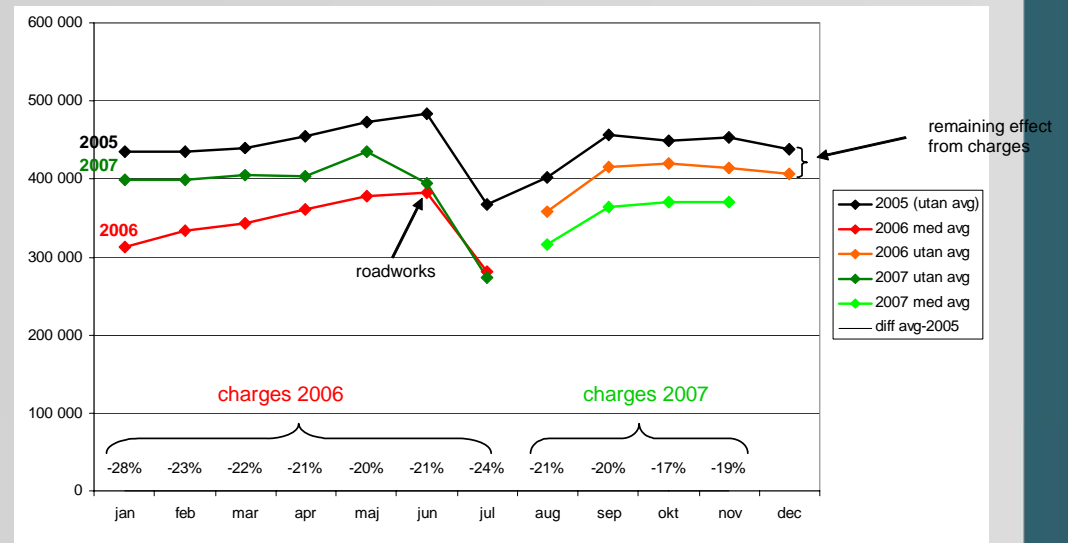
Hur ska man utforma ett avgiftssystem?

- Sätt upp mål för vad som ska åstadkommas
- Svårt hitta bra lösning – kan skapa nya problem i stället!
- Osannolikt att "sunt förnuft" räcker
- Använd trafikprognosmodeller
- Bind er inte för detaljutformning för tidigt
- Starta arbetet i tid

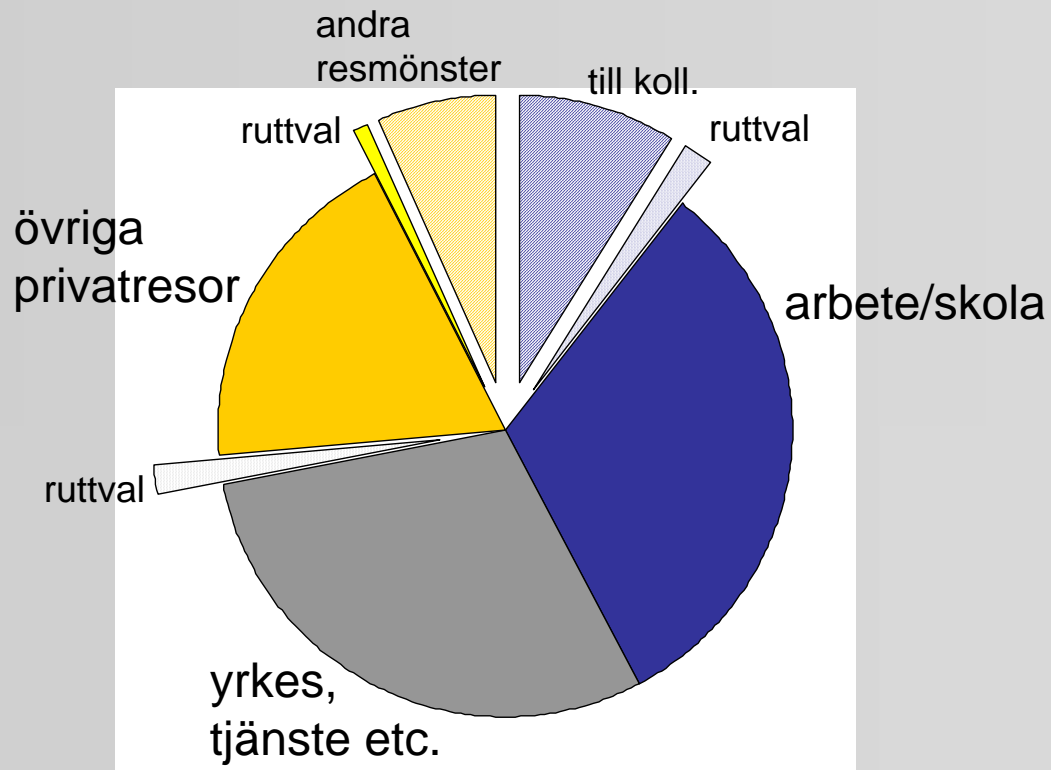


Effekter i Stockholm

- 20% färre över snittet – ungefär samma nu
- 30-50% mindre kötid + säkrare restider



Vart tog bilisterna vägen?



- Ung. hälften av minskningen arbete/skola => koll.
- Ung. hälften av minskningen övrigt => "annat"

Teknik

- Fysisk tull – knappast aktuellt
- Automatisk registrering + autogiro eller betalning i efterhand
 - oftast betalsnitt
 - Stockholm, Norge, Melbourne, Toronto... Singapore annan variant
- Betalning i förväg + övervakning
 - oftast zoner
 - London
- GPS + trippmätare
 - oftast sträckbaserade
 - inte realistiskt än

Det finns inget så praktiskt som en bra teori.