



# Analys av trafiken i Stockholm

med särskild fokus på effekterna av  
trängselskatten 2005–2008

## SAMMANFATTNING



TRAFIKKONTORET

[www.stockholm.se/trangselskatt](http://www.stockholm.se/trangselskatt)

2009-09-21

Rapporten är framtagen av WSP  
på uppdrag av Trafikkontoret

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

# Analys av trafiken i Stockholm – med särskild fokus på effekterna av trängselskatten 2005–2008

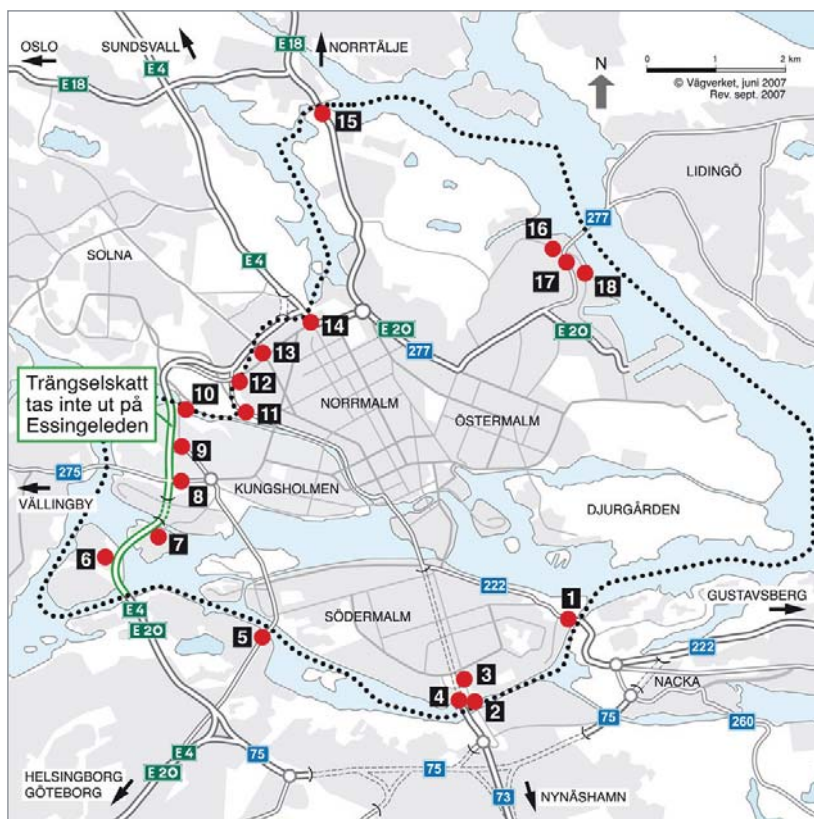
## Trängselskatt i Stockholm

Trängselskatt är en avgift som gäller för passager med vissa fordon vid in- och utfart till Stockholms innerstad mellan 06:30 och 18:30, helgfria dagar. Beloppet varierar 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 samt juli månad är trängselskattefria. Vissa miljöbilar, utryckningsfordon, bussar, diplomatiska och utländska fordon samt motorcyklar är undantagna. Trängselskatten gäller inte heller vid passage via Essingeleden samt resor till och från Lidingö som passerar genom innerstaden inom 30 minuter.

Trafikkontorets mål är att tillgoda behov av god framkomlighet för stadens invånare och näringsliv med minimal negativ påverkan. Försöket med trängselskatt 2006 visade att vägavgifter är ett kraftfullt trafikregleringsverktyg för att optimera användningen av trafikinfrastrukturen och därmed framkomligheten. Försöket omfattade däremot endast ett drygt halvår och skiljer sig något i utformning från nuvarande system t.ex. vad gäller avdragsrätt och undantag. Det har därför funnits skäl att undersöka om effekterna från det permanenta systemet, som infördes augusti 2007, avviker från vad som observerades under försöksperioden.

Mot bakgrund av detta har Trafikkontoret genomfört ett uppföljningsprogram för trängselskattens effekter t.o.m. år 2008, om än mindre

omfattande än den utvärdering som gjordes under försöksperioden. Sammantaget visar uppföljningen att effekterna i transportsystemet under den permanenta trängselskatten i stort liknar de resultat som uppvisades under försöket. Trängselskatten utgör alltså fortfarande ett effektivt styrinstrument i den dynamiska Stockholmstrafiken.



Området som omfattas av trängselskatten.

Källa: Transportstyrelsen

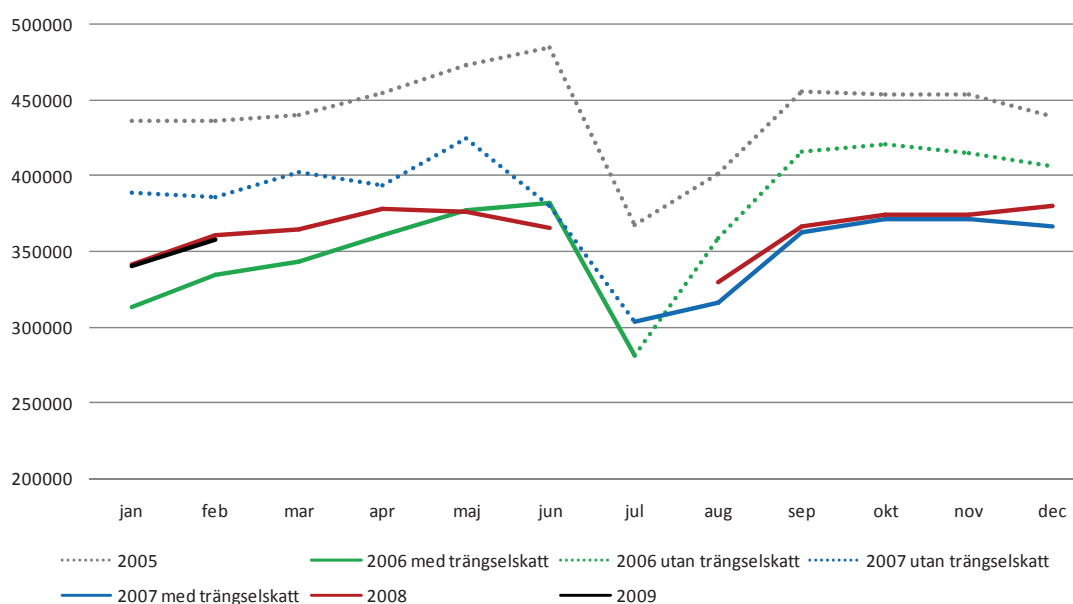
## Fortsatt stor trafikminskning över avgiftssnittet – fast något mindre än under försöket

Under Stockholmsförsöket 2006 minskade trafiken över avgiftssnittet med 22 procent jämfört med situationen innan trängselskatt 2005. Motsvarande

siffror för 2008 var en minskning med 18 procent, d.v.s. fortfarande en kraftig minskning fastän inte lika stor som under försöket. Skillnaden beror bland annat på ovanligt låga trafikmängder under försökets första månader, snarare än påtagligt ökad trafik under våren 2008. Under försökets första månader, och särskilt i januari 2006, fanns nämligen en betydligt större undanträngning av biltrafiken än de 22 procent som kom att betraktas som normalnivå under försökets senare månader. Trafiken har heller inte ökat ytterligare under vintern år 2009 jämfört med 2008. Båda dessa observationer styrker att det framförallt handlade om att en extra stor andel av

bilisterna valde att avstå från att passera innerstadsnittet under de första månaderna efter försökets införande. Detta kan delvis ha berott på vädret då 2006 var en ovanligt snörik vinter, men också på att trafiken i början av år 2006 präglades av anpassning till ett då okänt system. Många var då fortfarande oroliga t.ex. för hur det gick till att betala trängsel-skatt.

Därutöver kan också konstateras att var tredje passage utgör så kallad genomfartstrafik, dvs. är på väg genom staden. Det är alltså ganska många som även under avgiftstid använder innerstadens vägnät utan att direkt ha ett ärende där.



**Genomsnittligt antal fordonspassager per avgiftsdag över trängselkattesnittet mellan 06:00 och 19:00**

### Kraftig ökning av undantagna miljöbilar – och dessa gör fler passager per fordon än genomsnittet

Av det totala antalet fordonspassager över trängselkattesnittet var 28 procent undantagna från betalningsplikt under 2008. Detta innebär att andelen undantagna fordon alltså var ungefär lika stor som under Stockholmsförsöket, men i stället skiljer sig

fördelningen mellan fordonstyper åt. Miljöbilarnas andel av passagererna har ökat från ca 3 procent under försöksperioden 2006 till ca 13 procent under 2008. Taxibilar är däremot inte längre undantagna i det permanenta trängselkattesystemet. Även om vissa taxibilar också utgjorde miljöbilar under 2008 förklarar detta inte helt den kraftiga ökningen av miljöbilspassager som har uppmätts.

Analysen visar även att miljöbilar gör 70 procent fler passager per fordon över avgiftsnittet än medeltalet för betalningspliktiga personbilar. Det ökade miljöbilsinnehavet var sannolikt en huvudsaklig orsak till att trafiken över avgiftsnittet under 2008 inte minskade lika mycket som under försöket. Miljöbilsundantaget gäller till och med juli 2012 för bilar registrerade före den 1 januari 2009.

### **Framkomligheten fortfarande bättre – men inte överallt**

Mätningar visar att 2008 års restider i genomsnitt var kortare på alla typer av uppmätta gator/vägar, med undantag för tvärlederna, jämfört med situationen före trängselskatt. På de inre infarterna hade kötiden på morgonen reducerats nästan till hälften. Framkomligheten på tvärlederna påverkas starkt av pågående vägarbeten i innerstaden, i synnerhet kring Norrtull. Resultaten varierar givetvis mellan enskilda gator och vägar.

### **Små förändringar på Essingeleden och Södra länken**

Medeldygnstrafiken på Essingeleden vid Gröndal var under oktober 2008 nästan oförändrad mot 2007, med cirka 160 000 fordon/dygn. Södra länken (mitt i tunneln) tycktes i stället ha fått ett minskat flöde jämfört med 2007 (minus 4,6 procent). Minskningen under 2008 bekräftas även av trafikledningscentralen som rapporterade färre antal störningar i tunneln under året.

Mätningarna visar också att trafikmängderna i länet i stort sett varit oförändrade mellan 2007 och 2008. Detta innebär att det hittills inte finns några tendenser till att biltrafiken fyller igen det frigjorda utrymme i innerstaden som uppstod vid trängselskattens införande. Trafiken på tvärlederna har dock ökat med 5-10 procent sedan 2005 innan trängselskattens införande. Det beror till viss del på den generella ökningen i länet men också på att tvärlederna blivit mer belastade då färre kör genom city.

### **Bättre miljö, hälsa och trafiksäkerhet med minskad trafik – men fler faktorer spelar in än trängselskatten**

Trängselskattens införande har inneburit att vägtrafiken i Stockholmsområdet har förändrats. Detta har även påverkat trafikens utsläpp av luftföroreningar. En av anledningarna till att trafiknivåerna är något högre med den permanenta trängselskatten än under försöket är att antalet undantagna miljöbilar är fler. Miljöbilarna har dock lägre utsläpp av luftföroreningar än de fordon som inte är miljöbilsklassade. Antalet miljöbilar i Stockholms stad har ökat från cirka 5 procent i slutet av år 2006 till cirka 14 procent i slutet av 2008. Den förändrade fordonsparken och utsläppsbilden med bland annat fler miljöbilar beror naturligtvis inte enbart på trängselskattens införande, men undersökningar visar att befrielse från trängselskatt varit det enskilt viktigaste styrmedlet för att få Stockholmsborna att köpa fler miljöbilar. Analyser av försöket med trängselskatt 2006 visade att koldioxidutsläpp från trafiken i innerstaden minskade med mellan 10 och 14 procent till följd av trängselskatten. Minskningar på ytterligare 4 procent har skattats sedan den permanenta trängselskatten infördes 2007.

Under Stockholmsförsöket bedömdes att den sammantagna effekten på trafiksäkerheten, av kraftigt minskad trafik i kombination med högre hastigheter, var positiv. Olycksstatistik visar på en markant minskning av antalet döda och skadade i Stockholms stad redan från 2003/2004. Inget tydligt trendbrott kan heller urskiljas under försöket eller sedan den permanenta trängselskatten infördes. Det är framför allt skadade bilister som minskat mellan åren 2004 och 2008. Utöver det faktum att färre kör bil på grund av trängselskatt, kan minskningen även förklaras av exempelvis lågkonjunktur och trafiksäkrare bilar. Det är alltså svårt att särskilja effekterna på trafiksäkerheten av just trängselskatten.

## Kollektivtrafiken ökar över avgiftssnittet – till följd av trängselskatt såväl som befolkningsökning

Resandet med kollektivtrafiken över avgiftssnittet har ökat kontinuerligt sedan situationen före trängselskatten år 2005. Totalt sett har cirka 80 000 resenärer per dag tillkommit mellan 2005 och 2008, vilket motsvarar ca 7 procent. Alla kollektivtrafikslag uppvisar en ökning av antalet resenärer över snittet. Tunnelbanan står för hälften av ökningen. Analyser visar också att ungefär hälften av resandeökningen troligen beror på den snabba befolkningstillväxten som pågår i länet.

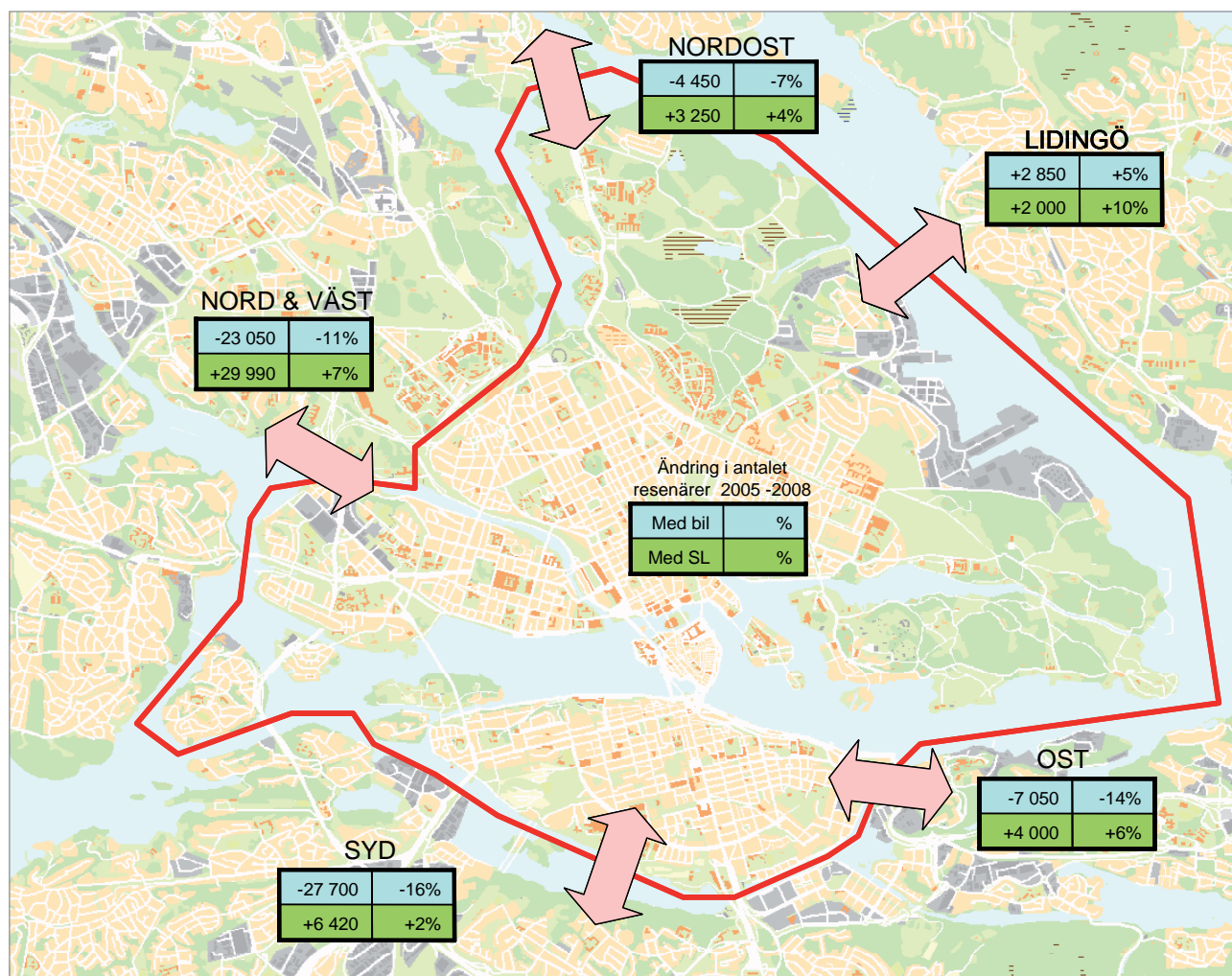
En utökning av kollektivtrafiken skedde i augusti år 2005 som del i Stockholmsförsöket, men utbudet har totalt sett varit ungefär detsamma sedan dess.

Kombinerat med tilltagande antal resenärer mellan 2005-2008 har detta medfört en kontinuerlig ökning av antalet stående och därmed en något ökad trängsel i själva fordonen.

Framkomligheten för bussar har förbättrats på sex av sju infarter efter trängselskattens införande. Vad gäller innerstadens stombussar kan några signifikanta hastighetsförändringar inte påvisas mellan åren med och utan trängselskatt.

## Trafikanterna anpassar sig på flera sätt

Utvärderingen av Stockholmsförsöket, som bland annat omfattade en regional resvaneundersökning, visade att ökningen i kollektivtrafiken inte motsvarade minskningen av bilresor över avgiftssnittet. Slutsatsen var därför att resenärer planerade sitt resande



Ändring i antalet personresor med bil och SL över trängselskattensnittet, 06:30 - 18:30, orsakad av trängselskatt (dvs. skalad för befolkningsökning), mellan hösten 2005 och hösten 2008. Resor med tvärbanan, samt till och från samtliga Essingeledens på- och avfartsramper ingår ej, då det inte är möjligt att särskilja riktning. Siffrorna ska därmed inte summeras.

annorlunda då trängselskatten infördes så att antalet resor totalt sett minskade. Det finns olika sätt för resenärer att förhålla sig till ökade reskostnader på grund av trängselskatten, t.ex. fortsätta resa exakt som tidigare, byta färdmedel/restidpunkt/färdväg eller ställa in resan.

Skillnaden i antalet personresor med bil över innerstadssnittet 2008 jämfört med 2005 uppgår till ca -96 000 per dag, medan motsvarande för kollektivtrafiken var +45 000. Kollektivtrafiken har ökat sin marknadsandel i samtliga riktningar till/från innerstaden. Uppföljningen år 2008 bekräftar slutsatserna från försöksperioden, d.v.s. att troligen ca 50 procent av de ”uteblivna” bilresorna övergått till kollektivtrafiken. Både minskningen av bilpassager och ökningen av passager med kollektivtrafik under perioden tyder på en fortsatt stor effekt av trängselskatten. Därutöver har faktorer som befolkningstillväxten i Stockholms län stor betydelse för det totala antalet resor och medför en ökning i resandet oavsett trängselskatt eller inte.

Trängselskatten kan också tänkas medföra att folk ändrar sitt parkeringsmönster till följd av ändrat bilresande. Parkeringsstatistik mellan 2005-2008 tyder dock inte på något entydigt trendbrott till följd av trängselskatten. Dessutom visade Stockholmsförsökets satsning på infartsparkeringar att det var ökningen i utbudet snarare än trängselskatten som hade den största inverkan på benägenheten att använda dessa parkeringar. Däremot kan konstateras att nyttjandegraden för t.ex. gatuparkering fortlöpande ökat under perioden 2004-2007.

Även omfattningen på cykeltrafiken kan påverkas av ökade kostnader för bilresandet och ökad trängsel i kollektivtrafiken. Antalet cyklister över innerstads- och Saltsjö-Mälarsnittet har ökat kontinuerligt de senaste 20 åren. Det är också fler som cyklar i dag jämfört med åren innan trängselskattens införande, inte minst vid t.ex. Danviksbron respektive Mariebergsbron. Det går dock inte att säga att ökningen i antalet cyklister de senaste åren är en direkt effekt av trängselskatten eftersom årstidsvariationer, cykeltrafikåtgärder, ekonomisk utveckling och väderleksförhållanden också kan ha påverkat resultatet.

## Få står för en stor del av intäkterna – medan genomsnittskostnaden per passage är låg

Analyser av registrerade passager över avgiftssnittet under två veckor i oktober 2008 visar att en stor del av länets privatägda personbilar (37 procent) betalar trängselskatt vid minst ett tillfälle. Däremot kommer knappt 4 procent av samma grupp upp i en kostnad på 200 kr eller mer under de två studerade veckorna samtidigt som dessa står för drygt en tredjedel av intäkterna från privatägda personbilar. Endast var tusende personbil i datamaterialet kommer upp i det högsta möjliga beloppet på 600 kr för tvåveckorsperioden.

De betalningspliktiga personbilarna i analysen gör i genomsnitt 7 passager under de två veckorna till en kostnad på sammanlagt 83 kronor, d.v.s. drygt 11 kronor per passage. De personbilar som är undantagna från trängselskatt gör däremot klart fler passager i genomsnitt. Geografiskt sett är det områden ganska nära innerstaden, med höga genomsnittsinkomster och högt bilinnehav som står för de mest frekventa passagera över avgiftssnittet. Lidingöbor gör överlägset flest passager per invånare. Bland annat är Lidingöborna tvingade att passera snittet för många av sina resor samtidigt som flera av turerna omfattas av det så kallade Lidingöundantaget. Långt ut från innerstaden är invånarna däremot betydligt mindre berörda av trängselskatten.

## Ingen negativ effekt på handeln i innerstaden

Effekterna av trängselskatten på handeln har analyserats genom att jämföra omsättningstrenden i tre företagssektorer: detaljhandel, partihandel och handel med motorfordon & bränsle. Resultaten visar att trängselskatten inte har haft någon negativ inverkan på den totala omsättningen i innerstaden jämfört med resten av länet. För detaljhandeln och partihandeln i innerstaden har omsättningen istället utvecklats mer positivt jämfört med övriga länet. Detta trots en generell avmattning i den svenska handeln sedan sommaren 2007, d.v.s. samtidigt som den permanenta trängselskatten infördes. Även när

det gäller handeln är det svårt att särskilja direkta effekter av trängselskattens införande respektive övriga omvärldsfaktorer.

### Hög funktionalitet i det tekniska systemet

Totalt sett hanterade trängselskattesystemet ca 82 miljoner fordonspassager genom de 18 portalerna runt innerstaden under år 2008. Andelen data som systemet hanterade utan att förlora den uppgick samma år till 99,997 procent enligt Transportstyrelsen. Följaktligen uppvisar trängselskattesystemet en mycket hög funktionalitet. Systemets kapacitet innebär att det är endast vid ett kraftigare haveri, exempelvis ett långt strömavbrott vid en betalstation, som en större datamängd kan gå förlorad.

### Trängselskatten ger nettointäkter – som ökar när driftskostnaden faller

Intäkterna från skattebeslut, expeditions- och tilläggsavgifter samt av Kronofogden indriven trängselskatt uppgick år 2008 till ca 850 miljoner kronor. Vägverkets<sup>1</sup>, Skatteverkets och Kronofogdens administrativa kostnader för trängselskattesystemet uppgick under året till ca 393 miljoner kronor, men i detta ingår en del engångskostnader i samband med förändringar i systemets drift. Från och med 2010, som resultat av effektiviseringar, kommer driftskostnaden att vara cirka 250 miljoner kronor per år. Nettointäkterna kommer därmed att öka från cirka 457 miljoner kronor 2008 till drygt 600 miljoner kronor per år från och med 2010. Överskottet är öronmärkt för finansiering av främst vägätgärder.

### Invånarna i Stockholms stad ökat positiva till trängselskatt

Ingen attitydundersökning har genomförts inom ramen för detta uppföljningsprogram, men däremot har en jämförelse gjorts av olika enkäter som utfördes mellan år 2005-2007. Analysen, som omfattar

Stockholms stad, visar att invånarna ändrat sin inställning till permanent trängselskatt. Inför Stockholmförsöket var inställningen till trängselskatt negativ, för att sedan öka till svagt positiv under själva försöket. I undersökningen från 2007, när det permanenta trängselskattesystemet införts, var attityden ännu något mer positiv.

Kvinnor har i genomsnitt varit mer positiva till trängselskatt under hela perioden (2005-2007). Analyser visar att denna attitydskillnad främst kan förklaras av kvinnors lägre biltillgång. Skillnaden kan därmed vara ett uttryck för att kvinnor betalar trängselskatt i mindre utsträckning än män.

### Framtida uppföljning av Stockholmstrafiken kräver ökat regionalt samarbete och förbättrade metoder

Uppföljningsrapporten visar att det blir allt svårare att särskilja effekterna av trängselskatten både från övriga permanenta och tillfälliga förändringar i transportsystemet samt från omvärldsfaktorer. I ett sammanhang av fortsatt befolkningstillväxt och ökad trafikefterfrågan är det avgörande att säkerställa att transportsystemet svarar upp mot dessa utmaningar och att vi använder både befintlig och nyskapad kapacitet på mest effektiva sätt och med minsta klimatpåverkan. Som ett led i ett sådant arbete behövs ett långsiktigt uppföljningsprogram för det regionala transportsystemet och dess beståndsdelar – med andra ord en kontinuerlig ”temperaturmätning” av Stockholmstrafiken som helhet. Att försöka mäta effekter av enbart trängselskatten blir allt mindre ändamålsenligt.

Ett framtida uppföljningsprogram för Stockholmstrafiken bör ske på regional nivå i samarbete med flera aktörer. Inte minst är ett sådant samarbete viktigt då det även finns andra uppföljningsaspekter som bygger på transportsystemets vidare konsekvenser och därför lämpligen utförs av andra aktörer än Trafikkontoret, t.ex. analyser av handel, miljö, samhälls- och regionalekonomi.

<sup>1</sup> Transportstyrelsen tog över ansvaret för trängselskatten från Vägverket 2009-01-01



Inom ramen för nuvarande uppföljningsprogram har också utvecklingsbehov identifierats för såväl datakvalitet på befintliga mätningar som utökningar av dataunderlaget, exempelvis för restider, cykelresande och attityder. Det finns även utvecklingspotential för att bättre utnyttja insamlade trafikdata från själva trängselskattesystemet. För vissa uppföljningsaspekter, t.ex. trafikarbete och gångtrafik, krävs även vidareutveckling av analysmetodiken.



TRAFIKKONTORET  
[www.stockholm.se/trangselskatt](http://www.stockholm.se/trangselskatt)