



Kontaktperson Trafikkontoret  
**Siamak Baradaran**  
Trafikplanering  
Telefon: 08-508 279 09 och  
[siamak.baradaran@tk.stockholm.se](mailto:siamak.baradaran@tk.stockholm.se)

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2007-06-12

**Daniel Firth**  
Trafikplanering  
Telefon: 08-508 261 24  
[daniel.firth@tk.stockholm.se](mailto:daniel.firth@tk.stockholm.se)

## **Trängselskattens införande, konsekvenser och förslag till uppföljning**

### **Förslag till beslut**

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

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef

Anette Scheibe  
Avdelningschef

Mats Fager  
Enhetschef



## Sammanfattning

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

Syftet med detta tjänsteutlåtande 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.

## Bakgrund

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 uppbörderna 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/år<sup>1</sup>.

---

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

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.

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 uppbörderna 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 utökade kollektivtrafiken som ingick i Stockholmsförsöket har redan permanentats och det blir ytterliggare 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 utökad 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 anmäldes 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 trängselskatten 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 högtrafikerat 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 vägren 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 högtrafik och nödutrymning.

- Åby trafikplats, tillskapande av fri högersväng för att minska risken för köer i Årstatunneln.
- E4, Kungens kurva-Bredäng, busskörväg 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 Stockholmsförsköket 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 ytterligare 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 1.

### **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 bostadsexploateringar. Detta innebär att cirka 1700 parkeringsplatser kan komma att byggas bort på några års sikt (se bilaga 2). 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 infrastruktursatsningar 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,

**Slut**