

Samhällsekonomisk analys av Stockholmsförsöket

Jonas Eliasson

Vad är en samhällsekonomisk analys?

- Sammanfattning av en åtgärds samtliga effekter
 - uttryckt i monetära termer
- Värdet av effekterna kan därmed jämföras med åtgärdens kostnad
 - är åtgärden "värd pengarna"? ("samhällsekonomiskt lönsam")
- Olika åtgärder kan jämföras med varandra
 - vilken åtgärd är mest kostnadseffektiv? (mest "effekt per krona")
- Standardverktyg för prioritering/utvärdering av trafikinvesteringar
- "Samhällsekonomisk effektivitet" övergripande trafikpolitiskt mål

Stockholmsförsökets tre delar

Tre delar analyseras var för sig:

- Trängselskattesystemet
- Utökad kollektivtrafik ← endast busstrafiken går att värdera
- Information och utvärdering ← går inte att värdera

Kostnader för Stockholmsförsökets olika delar

Trängselskattesystemet

Utvecklingskostnader	1050 mkr
Drift och avveckling	830 mkr
Väginvesteringar	94 mkr
Kronofogde/Skatteverket	39 mkr
Summa	2013 mkr

Permanentning 220 mkr/år

Utvärdering och information

Miljöavgiftskansliet	40 mkr
Utvärdering	72 mkr
Information	88 mkr
Övrigt	10 mkr
Summa	210 mkr

Utökad kollektivtrafik

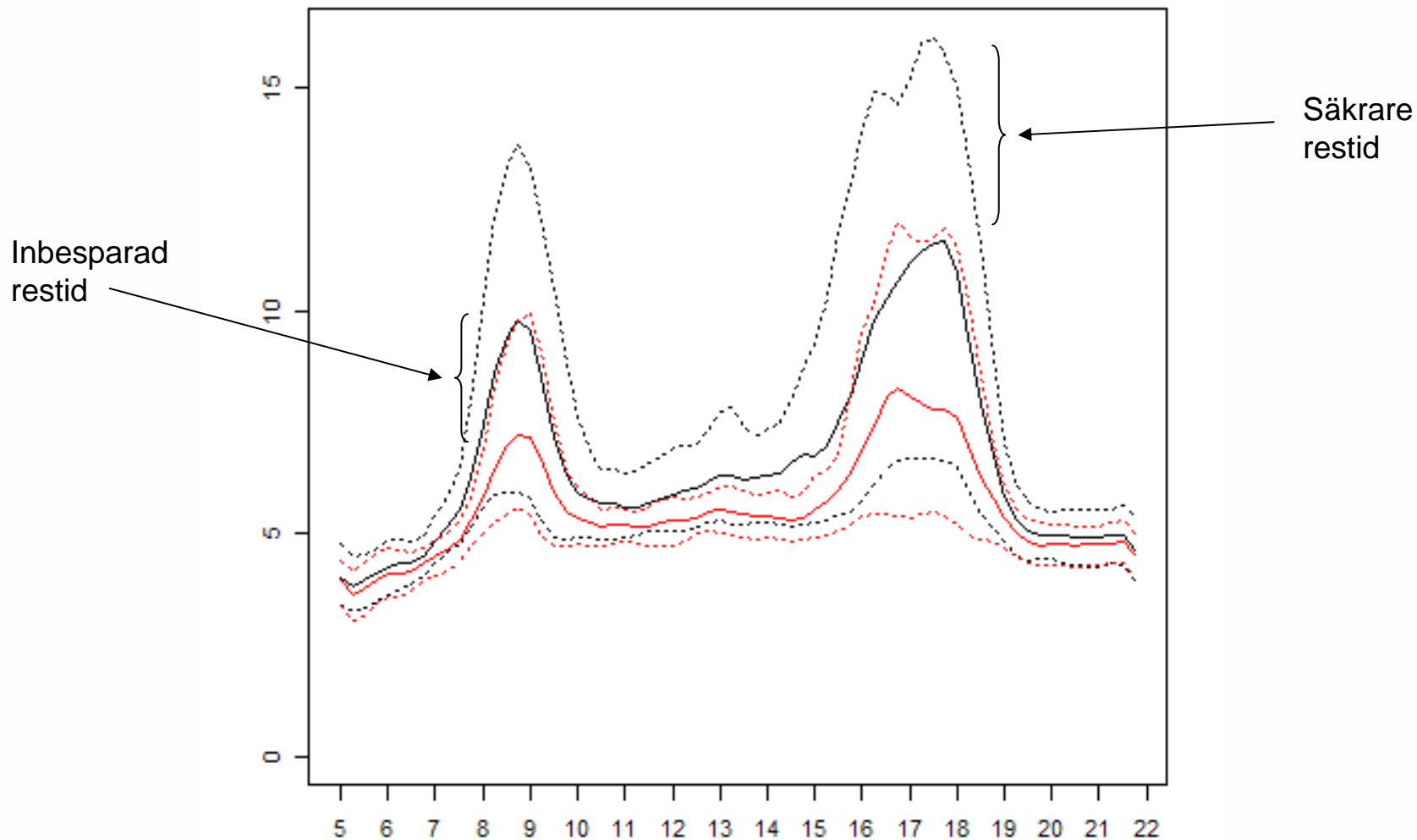
Inköp av bussar	580 mkr
Drift utökad busstrafik	458 mkr
SL:s investeringar	145 mkr
Drift utökad spårtrafik	82 mkr
Infartsparkeringar	72 mkr
Summa	1337 mkr

Permanentning 400 mkr/år

Utgifter hela försöket	3560 mkr
Kostnad exkl. restvärden	2700 mkr

Effekter på restider - exempel

Stora Mossen - Essingeleden - Fridhemsplan vid St Eriksgatan/Fleminggatan



Effekter vid permanentning (1): Trängselskattesystemet

Kortare och säkrare restider	590 mkr/år
Betald trängselskatt	-760 mkr/år
Hälso- och miljöeffekter	90 mkr/år
Färre trafikolyckor	120 mkr/år
Trängselskatteintäkter	760 mkr/år
Övriga intäkter/utgifter	190 mkr/år
Drift & underhåll	-220 mkr/år
Nettoöverskott per år	770 mkr/år

Effekter vid permanent trängselskatt (forts.)

- Trängselskatten ger ett samhällsekonomiskt överskott på nära 800 mkr/år
 - Själva försöket inte samhällsekonomiskt lönsamt
 - Investeringen är "intjänad" på 4 år
 - Kort "intjänandetid": väg/spårinvesteringar typiskt 15-25 år
 - Eftersom investeringen redan är gjord är det lönsamt att fortsätta
- Stora intäkter
 - vart pengarna går avgör (i hög grad) vilka som "vinner" och "förlorar"
- Finansiellt överskott (drygt 500 mkr/år)
 - om man använder systemet längre än 4 år
 - därför missvisande att ställa mot vanliga väg-/spår-investeringar

Effekter vid permanentning (2): Utökad busstrafik

- SL:s fullständiga utvärdering klar först i augusti
- Tids- och bekvämlighetsvinster för **befintliga** kollektivresenärer
- Utökad kollektivtrafik minskade inte biltrafiken
 - Få bilister lockades över till direktbussarna
 - max ca. 600 resor/dag, jmf. m. drygt 500 000 bilresor och nära 800 000 koll-resor per dag till/från/genom innerstaden
- Busstrafiken förstärkte inte trängselskattens effekter nämnvärt
 - Få av bilisterna som "försvann" pga. trängselskatten dök upp på bussarna
 - Kan ha bidragit med allra högst 0,1% av trafikminskningen på 22%
- Bussarna gav försumbar kapacitetsförstärkning totalt sett (drygt 1%)
 - men potentiellt viktigt i vissa stråk
 - utökad spårtrafik gav ganska stor kapacitetsförstärkning (längre tåg etc.)

Effekter av utökad busstrafik (forts.)

- Små "synergieffekter" med trängselskatten
- Kan vara en välmotiverad åtgärd – men måste vara motiverad "av egen kraft"
 - dvs. som förbättrad koll-trafik, inte som "komplement till trängselskatt"

Utökad busstrafik

Snabbare/bekvämare resor	180 mkr/år
Driftskostnader	-340 mkr/år
Snedvridnings/alternativkostnader	-180 mkr/år
Summa	-340 mkr/år

- Den utökade busstrafiken är alltså samhällsekonomiskt olönsam
- Preliminär beräkning
 - viss kollektivtrafik motiveras bl a fördelningspolitiskt