



Daniel Firth
Trafikplanering
08-508 261 24
daniel.firth@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-10-26

Införande av trängselavgifter på Essingeleden. Motion (2010:6). Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner denna skrivelse som svar på remissen.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Avdelningschef

Sammanfattning

I en motion 2010-03-08, föreslår Ann-Margarethe Livh (v) att kommunfullmäktige beslutar att utreda hur trängselavgifter snarast kan införas på Essingeleden, för att bidra till minskad trängsel. Kontoret finner det angeläget att regionen tillsammans undersöker hur trängselskatter/avgifter skulle kunna bidra till en mer hållbar trafiksituation i Stockholm, som en del i en sammanhållen trafikstrategi.

Bakgrund

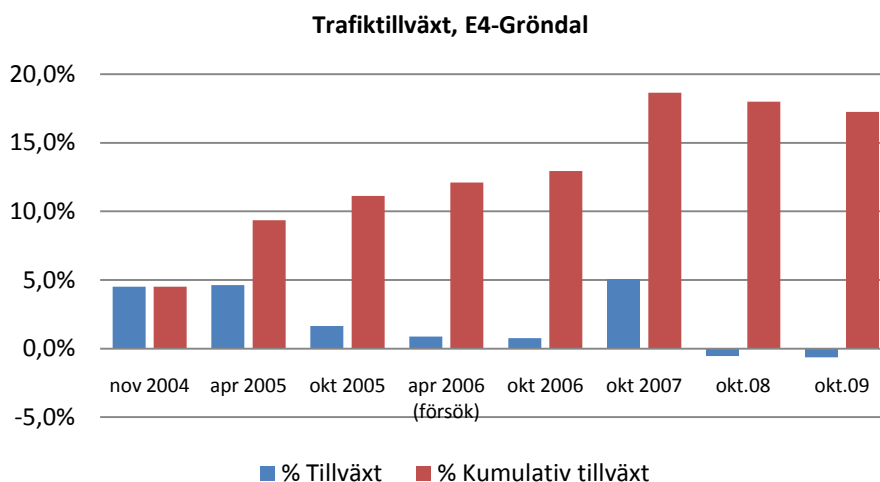
I en motion 2010-03-08 beskriver Ann-Margarethe Livh (v) den positiva effekten av trängselskatten för trafiken till, från och i innerstaden, där en 20 procentig minskning av trafiken över trängselskattesnittet har resulterat i mindre trängsel och ett jämnare trafikflöde. Motionären noterar att, även om trafiken på Essingeleden inte har ökat i samma utsträckning som befarat på grund av trängselskatten i innerstaden, har inte heller någon minskning av trafiken på leden gått att påvisa.

Motionären menar att den påtagliga effekten på trafiken betyder att fler Stockholmare är positiva till trängselskatten och att tiden därmed är mogen att utöka zonen med trängselskatt till att även omfatta Essingeleden. Motionären föreslår att kommunfullmäktige beslutar att utreda hur trängselavgifter snarast kan införas på Essingeleden.

Motionen har skickats för yttrande till bl.a. Trafik- och Renhållningsnämnden.

Dagens trafiksituation på Essingeleden

Sedan 2007 har trafiken på E4-E20 Essingeleden vid Gröndalsbron varit på ungefär samma nivå, kring 160 000 fordon/dygn. Staplarna i diagrammet nedan redovisar kumulativ ökning av trafiken (d.v.s. förändringarna är successivt summerade, så att varje stapel innehåller information från alla de föregående staplarna) mellan 2004 och 2009. Viktigt att notera är att trängselskatten inte har resulterat i någon större trafikökning.



Mätningen från 2008 misslyckades p.g.a. databortfall, men jämförelsen med 2007 visar att trafiken minskade med drygt 2 procent i norrgående riktning på Essingeleden och 1 procent i södergående riktning. Det motsvarar knappt 2 000 fordon och är troligtvis kopplad till det rådande ekonomiska tillståndet.

Trafikkontoret fortsätter mäta effekterna av trängselskatten som en del i den pågående uppföljningen av trafiksystemets prestanda. Dessa data ska bl.a. användas som underlag till eventuella beslut om framtida ändringar av systemet. De senaste mätningarna redovisades i Trafik- och renhållningsnämnden i april 2010 (T2010-300-01181 Analys av flöden i Stockholmstrafiken 2009).

Trafikkontorets synpunkter

Trängselskatter har visat sig vara ett mycket kraftfullt regleringsverktyg för att uppnå en mer hållbar trafiksituation som bättre matchar efterfrågan och utbud i trafiksystemet under de perioder då efterfrågan är som högst. Men både trängselskatter och frågan om Essingeleden måste hanteras i ett större sammanhang för att försäkra att trafiksystemet som helhet ger bästa möjligheten för regionens invånare och näringsliv att tillgodose sina resebehov.

Kontorets trafikmätningar visar att den befarade trafikökningen på Essingeleden på grund av trängselskatten i innerstaden var något mindre än modellerna indikerade. Medan det är fortsatt ansträngt i högtrafiken har trafiksituationen totalt sett på Essingeleden som en direkt konsekvens av trängselskatten inte påtagligt försämrats.

Trafiken på Essingeleden är mycket ojämnt spridd över dygnet. Trafikvolymerna vid maxtimmarna på för- och eftermiddagen är 40-50 procent högre än under mellanperioden, vilket ger upphov till trängselproblem under dessa tider. Essingeledens centrala position i regionens vägnät betyder dessutom att störningar på leden sprider sig snabbt till resten av vägnätet. Prognoserna indikerar ett ökat resande i samband med den kraftiga befolkningsökningen, inte minst på Essingeleden, som den viktigaste nord-sydliga väglänken i länet utan förbifarten.

Men Essingeleden är speciell i flera avseenden och det finns skäl att tro att effekten på trafiken av en trängselavgift inte skulle vara lika stor som för innerstaden. Trängselskatten minskar trafiken på grund av de fyra nedan angivna huvudorsakerna:

1. Man utför samma resa med annat medel som inte är avgiftsbelagd – t.ex. byter till kollektivtrafiken, går eller cyklar. Erfarenheten med trängselskatten i innerstaden är att cirka 50 procent av de ”uteblivna” resorna ”bytte” till kollektivtrafik, men en stor del av trafiken på Essingeleden har svårt att byta till andra färdmedel eftersom kollektivtrafiktillgängligheten för längre resor mellan södra och norra regionhalvan är relativt begränsade;
2. Man utför samma resa men väljer en annan väg som inte är avgiftsbelagd – men i detta fall finns det ingen annan avgiftsfri väg under de avgiftsbelagda tiderna, och därmed finns risken att en avgift på Essingeleden trycker tillbaka trafiken till genomfartsvägar i innerstaden om inte skillnaderna i pris och restider har rätt balans (ska jag betala x kronor för att sitta i kö på Essingeleden eller y kronor för en relativt köfri resa genom innerstaden?);



3. Man utför samma resa men vid en annan tidpunkt som inte är avgiftsbelagd eller har lägre avgift – detta kommer att gälla för vissa resor men många resor på Essingeleden i högtrafik har minimal tidsflexibilitet;
4. Man utför inte resan alls, eller hittar en annan målpunkt – detta kommer också att ha en viss effekt, men har också en inverkan på den regionala tillgängligheten.

Det finns ytterligare två aspekter som bör beaktas i en diskussion om Essingeleden:

- det är inte staden utan staten (genom Trafikverket) som är väghållare för Essingeleden, och;
- en stor del av trafiken på Essingeleden har varken mål eller startpunkt i staden utan är trafik till och från andra kommuner än Stockholm.

Kontoret anser att det är angeläget för regionens samlade krafter att studera och konsekvensbeskriva olika strategier för att uppnå ett mer hållbart trafikflöde på Essingeleden under perioden innan förbifarten står klart, cirka 2021. Det är också viktigt att redan nu undersöka hur olika former av vägavgifter skulle kunna bidra till en mer hållbar trafiksituation även efter att förbifarten tas i drift, och som en del i en sammanhängande trafikstrategi. Kontoret anser att Trafikdirektörsgruppen, bestående av trafikdirektörerna från trafikkontoret, Trafikverket Region Stockholm, Storstockholms lokaltrafik och Kommunförbundet i Stockholms län är ett lämpligt forum för att formulera och genomföra ett sådant uppdrag.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna denna skrivelse som svar på remissen.

Slut