

Vilken trafikminskning ger egentligen Trängselskatten? / Mikael Bigert

På Trafikverkets hemsida informeras allmänheten om vilka effekter som förväntades av Trängselskatten/2/: "Biltrafiken över betalstationssnittet beräknas minska med 15-20 %".... "I innerstaden och på de flesta stora trafikleder beräknas minskningen bli 10-15 %."

Men hur har det egentligen gått? Från olika håll påstås omväxlande att man nått målen eller att effekten är betydligt mindre.

Med endast dagar kvar till folkomröstningen är det hög tid att försöka reda ut hur det ligger till.

Problemet med de mätningar som hittills redovisats/1/ är att man inte ens har försökt att **isolera effekten** av just trängselskatten. En anmärkningsvärd brist, som jag inte vill spekulera om orsakerna till.

Detta gäller även för den senaste presentationen i augusti/4/. Man redovisar endast rådata, utan att förklara vad effekterna beror på. Faktum är att det, vilket också Trafikverket nämnt i sina rapporter, finns en lång rad med andra faktorer som påverkat trafikmängden mellan 2012 och 2013. Några exempel är:

- Nya E45, som fört över stora trafikmängder till östra sidan av Göta Älv/3/
- Snabbare Regiontåg från Tvåstad och nya Alependeln.
- Nya Expressbussar.
- Höjda parkeringsavgifter, bussfiler och andra trafik hinder i Centrum.
- Den ekonomiska utvecklingen och sysselsättningen.

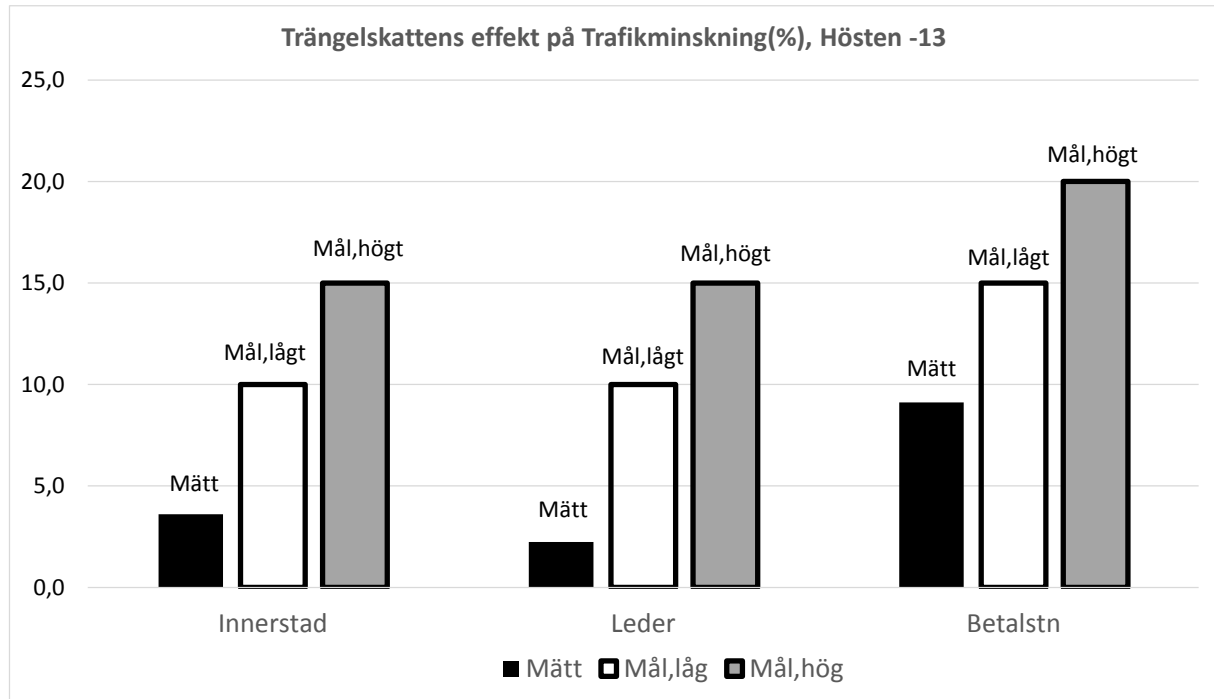
Om man ska kunna förstå inverkan av just trängselskatten är den naturligaste metoden att jämföra trafikminskningen mellan 2012 och 2013 för:

- Perioder **med** trängselskatt (mätgrupp) och
- Perioder **utan** trängselskatt (kontrollgrupp)

Genom att studera den procentuella skillnaden i minskningen fås ett ungefärligt mått på trängselskattens effekt på trafikminskningen.

Detta är givetvis inte ett perfekt mått, men betydligt bättre än att bara använda rådata utan kontrollgrupp.

Resultaten för Hösten 2013 blir då:



För Betalstationerna klarar man alltså ungefär halva målet. Vad gäller innerstaden och lederna hamnar man ännu längre från målnivån.

Det bör noteras att det för miljön är betydligt intressantare med siffran i innerstaden och på lederna än den genom stationerna. Den senare säger ju mer om bilisternas skicklighet att hitta smitvägar än om verklig trafikminskning.

Tendensen mellan 2013 och 2014 är också generellt att trafiken ökar/4/.

En alternativ metod är att jämföra skillnaderna mellan 2012 och 2013 för månaden juli då ingen trängselskatt behövde betalas med omgivande månader, juni och augusti. De två senare månaderna valdes då de låg närmast intill. Därmed minimerades tendenserna över året. Dessutom tar en icke försumbar del av arbetsstyrkan ut semester under delar av augusti, vilket ger god jämförbarhet med juli.

Med data från/2/ fås följande minskningar av biltrafiken:

% trafik 2013-2012			
	Juni	Juli	Aug
Leder	-4	-1	-4
Innerstad	-13	-12	-11
Bet-stn	-10	-3	-12

Räknas skillnaden mellan Juli (utan t-skatt) och snittet av Juli och Augusti fås:

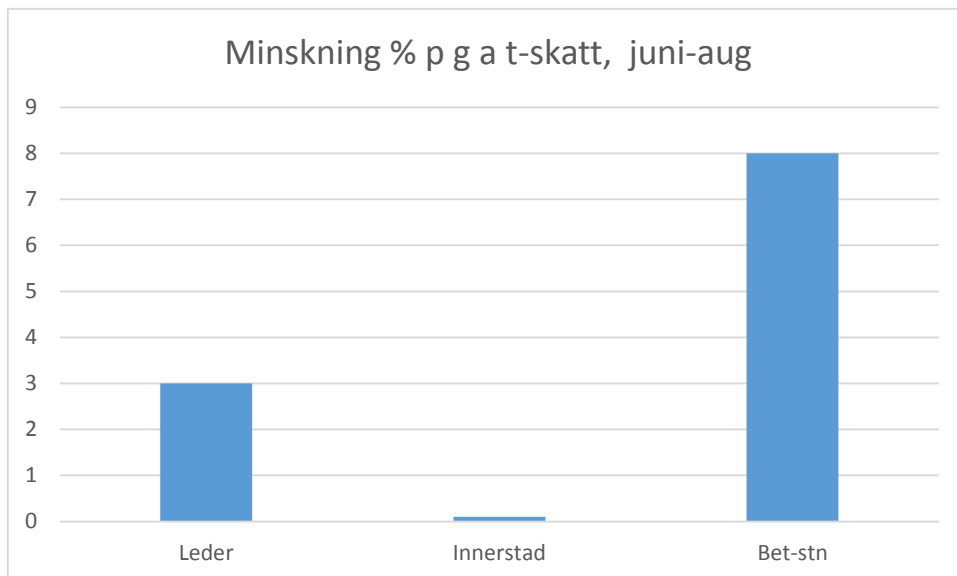


Fig: Sommarens minskning av trafik 2013 relativt 2012 p g a t-skatt

Här kan konstateras att Innerstadens trafik var oberoende av trängselskatt, medan effekten var klart märkbar över betalstationerna och i nivå med den andra metoden.

En uppdaterad skattning av det totala trafikarbetet under 2013 som redovisas i /5/ ger en total minskning i Göteborgs kommun om drygt 3%. Denna siffra är inte normerad för övriga faktorer, men indikerar nivåer på trafikminskningen i linje med övriga data.

Som jämförelse kan man se på inverkan av trängselskatten i Stockholm, där man fick en minskning på drygt 20 % över betalstationerna och cirka 10 % i innerstaden/6/.

Diskussion, metod:

Min metod har alltså varit att jämföra den procentuella förändringar mellan perioder MED och perioder UTAN t-skatt.

Generellt har vi problem av typ

$Y = f(X_1, X_2, X_3, \dots, X_n)$ där man vill kunna dela upp beroenden i funktioner som endast har en inparameter $Y = f_1(X_1) + f_2(X_2) + \dots + f_n(X_n)$

men där det olyckligtvis ofta finns korsvisa beroenden av typ $f_{12}(X_1, X_2)$ etc.

Förutom den givna observationen att T-skatten är den enda unika variationen mellan de två populationerna (MED och UTAN) finns alltså implicit antagandet att övriga faktorer, som t ex P-avgiftshöjning, Nya E45 eller bättre tågtrafik på Vänerbanan ger procentuellt samma inverkan vid perioder UTAN skatt (tidig morgon, kväll) som under perioder MED skatt (dagtid).

För att kunna urskilja korsvisa beroenden är materialet tyvärr otillräckligt.

Min slutsats är ändå att den relativa procentuella jämförelsen för perioderna MED och UTAN innebär ett steg framåt i förståelsen av skattens inverkan jämfört med om man endast studerar "rådata".

Ref

/1/ www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-land/Vastra-gotaland/Vastsvenska-paketet/Utvarderingar-och-matningar---Vastsvenska-paketet/

/2/ www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-land/Vastra-gotaland/Vastsvenska-paketet/Fragor-och-svar---Vastsvenska-paketet/Fragor-och-svar-om-trangselskatten-i-Goteborg/Fragor-och-svar-om-trangselskatten-i-Goteborg---Effekter-av-trangselskatten/

/3/ www.trafikverket.se/PageFiles/96362/forandring_trafikfloden_varen_2013.pdf

/4/ www.trafikverket.se/PageFiles/96362/rapport_bil_och_kollektivtrafik_kvartal2_2014.pdf

/5/ www.trafikverket.se/PageFiles/96354/skattning_av_trafikarbete_2013.pdf

/6/ "The Stockholm congestion – charging trial 2006: Overview of effects", Jonas Eliasson et al.

DRAFT

