



PM 2007:144 RII (Dnr 314-2692/2007)

Trängselskattens införande. Konsekvenser och förslag till uppföljning.

Anmälan från trafiknämnden

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Kommunstyrelsen har tagit del av ärendet och lägger detsamma till handlingarna.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

I regeringens proposition 2006/07:109 *Införande av trängselskatt i Stockholm* föreslås att trängselskatt tas ut i Stockholm från och med den 1 augusti 2007. Propositionen behandlades och beslutades av riksdagen i mitten av juni 2007.

Syftet med denna promemoria är att redovisa vilka konsekvenser som bedöms uppstå för trafikanterna, ge förslag på inriktning för fortsatt arbete med lämpliga trimningsåtgärder, behovet av infartsparkeringar, samarbete med andra trafikhuvudmän, uppföljning och analys samt ekonomiska konsekvenser för staden.

Mina synpunkter

I september 2006 folkomröstade Stockholms invånare om trängselavgifter. Majoriteten röstade ja och Stockholms stad har därför på invånarnas begäran bett riksdagen besluta om att återinföra biltullar. Under våren 2007 bereddes frågan av Finansdepartementet och sedan den 1 augusti har Stockholm permanenta tullar med trängselavgifter.

Införandet kommer att påverka många stockholmares vardag. Den kommande tiden blir viktig för att följa upp effekterna av återinförandet av trängselavgifterna. Stockholms stad har ett ansvar gentemot medborgarna att analysera konsekvenserna och måluppfyllelsen. Den kostnad som de facto erläggs ska ge nytta tillbaka i form av minskad trängsel, bättre miljö och ett tillskott till statens infrastruktursatsningar. Den styrande majoriteten i Stockholms stad kommer kontinuerligt att utvärdera systemet och tillse att de medel som finns nyttjas för att stockholmarnas önskemål och vardag sätts i fokus. I detta ligger också förväntningarna på att kollektivtrafiken byggs ut och ges de bidrag som krävs för att möta stockholmarnas behov.

Stockholmarna ska kunna ta sig mellan arbete, jobb, utbildning och fritidssysselsättningar på det sätt som passar dem bäst. Vissa kommer att öka sitt kollektiva resande och vissa väljer bil. Oavsett hur man tar sig fram ska staden möta förväntningarna och underlätta vardagen.

Arbetet med att hitta platser för kompletterande infartsparkeringar är påbörjat. Konsekvenserna av att infartsparkeringar byggs bort måste utredas och parkeringsmöjligheter ersättas på annat sätt. Trafikkontoret tillsammans med Stockholm Parkerings AB, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret har redan påbörjat detta arbete.

De sträckor som blir alternativa körvägar till att köra genom tullarna kommer att bli hårt ansträngda. Trafiknämnden har uppdragit åt trafikkontoret att genomföra s.k. trimningsåtgärder för att i så stor utsträckning som möjligt lindra effekterna på framkomligheten när dessa delar av vägnätet belastas ytterligare med trafik.

Stockholm har i infrastrukturförhandlingen med regeringen tidigt äskat medel för genomförandet av dessa åtgärder.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Kommunstyrelsen har tagit del av ärendet och lägger detsamma till handlingarna.

Stockholm den 30 augusti 2007

MIKAEL SÖDERLUND

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Alternativa uppföljningsplaner
3. Stockholm Parkerings infartsparkeringar

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Godkänna anmälan.
2. Hemställa hos regeringen om att erforderliga åtgärder vidtas för att intäkterna från trängselskatten även skall användas för kollektivtrafik i regionen.
3. Därutöver anföras följande.

En majoritet av stockholmarna använder kollektivtrafiken för sina dagliga persontransporter. Det är också till kollektivtrafiken de flesta är hänvisade som till följd av trängselskatten väljer annat färdssätt än bilen. Det rimliga vore att använda intäkter från trängselskatten till att hävda, vidmakthålla och utveckla kollektivtrafiken i regionen.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. i huvudsak tillstyrka förvaltningens förslag till utlåtande,
2. hemställa till kommunstyrelsen att den till regeringen i skrivelse uttalar att intäkterna från trängselskatten framförallt ska gå till investeringar för och drift av kollektivtrafik
3. därutöver anföras följande

Vi anser att merparten av intäkterna från trängselskatten ska gå till att utveckla kollektivtrafiken. En logisk konsekvens av detta är också att kommunstyrelsen i en skrivelse till regeringen ger till känna hur staden ser på denna mycket centrala fråga. Att som den borgerliga majoriteten avsätta alla intäkter till nya vägbyggen är ett svek mot alla de stockholmare som röstade ja till investeringar i både kollektivtrafik och vägar.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Roger Mogert, Tomas Rudin* och *Teres Lindberg* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande:

Vi föreslår kommunstyrelsen besluta att

1. i huvudsak tillstyrka förvaltningens förslag till utlåtande,
2. hemställa till kommunstyrelsen att den till regeringen i skrivelse uttalar att intäkterna från trängselskatten framförallt ska gå till investeringar för och drift av kollektivtrafik
3. därutöver anföra följande

Vi anser att merparten av intäkterna från trängselskatten ska gå till att utveckla kollektivtrafiken. En logisk konsekvens av detta är också att kommunstyrelsen i en skrivelse till regeringen ger till känna hur staden ser på denna mycket centrala fråga. Att som den borgerliga majoriteten avsätta alla intäkter till nya vägbyggen är ett svek mot alla de stockholmare som röstade ja till investeringar i både kollektivtrafik och vägar.

Trängselskattens återinförande är en viktig åtgärd för att skapa en bättre miljö och ökad framkomlighet. Trängselskatten fungerar bevisligen. Det blir bättre för människors hälsa, miljön, klimatet och bättre framkomlighet för SL:s bussar, varubilar och näringslivets nyttotrafik.

Vi motsätter oss däremot att inkomsterna från skatten enbart ska användas till större eller mindre vägutbyggnader, särskilt Förbifart Stockholm som ofta nämns som exempel. Det är av vikt att folk ser det rimliga och logiska i de skatter/avgifter som beslutas politiskt. Fler vägar leder till mer trafik - tvärtemot trängselavgifternas syfte. Därför anser vi att huvuddelen av intäkterna ska gå till utbyggnad och förbättringar av kollektivtrafiken.

ÄRENDET

I regeringens proposition 2006/07:109 *Införande av trängselskatt i Stockholm* föreslås att trängselskatt tas ut i Stockholm från och med den 1 augusti 2007. Propositionen behandlades och beslutades av riksdagen i mitten av juni 2007.

Syftet med denna promemoria är att redovisa vilka konsekvenser som bedöms uppstå för trafikanterna, ge förslag på inriktning för fortsatt arbete med lämpliga trimningsåtgärder, behovet av infartsparkeringar, samarbete med andra trafikhuvudmän, uppföljning och analys samt ekonomiska konsekvenser för staden.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2007 att

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisningen och förslag till inriktning på fortsatt arbete.
2. Nämnden godkänner trafikkontorets förslag till uppföljningsplan.
3. Nämnden överlämnar utlåtandet till kommunstyrelsen för kännedom.

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl (s) och Thorild Lamo (v), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 maj 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Under perioden 3 januari till 31 juli 2006 genomfördes ett försök med trängselskatt i Stockholm. Trängselskatten var en del i vad som benämndes Stockholmsförsöket som också bestod av utökad kollektivtrafik samt nya och utökade infartsparkeringar. Huvudmålen med trängselskatten under försöksperioden var att minska trängseln, öka framkomligheten och förbättra miljön.

Under Stockholmsförsöket svarade Stockholms stad för allmän information om och utvärdering av försöket, samt samordning med övriga aktörer inom staden. Vägverket hade regeringens uppdrag att bygga och driva det tekniska systemet för uppbörden av trängselskatt, och att informera om hur man betalade. Storstockholms lokaltrafik (SL) svarade för den utökade kollektivtrafiken samt information om detta. Stockholmsförsöket omfattade även en utökning av infartsparkeringar. Arbetet genomfördes dels av Stockholm parkering och dels av SL. Staten stod för samtliga kostnader för försöket.

Trängselskatt togs ut för passager både vid in- och utfart till innerstaden mellan 06:30 och 18:30. Beloppet varierade beroende på tidsintervall mellan 10 kronor och 20 kronor, med ett maxbelopp av 60 kronor per dag och fordon. Kvällar, nätter, lördagar, helgdagar och dagar före helgdag var avgiftsfria och vissa fordonstyper blev undantagna. Trängselskatten gällde inte heller passage via Essingeleden samt resor till och från Lidingö som passerade genom innerstaden inom 30 minuter.

Trafik-, miljö- och näringslivseffekter, resvanor och attityder m.m. mättes. De omfattande analyserna av försöket visade att trafikflödet till och från innerstaden under de skattebelagda tiderna minskade med i genomsnitt cirka 22 procent. Denna minskning resulterade i mindre trängsel på vägarna och därmed minskade restider motsvarande en samhällsvinst på cirka 590 miljoner kronor/år¹.

Försöket visade även positiva effekter i form av minskade emissioner av skadliga avgaser och bullernivåer samt i ökad trafiksäkerhet, skattad till en samhällsvinst på cirka 210 miljoner kronor per år. Effekten på handel och regionalekonomi var mera begränsade särskilt med tanke på att försöket genomfördes under en kort period.

¹ I rapporten *Samhällsekonomisk analys av Stockholmsförsöket* rapport 2006:31 Transek AB redovisas den samhällsekonomiska värderingsmodellen där de minskade restiderna omräknas till kronor.

I och med den minskade trafiken minskade även intäkter för gatuparkering i innerstaden med cirka 15 procent och i Stockholm Parkerings anläggningar med cirka 10 procent jämfört med samma period 2005. Under Stockholmsförsöket var stadens samtliga 23 infartsparkeringarna avgiftsfria för innehavare av SL-kort. Stockholm Parkering blev ersatta för intäktsbortfallet från infartsparkeringar (cirka 3,6 miljoner kronor) medan ingen kompensation har skett för uteblivna intäkter för gatuparkering och Stockholm Parkerings anläggningar i innerstaden.

Permanentning av trängselskatten

Regeringen har beslutat att införa permanent trängselskatt i Stockholm. En statlig förhandlingsman har tillsatts. Förhandlingen sker med Stockholms läns landsting och kommuner. De delar som gäller trängselskatten skulle leda till förslag om skattenivåer, nya områden där skatten skall tas ut, trimningsåtgärder samt ett förslag på hur intäkterna skall användas. Dessutom skall förhandlingen resultera i överenskommelse om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Stockholms län.

I regeringens proposition 2006/07:109 *Införande av trängselskatt i Stockholm* föreslås att trängselskatten återinförs den första augusti 2007. Syftet med den permanenta trängselskatten, enligt propositionen, är att *”förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen”*.

Regeringens proposition behandlar i huvudsak åtgärder som gör systemet mer användarvänligt, minskar administrationen och därmed kostnaderna för att driva systemet. Den permanenta trängselskatten har samma skattenivåer och struktur som under försöket med undantag av nedanstående förändringsförslag:

- Trängselskatten blir avdragsgill för tjänsteresor och arbetsresor.
- Undantaget för miljöbilar begränsas till fem år.
- Det blir inget undantag för taxi och färdtjänst.
- Juli blir en avgiftsfri månad.

Propositionen förväntas behandlas av riksdagen i mitten av juni 2007.

Vägverket har återigen fått i uppdrag av regeringen att driva det tekniska systemet för uppbörden av trängselskatt och att informera om hur man betalar. SL bedömer att efterfrågan under morgonrusningen kommer att öka med mellan fem och sju procent. Delar av det ökade kollektivtrafiken som ingick i Stockholmsförsöket har redan permanentats och det blir ytterligare förstärkningar vid övergång till hösttidtabellen:

- Fem direktbusslinjer återupptas:
 - 153 Bredäng – Fridhemsplan.
 - 221 Larsberg – Ropsten.
 - 301X Träkvista – Brommaplan.
 - 745 Söderby park – Fridhemsplan.
 - 746 Skäcklinge – Fridhemsplan.
- Drygt 40 befintliga busslinjer får ökad turtäthet.
- En flexibel resurs om 15 bussar inrättas.
- Saltsjöbanan får förlängd rusningstrafik samt fler långa tåg.

Något särskilt ansvar för den permanenta trängselskatten har hittills inte tilldelats Stockholms stad. I dagsläget har staten fortsatt huvudansvar för trängselskatten, till följd av att det förblir en statlig skatt. Regeringen har genom förhandlingsmannens uppdrag uttalat sin avsikt att inhämta synpunkter från Grundlagsutredningen (Ju 2004:11) angående möjligheterna att tillåta uttag av regionalt eller kommunalt beslutade vägavgifter i syfte att finansiera transportinfrastruktur. Detta blir möjligt tidigast 2011.

Stadens remissvar på finansdepartementets promemoria *Vägavgift i form av trängselskatt*, 2007-03-07, utformades gemensamt av stadsledningskontoret och trafikkontoret och anmälades till nämnden tredje april. Staden uttryckte sin ställning genom nedanstående synpunkter.

- Staden ska garanteras medinflytande vid förändringar i systemet och vid beslut om hur intäkterna ska användas
- Trängselskatt bör på sikt förändras till en lokalt eller regionalt beslutad avgift
- Staden ska ersättas för kostnader och intäktsbortfall som uppstår till följd av träng-

selskatten på samma sätt som statliga myndigheter.

I samband med förhandlingsuppdraget har trafikkontoret inlett ett samarbete med Vägverket Region Stockholm och SL för ökad regional framkomlighet. I detta samarbete ingår samordning av förslag till trimningsåtgärder samt uppföljning av trängselskattens effekter. Samarbetet ska också leda till flaskhalsanalyser på regional nivå för ytterligare trimningsåtgärder under de kommande åren.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontorets mål är att tillgodose behov av god framkomlighet för stadens invånare och näringsliv. Stockholmsförsöket visade att trängselskatt är ett kraftfullt trafikregleringsverktyg för att optimera användningen av trafikinfrastrukturen och därmed framkomligheten. En permanent trängselskatt kan på längre sikt påverka samhället och dess funktioner.

Propositionens förslag på utformning skiljer sig något från den utformningen som gällde under Stockholmsförsöket och det är möjligt att effekterna också kommer att avvika från de effekter som kunde observeras under försöksperioden. De faktorer som bidrar är framförallt den föreslagna avdragsrätten för arbetsresor, förändrade förhållande för färdtjänst och taxi och tidsbegränsning för avdragsrätten för miljöfordon. Effekterna av dessa avvikelser är svåra att bedöma. Kontorets preliminära analyser visar att effekten på trafikflöden över innerstadssnittet blir ett par procent lägre än under försöket (från 22 procent till cirka 20 procent) och större med avseende på restider (från 30 procent till cirka 25 procent). De övriga effekterna på miljö, trafiksäkerhet, samhällsekonomi, m.m. är direkt proportionella mot trafikförändringen och bedöms därmed också att minska något i storlek.

Följande avsnitt redovisar förslag till trimningsåtgärder, uppföljning och analys, behov av infartsparkeringar, ekonomiska konsekvenser samt viktiga synpunkter som trafikkontoret anser bör beaktas.

Trimningsåtgärder

Sedan slutet av 1990-talet har flaskhalsar i regionens vägnät, systematiskt identifierats och åtgärdats för att minska trängseln på högt trafikerat väg- och gatunät. Genom mindre åtgärder inom befintligt vägområde, trimningsåtgärder, har framkomligheten förbättrats med hjälp av förhållandevis små insatser.

Kontoret anser att det är angeläget att delar av intäkterna från trängselskatten nyttjas för nya trimningsåtgärder som kan förbättra trafikanters framkomlighet på ett snabbt och effektivt sätt. I samarbete med Vägverket Region Stockholm och SL har en bruttolista med lämpliga trimningsåtgärder tagits fram och arbetet med att fastställa ett gemensamt förslag pågår inom ramen för förhandlingsmannens uppdrag.

Följande åtgärder är lämpliga att överväga under förutsättning att finansiering genom trängselskatteintäkter kan ordnas. Några av dessa åtgärder skulle kunna genomföras under 2007 och övriga påbörjas 2007 och färdigställas 2008:

- E4 Ulriksdal-Häggvik, extra körfält i vägen tas i anspråk.
- Påfart på Nynäsvägen för bussar från Tyresövägen.
- Örbyleden, förbättrad grön våg för att avlasta Södra Länken.
- Gullmarsplan, ombyggnad av signalanläggning och bom för att förbättra evakuering av Björktunneln vid högt trafik och nödutrymning.
- Åby trafikplats, tillskapande av fri högersväg för att minska risken för köer i Årstatunneln.
- E4, Kungens kurva-Bredäng, busskörfält genom förstärkning av vägen.

Optimal framkomlighet åstadkoms genom samspel mellan ändringar i fysisk infrastruktur, t.ex. trimningsåtgärder, ny infrastruktur m.m., och de styrmedel som finns tillhanda för att styra trafiken, t.ex. trängselskatter. Det blir möjligt att effektivisera framkomligheten och optimera de positiva effekterna av trängselskatten, såsom eliminering, alternativt begränsning av flaskhalseffekter, genom justeringar i avgiftsnivåer och dess längd. Analyser av Stockholmsförsöket ger en bild av samspelet mellan de fastlagda avgiftsnivåerna och trafikmängden. Denna bild kan tydliggöras genom uppföljning av effekter av trängselskatten.

Uppföljning

För att säkerställa stadens kunskap inför eventuella förändringar som påverkar stadens vägnät anser kontoret att en uppföljning av trängselskattens effekter är nödvändigt. Propositionens förslag innehåller flera förändringar. Uppföljningens syften är att:

- Tillgodose trafikanternas intresse och behov av att få veta vad trängselskatten ger för effekt på framkomlighet,
- Leverera underlag för framtida beslut om förändringar i avgiftsstrukturen, kompletterande åtgärder i trafiksystemet m.fl., och
- Tillfredsställa informationsbehovet för framtidens intelligenta trafiklösningar.

I samarbete med Vägverket Region Stockholm och SL har kontoret tagit fram två alternativa uppföljningsplaner av effekterna av trängselskatten. Dessa alternativ skiljer sig i detaljeringsgrad och resursbehov. Tidsperspektivet för de två uppföljningsalternativen är perioden från första augusti 2007 till december 2008. I ett längre perspektiv kommer trängselskatten att vara en av många permanenta och samverkande delar i Stockholms trafiksystem och blir därför mindre relevant att analysera i detalj.

I det lägsta basalternativet, som bör ses som ett minimikrav, ingår delanalyser som täcker:

- Trafik (flöden, restider och hastigheter), för att kvantifiera effekten på bil och kollektivtrafiken.
- Effekten på handeln innan- och utanför innerstaden.
- Miljöeffekter främst PM10 och luftemissioner.
- Flaskhalsanalys, med eventuella förslag till trimning och optimering
- Effekter på parkeringsförhållanden.

Kontoret anser att en fullständig säkerhetsanalys borde också tillhöra basalternativet.

För att få fullständigt underlag för beslut kring trängselskattens framtida utformning krävs det information om hur eventuella förändringar kan påverka stadens och regionens konkurrenskraft. Därför rekommenderar kontoret att basalternativet kompletteras med ytterliggare tre delanalyser, vilka kan genomföras med relativt små resurser. Det fullständiga uppföljningsalternativet, förutom ovanstående delanalyser, innehåller även följande:

- Regionalekonomisk analys: den förändrade kostnadsbilden att vistas eller etablera sig i staden kommer på sikt att påverka dynamiken i markpriser och markanvändningen. Regionalekonomiska analyser redovisar de långsiktiga effekter av stora infrastrukturförändringar och dess påverkan på regionens ekonomi.
- Samhällsekonomisk analys: de beskrivna analyserna kommer att ligga till grund för förslag till trimning i vägnätet samt optimering i trängselskattens struktur. En ny samhällsekonomisk analys kommer då att vara nödvändigt för att undersöka om förslagna åtgärder leder till en större samhällsnytta eller ej.
- Den samhällsekonomiska vinsten av ökad trafiksäkerhet på grund av trängselskatten är skattad till 125 miljoner kronor/år. Eftersom underlaget var baserat på data från den korta försöksperioden, är bedömningen osäker. Noggrannare bedömning kan göras med hjälp av data för längre period och krävs för den samhällsekonomiska analysen.

En mer ingående redovisning av samtliga delanalyserna finns i bilaga 2.

Infartsparkering

Syftet med infartsparkeringar är att erbjuda bilresenärer ett bra alternativ till att passera avgiftssnittet med bil. Stockholm Parkering driver för närvarande 23 infartsparkeringar inom jurisdiktionsgränsen med sammanlagt cirka 3400 parkeringsplatser. En analys av infartsparkeringarna visar att nästan hälften av dem är belägna på mark avsatt för framtida bostads-exploateringar. Detta innebär att cirka 1700 parkeringsplatser kan komma att byggas bort på några års sikt (se bilaga 3). Under de senaste åren har dessutom cirka 400 infartsparkeringsplatser på mark i Vällingby, Farsta strand, Globen och Hässelby gård förvandlats till bostäder.

Kontoret anser att en arbetsgrupp bör tillsättas med uppgift att inventera och utreda behov av infartsparkeringar samt eventuellt komma med förslag till ersättning av de parkeringsplatser som kommer att byggas bort. Arbetsgruppen bör bestå av representanter för Stockholm Parkering, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret.

Ekonomiska konsekvenser

Erfarenheterna från Stockholmsförsöket visar att Stockholm stads andel av kostnaderna, även under en permanent trängselskatt, kommer att bli betydande. Stockholm stad har i sin promemoria till finansdepartementet (PM 2007:52 R1 *Vägavgifter i form av trängselskatt*) föreslagit att staden bör i likhet med statliga myndigheter ersättas för kostnader och intäktsbortfall till följd av trängselskatten. Däremot anser kontoret att, förutom trimningsåtgärderna, dessa kostnader inte ska belasta intäkterna från trängselskatten och därmed minska investeringsutrymmet. Frågan om kostandsersättning för Stockholms stad tas inte upp i regeringens proposition 2006/07:109 *Införande av trängselskatt i Stockholm*.

Stadens kostnader

- Kostnader för nya trimningsåtgärder i vägnätet beräknas till cirka 3,5 miljoner kronor under 2007 och 20-25 miljoner kronor under 2008.
- Den beskrivna uppföljningsplanen beräknas kosta 12 miljoner kronor fram till december 2008 enligt kontorets rekommenderade alternativ. Basalternativet kräver cirka nio miljoner kronor. Vägverket Region Stockholm kommer att delfinansiera uppföljningen.
- Allmänheten fortsätter vända sig till staden med frågor som gäller policyn, handel, miljöpåverkan samt lokala trafikeffekter. Kostnader för att hantera endast de mest enkla informationsinsatser uppskattas till 200,000-300,000 kronor per år.
- Intäkter från parkeringsavgifter i Stockholm används framförallt till investeringar i, och drift av, gatunätet, bland annat i form av belysning, vinterväghållning, broar och viadukter, trafiksignaler, parker mm. Preliminärt bedöms intäktsbortfallet från stadens parkeringsverksamhet till 50-80 miljoner kronor för gatuparkering samt 10 miljoner kronor för Stockholm Parkering.
- Att återinföra gratis infartsparkering för SL-kortsinnehavare har preliminärt bedömts vara cirka 5-10 miljoner kronor årligen. Därtill kommer engångskostnad för att anpassa P-automater på cirka 1 miljon kronor.

Övrigt

Följande viktiga synpunkter har av staden lämnats till finansdepartementet. Kontoret anser att det är av yttersta vikt att dessa bevakas:

- Trängselskatteintäkter tillförs regionen och delar av intäkter nyttjas för trimningsåtgärder
- Staden kompenseras för sina kostnader i samband med trängselskatter såsom det görs för övriga myndigheter
- Staden garanteras medinflytande vid förändringar i systemet
- Trängselskatt bör på sikt förändras till en lokalt eller regionalt beslutad avgift
- Staten bör ta ett större ansvar för finansiering av infrastruktur i Stockholmsregionen. Stockholm får betydligt mindre andel investeringsmedel för infrastruktur-satsningar sett till regionens andel av Sveriges befolkning och betydelse för den Svenska ekonomin.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisningen och förslag till inriktning på fortsatt arbete, samt beslutar att överlämna tjänsteutlåtandet till kommunstyrelsen för kännedom. Vidare föreslås att effekter av den permanenta trängselskatten följs upp i enlighet med det fullständiga uppföljningsalternativet,

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (s) och Thorhild Lamo (v) enligt följande.

1. Att tillstyrka förvaltningens förslag till utlåtande,
2. Att hemställa till kommunstyrelsen att den till regeringen i skrivelse uttalar att intäkterna från trängselskatten även skall gå till investeringar för kollektivtrafik
3. Att därutöver anføra följande

I likhet med förvaltningens yttrande anser vi att medel från trängselskatterna också bör användas för investeringar som underlättar kollektivtrafiken i Stockholm. En logisk konsekvens av detta är också att kommunstyrelsen i en skrivelse till regeringen ger till känna hur staden ser på denna mycket centrala fråga.

Bilaga 2: Alternativ uppföljningsplaner

Basalternativet:

1. *Trafikanalyser* för att kvantifiera effekten på bil- och kollektivtrafiken och framkomligheten. Genom trafikstudier under oktober 2007 respektive oktober 2008 redovisas förändringar i trafikflöden indelade på olika geografiska och strategiska områden (såsom trafiken på infarter, inom avgiftszon, nord-sydaxeln samt E4 och Södra Länken). Förändringar i framkomlighet/trängsel redovisas med motsvarande indelning genom procentuell restidsförkortning/förlängning och genom ett variansmått som mått på restidspålitlighet/osäkerhet. Vidare redovisas förändringar i trafikarbetet (total antal körda fordonskilometrar) separat för trafiken inom avgiftszonen och för hela länet.

Utöver följs trafikutvecklingen på kontinuerlig basis när det gäller trafikflöden till och från innerstaden, E4 och södra länken samt flera innerstadsgator. Restider redovisas på motsvarande sätt för flera strategiska trafikstråk. Dessa analyser redovisas den 15:e varje månad under 2007 samt den 15:e varje kvartal under 2008. Mindre omfattande analyser redovisas för andra avgiftsbelagda dagen, dvs. 2:augusti 2007 för trafiken under första avgiftsbelagda dagen samt andra veckan i augusti för trafiken under första avgiftsbelagda veckan.

2. *Analys av förändringar på handel*, genomförs för den besöksintensiva handelssektorn då denna sektor bedöms vara mest känslig mot sådana åtgärder som trängselskatt. Här redovisas trängselskattens effekt på handel genom omsättningsförändringar som analyseras utifrån om handeln sker inom avgiftszonen eller utanför zonen, samt eventuellt närheten till avgiftszonen för att kunna särskilja eventuella geografiska olikheter. Informationsunderlaget för dessa studier utgörs av omsättningsuppgifter från cirka 600 butiker samt tolv större köpcentra. Målet är att dels följa upp eventuella förändringar genom indikatorer på kvartalsbasis och dels genom en helhetsanalys som genomförs under sista kvartalet 2008.

3. *Analys av miljöeffekter och trafiksäkerhet*. Trafikkontoret planerar att i samarbete med Miljöförvaltningen redovisa förändringar i luftkvalitet. Dessa analyser omfattar förändringar av skadliga halter av kväveoxider, kol mono- och dioxider, flyktiga kolväten och bensen samt PM10 partiklar. Analyser av luftemissioner genomförs under sista kvartalet 2008.

4. *Flaskhalsanalyser, trimning och optimering*. Baserad på nämnda delanalyser planerar vi att genomföra en helhetsstudie av samtliga effekter av trängselskatten. Genom trafikanalyser kartläggs trafikströmmarna och infrastrukturens flaskhalsar. De övriga delresultaten tillsammans med trafikeffekter kommer att utgöra underlag för hur trängselskattesystemet kan anpassas för att trafikinfrastrukturen ska kunna få optimal funktion. Vi planerar att genomföra denna sammanfattningsanalys under sista kvartalet 2008. Om uppföljningen genomförs enligt alternativ två, genomförs delanalys fyra enbart översiktligt.

5. *Förändringar i parkeringsförhållanden*. Belägningsgrad samt förlorade parkeringsintäkter. Även infartsparkeringar undersöks. Analysen genomförs under sista kvartalet 2008.

Kompletterande delanalyser

6. *Översiktlig trafiksäkerhetsanalys*. En trolig synergieffekt av minskade trafik torde vara bättre trafiksäkerhet då färre antal bilar bör minska risken för trafikolyckor. Å andra sidan resulterar minskade trafik i mindre trängsel och högre körhastighet som i sin tur ökar risken för trafikolyckor. Analyser av trafiksäkerhet som genomfördes under försöksperioden var delvis baserade på hypotetiska underlag. Tillräckligt underlag kunde inte insamlas under den

korta försöksperioden. Vår målsättning är att analysera förändringar i trafiksäkerheten med hjälp av data insamlad under längre period, d.v.s. mellan augusti 2007 till oktober 2008, för att finna eventuella synergieffekter.

7. Samhällsekonomisk analys. Den samhällsekonomiska analys som genomfördes under försöksperioden redovisade stora samhällsvinster. Emellertid var resultaten i flera fall, t.ex. de trafiksäkerhetsmässiga effekterna och de regionalekonomiska effekterna inte stabila då det inte fanns tillräcklig lång serie av information under den korta försöksperioden. Vidare kan föreslagna förändringar i trängselskatt-systemet, t.ex. rätten till skatteavdrag och förändringar för de undantagna fordonen resultera i en annorlunda trafiksituation som i sin tur påverkar fler parametrar inom den samhällsekonomiska analys som genomfördes. Den planerade samhällsekonomiska analysen kommer att genomföras på basis av indata från en längre period och har därmed bättre förutsättningar att redovisa en mera verklighetstrogen bild av trängselskattens effekt på samhällsekonomin. Analysen genomförs under sista kvartalet 2008.

8. Regionalekonomisk analys. En sådan analys genomfördes för förändringar under försöksperioden. Regionalekonomiska analyser redovisar de långsiktiga effekter av stora infrastrukturförändringar t.ex. förändrade markanvändning, regionala arbetsförhållanden, regionala pendlingsmönster, m.fl. De experter som ansvarade för den regionalekonomiska analysen som gjordes under försöket menar att man inte kunde observera några signifikanta effekter, dels på grund av att försöksperioden var för kort för att ge några utslag och dels för att privatpersoner och företagen inte ändrar sina strategier av t.ex. lokalisering då trängselskatten infördes som prov. Vi planerar att genomföra en sådan analys under sista kvartalet 2008.

Tabell 1. Aktiviteter, tidsschema och kostnadsuppskattning för uppföljning av effekter av permanent trängselskatt enligt alternativ 1.

Tidpunkt	Aktiviteter	Skattade kostnader
Förberedelser (perioden innan återstart samt för del C, även för perioden under år 2007 och 2008)	A- Uppföljningsplan plus förberedelser och diskussioner B- Projektplan C- Förberedelse av olika delanalyser , samordning, samråd (int + ext), mötesdeltagande, expertgrupp, presentation, m.fl. D. Trafiken över snittet: fördelning på fordonsslag, hemkommun, andel genomfarts- trafik.	A: 100 tkr B: 40 tkr C: 500 tkr D: VV-väntar på besked från VV
Andra avgiftsbelagda dagen (torsdag 2/8-2007)	1. Trafikflöden avgiftssnittet, E4, Södra länken, restider 2. Teknisk funktion 3. Intäkter	1: 20 tkr 2: VV 3: VV
Andra avgiftsbelagda veckan (onsdag 8/8 2007)	Aggregerat resultat från första veckan (måndag till fredag) 1. Trafikflöden avgiftssnittet, E4, Södra länken, restider, 2. Teknisk funktion 3. Intäkter 4. Kollektivtrafik (antal påstigande, etc)	1: 40 tkr 2: VV 3: VV 4: 50 tkr
15 sept. 2007 (månadsuppföljning)	Perioden 07-08-01 till 07-08-31 1-4 som ovan 5. Betalningsformer, påminnelser osv.	1 till 4: 120 tkr 5-: VV
15 okt 2007 (månadsuppföljning)	Perioden 07-09-01 till 07-09-30 1-5 som ovan	1-5: 120 tkr
15 nov. 2007 (månadsuppföljning)	Perioden 07-10-01 till 07-10-31 1-5 som ovan D. som ovan	1-5: 120 tkr D: VV
15 dec. 2007 (månadsuppföljning + Storuppföljning 2007)	Perioden 07-11-01 till 07-11-30 1-5 som ovan Oktoberutvärderingen 2007: 6. Trafikarbete i innerstaden/länet 7. Trafikflöden och restider på infarter, innerstadsgator etc. 8. Detaljhandel.	1-5: 120 tkr 6: 500 tkr 7: 1 800 tkr 8: 90 tkr
15 jan. 2008 (månadsuppföljning)	Perioden 07-12-01 till 07-12-31 1-5 som ovan	1-5: 120 tkr
15 apr 2008 (kvartalsuppföljning)	Perioden 08-01-01 till 08-03-31 1-5 som ovan 8. Detaljhandel.	1-5: 120 tkr 8: 90 tkr
15 juli 2008	Perioden 08-04-01 till 08-06-30	

(kvartalsuppföljning)	1-5 som ovan 8. Detaljhandel.	1-5: 120 tkr 8: 90 tkr
15 sept. 2007 (kvartalsuppföljning)	Perioden 08-07-01 till 08-09-30 1-5 som ovan 8. Detaljhandel.	1-5: 120 tkr 8: 90 tkr
15 jan 2009 (Storuppföljning 2008)	Perioden 08-10-01 till 08-12-31 1-5 som ovan Oktoberutvärderingen 2008 D. som ovan samt jämförelse mellan våren 2008 och våren 2007 6. Trafikarbete i innerstaden/länet 7. Trafikflöden och restider på infarter, innerstadsgator etc. 8. Detaljhandel+ konsumentundersökning 9. Utsläpp/översiktlig om möjlig (härlett från trafikarbete) 10. Uppföljning av trafikolyckor 11. Samhällsekonomisk analys (översiktligt) 12. Långsiktiga regionala effekter (översiktligt) 13. Förändringar i parkeringsnyttjande 14. Utredning för trimning/optimering av avgifstsystemet. 15. Ny uppdaterad uppföljningsprogram.	1-5: 120 tkr D: VV-väntar på besked från VV 6: 500 tkr 7: 1 800 tkr 8: 400 tkr 9: 1 000 tkr 10. ca 500 tkr 11: 750 ± 250 tkr 12: 750 ± 250 tkr 13: ca 500 tkr 14: 1 000 tkr 15. 100 tkr
TOTAL	<i>Tillkommer kostnad för aktiviteterna D, 2, 3, 5 samt kostnader för informationsavdelningen</i>	11 790 ± 500 tkr ≈ 11 800 ± 500 tkr

Tabell 2. Aktiviteter, tidsschema och kostnadsuppskattning för uppföljning av effekter av permanent trängselskatt enligt alternativ 2.

Tidpunkt	Aktiviteter	Skattade kostnader
Förberedelser (perioden innan återstart samt för del C, även för perioden under år 2007 och 2008)	A- Uppföljningsplan plus förberedelser och diskussioner B- Projektplan C- Förberedelse av olika delanalyser , samordning, samråd (int + ext), mötesdeltagande, expertgrupp, presentation, m.fl. D. Trafiken över snittet: fördelning på fordonsslag, hemkommun, andel genomfarts- trafik.	A: 100 tkr B: 40 tkr C: 500 tkr D: VV-väntar på besked från VV
Andra avgiftsbelagda dagen (torsdag 2/8-2007)	1. Trafikflöden avgiftssnittet, E4, Södra länken, restider 2. Teknisk funktion 3. Intäkter	1: 20 tkr 2: VV 3: VV
Andra avgiftsbelagda veckan (onsdag 8/8 2007)	Aggregerat resultat från första veckan (måndag till fredag) 1. Trafikflöden avgiftssnittet, E4, Södra länken, restider, 2. Teknisk funktion 3. Intäkter 4. Kollektivtrafik (antal påstigande, etc)	1: 40 tkr 2: VV 3: VV 4: 50 tkr
15 sept. 2007 (månadsuppföljning)	Perioden 07-08-01 till 07-08-31 1-4 som ovan 5. Betalningsformer, påminnelser osv.	1 till 4: 120 tkr 5-: VV
15 okt 2007 (månadsuppföljning)	Perioden 07-09-01 till 07-09-30 1-5 som ovan	1-5: 120 tkr
15 nov. 2007 (månadsuppföljning)	Perioden 07-10-01 till 07-10-31 1-5 som ovan D. som ovan	1-5: 120 tkr D: VV
15 dec. 2007 (månadsuppföljning + Storuppföljning 2007)	Perioden 07-11-01 till 07-11-30 1-5 som ovan Oktoberutvärderingen 2007: 6. Trafikarbete i innerstaden/länet 7. Trafikflöden och restider på infarter, innerstadsgator etc. 8. Detaljhandel.	1-5: 120 tkr 6: 500 tkr 7: 1 800 tkr 8: 90 tkr
15 jan. 2008 (månadsuppföljning)	Perioden 07-12-01 till 07-12-31 1-5 som ovan	1-5: 120 tkr
15 apr 2008 (kvartalsuppföljning)	Perioden 08-01-01 till 08-03-31 1-5 som ovan 8. Detaljhandel.	1-5: 120 tkr 8: 90 tkr
15 juli 2008 (kvartalsuppföljning)	Perioden 08-04-01 till 08-06-30 1-5 som ovan 8. Detaljhandel.	1-5: 120 tkr 8: 90 tkr
15 sept. 2007	Perioden 08-07-01 till 08-09-30	

(kvartalsuppföljning)	1-5 som ovan 8. Detaljhandel.	1-5: 120 tkr 8: 90 tkr
15 jan 2009 (Storuppföljning 2008)	<i>Perioden 08-10-01 till 08-12-31</i> 1-5 som ovan <i>Oktoberutvärderingen 2008</i> D. som ovan samt jämförelse mellan våren 2008 och våren 2007 6. Trafikarbete i innerstaden/länet 7. Trafikflöden och restider på infarter, innerstadsgator etc. 8. Detaljhandel+ konsumentundersökning 9. Utredning för trimning/optimering av avgifstsystemet. 10. Ny uppdaterad uppföljningsprogram.	1-5: 120 tkr D: VV-väntar på besked från VV 6: 500 tkr 7: 1 800 tkr 8: 400 tkr 9: 1 000 tkr 10. 100 tkr
TOTAL	<i>Tillkommer kostnad för aktiviteterna D, 2, 3, 5 samt kostnader för informationsavdelningen</i>	8 790 tkr ≈ 8 800 tkr

Bilaga 3: Stockholm Parkerings infartsparkeringar

Namn	Läge	Antal platser	Anmärkning
Bandhagen	Trollesundsvägen	28	Permanent besöks- och infartsparkering i anslutning till Bandhagens centrum och tunnelbanan. Avgift 10 kr/dag, 5 kr/tim.
Blåsut	Åsgärdevägen/Grusåsgränd	120	Kombinerad besöks- och infartsparkering vid Blåsuts tunnelbanestation belägen ovanpå ett av Svenska Bostäders garage vid kv Dalen. Avgift 10 kr/dag, 5 kr/tim. Kommer att försvinna i samband med att nya bostäder byggs ovanpå garaget. Byggstart beräknas till augusti/september 2007.
Farsta centrum	Munkforsplan	205	Permanent besöks- och infartsparkering i anslutning till tunnelbanan vid Farsta centrum. Avgift 10 kr/dag, 5 kr/tim.
Farsta Strand	Ågesta Broväg	106	Permanent infartsparkering vid pendeltågsstationen vid Farsta Strand. Finansierad av trängselskatten. Avgift 10 kr/dag.
Frescati	Ålkistevägen/Bergiusvägen	174	Under Norrtäljevägens viadukt vid Frescati anlade bolaget för ett antal år sedan sammanlagt 174 platser på båda sidorna av underliggande rondell. Parkeringen skulle, förutom infartsparkering, även utgöra parkering för besökande till Bergianska Trädgården, Cosmonova och Riksmuseet. Avgiften är 10 kr/dag, 10 kr/tim. Emellertid hamnade denna parkering innanför tullsnittet under försöksverksamheten med trängselskatt och förlorade därmed sin funktion som infartsparkering. Efter försökets upphörande fyller parkeringen nu återigen sin funktion som infartsparkering fram till dess att trängselskatten återinförs. Närmaste kollektivtrafik är Roslagsbanans intilliggande station Frescati.
Fruängen	Elsa Brännströms Gata	200	Kombinerad avgiftsfri besöks- och infartsparkering bestående av två delar om ca 100 platser vardera vid Fruängens tunnelbanestation. Den ena drivs av trafikkontoret och den andra av Stockholm Parkering. Planering finns för att bygga bostäder på denna plats. Projektet vilar för tillfället varför tidpunkt för eventuell byggstart är osäker. Underhand har diskuterats möjligheter att via exploateringsmedel delvis finansiera infartsparkering i parkeringsdäck under husen.
Hanviken	Skrubba Malmväg/Gudö-broleden	120	Permanent infartsparkering i anslutning till busstrafik till Gullmarsplan. Finansierad via trängselskatten. Belägen i den s k Skrubba-triangeln. Avgift 10 kr/dag.

Namn	Läge	Antal platser	Anmärkning
Hökarängen	Lingvägen 144	64	Permanent besöks- och infartsparkering vid Hökarängens tunnelbanestation. Finansierad via trängselskatten. Detaljplanen medger ett p-däck i två plan om totalt ca 120 platser. Ett p-däck förutsätter extern finansiering. Avgift 10 kr/dag, 5 kr/tim.
Islandstorget	Bergslagsvägen/Blacke-bergsvägen	69	Infartsparkering vid Islandstorgets tunnelbanestation. Inga planer på förändringar kända. Avgift 10 kr/dag.
Johannelund	Johannelunds tunnelbanestation	93	Permanent infartsparkering vid Johannelunds tunnelbanestation finansierad av "Dennispengar". Avgift 10 kr/dag.
P-hus Brommaplan	Klädesvägen 15	203	Permanent p-däck i tre plan för både besöks- och infartsparkering vid Brommaplan och tunnelbanan. Avgift 10kr/dag, 10 kr/tim.
Ropsten	På Gasverkstomten samt vid Shell och JET	842	Infartsparkeringen vid Ropstens tunnelbanestation består av tre delar, Gasverkstomten 534 platser, vid Shell 233 platser och vid JET 75 platser. Merparten av parkeringarna kommer att försvinna inom 5-10 år pga nybyggnation av bostäder. Avgift 12 kr/tim, 30 kr/dag eller 500 kr/mån.
Råcksta	Råckstaplan	265	P-däck i två plan vid Råcksta tunnelbanestation. Finansierad av "Dennispengar". Planarbete har påbörjats för att bygga på p-däcket med tre våningsplan för att användas till parkering för kommande exploateringar med bostäder och kontor inom Vattenfalls område. Byggstart oklar. Påverkar ej antalet platser för infartsparkering. Avgift 10 kr/dag.
Rågsved	Rågsvedsvägen vid Rågsveds centrum	65	Permanent infartsparkering på p-däck vid Rågsveds tunnelbanestation finansierad av "Dennispengar". Avgift 10 kr/dag.
Skogskyrkogården	Sockenvägen/Nynäsvägen	35	Permanent infartsparkering under Nynäsvägen viadukt över Sockenvägen finansierad av trängselskatten. Närmast tunnelbanestation är Skogskyrkogården. Avgift 10 kr/dag.
Sköndal	Sandåkravägen 23	100	Tillfällig infartsparkering i anslutning till bussförbindelse till Gullmarsplan finansierad via trängselskatt. Avgift 10 kr/dag. Marken avsatt för bostadsbebyggelse

Namn	Läge	Antal platser	Anmärkning
			med byggstart tidigast 2009.
Spånga station	Spånga Stationsväg 30-42	85	Kombinerad besöks- och infartsparkering vid Spånga pendeltågsstation. Avgift 10 kr/dag, 5 kr/tim. Programarbete pågår med inriktning på att omdana Spånga centrum och området framför Spånga station inklusive bussterminal mm med byggstart inom 2-4 år. Parkeringen försvinner därmed.
Spånga Tennishall	Spånga Stationsväg 65	50	Kombinerad besöks- infartsparkering i anslutning till Spånga pendeltågsstation. Avgift 10 kr/dag, 5 kr/tim. Finansierad via trängselskatten. Planeras bebyggas med bostäder inom 2-3 år.
Telefonplan	Telefonvägen efter nr 39	64	Kombinerad besöks- och infartsparkering belägen vid tunnelbanestation Telefonplan. Avgift 10 kr/dag, 5 kr/tim. Kommer att bebyggas med nya bostäder. Byggstart tidigast om tre år, dvs 2010.
Västertorp	Bjällervägen 11	80	Permanent infartsparkering belägen nära Västertorps tunnelbanestation finansierad av trängselskatten. För närvarande avgiftsfri.
Åkeshovshallen	Bergslagsvägen	166	På befintlig infartsparkering byggs nya bostäder varför parkeringen, som även fungerar som besöksparkering till Åkeshovsbadet, kommer att vara avstängd under ca ett års tid. Byggstart före sommaren 2007 med färdigställande sommaren 2008. Ett nytt p-däck byggs och kommer i kombination med att nuvarande lokalgata ombildas till tomtmarksparkering ge ca 240 platser för infarts- och besöksparkering. P-däcket finansieras delvis av exploateringsmedel. Avgift 10 kr/dag, 3 kr/tim.
Älvsjö station	Götalandsvägen	171	Kombinerad parkering för besöks- och infartsparkering. Avgift 10 kr/dag, 5 kr/tim. Detaljplanearbete pågår med inriktning på byggstart för i huvudsak bostäder sommaren 2008 varvid parkeringen försvinner. Planarbete för ersättningsplat-

Namn	Läge	Antal platser	Anmärkning
			ser pågår i kv Spikklubban med netto 95 nya platser. Se nedanstående avsnitt.
Älvsjö station	Herr Stens Väg	90	Nuvarande parkering i kv Spikklubban är en kombinerad besöks- och infartsparkering om 90 platser. Avgift 10 kr/dag, 5 kr/tim. Planarbete pågår för att utöka denna parkering med 95 platser till totalt 185 på lång sikt och 215 på kort sikt. Avsikten är att denna parkering skall byggas ut under våren 2008 så att den kan tas i anspråk före sommaren 2008 då parkeringen vid Götalandsvägen måste avtableras. Bolaget har i remissvar på detaljplanen framfört att kv Spikklubban även bör innehålla en byggrätt för ett framtida parkeringsdäck som kan utföras om extern finansiering kan ordnas. Detta skulle ge ytterligare ca 65 platser. Om inte p-däcket kan komma till utförande minskar antalet bpl för infartsparkering vid Älvsjö med ca 75 st.
Total antal platser		3395	