

Handläggare
Tobias Johansson
08-508 266 56**Till**
Trafiknämnden
2017-06-15

Nya trängselskattens effekter. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av nya trängselskattens effekter.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Den 1 januari 2016 förändrades trängselskatten i Stockholm med högre belopp, höjt maxbelopp och ny trängselskatt på Essingeleden. I budgeten för 2016 fick trafiknämnden i uppdrag att rapportera effekterna av förändringarna till kommunstyrelsen och detta tjänsteutlåtande utgör avrapportering av detta uppdrag.

I samband med genomförandet av förändringarna av trängselskatten beslutade Trafikverket att tillsammans med bl a Stockholms stad genomföra en utvärdering av avseende

- Förändrade vägtrafikflöden
- Framkomlighetseffekter
- Hur olika grupper förändrat sitt resande
- Effekter på kollektivtrafiken
- Intäkter
- Miljöeffekter

Rapporten blev klar i maj 2017 och finns att ladda ner från Trafikverkets och stadens hemsida.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFlemingatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 266 56
Växel 08-508 272 00
tobias.p.johansson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

I korthet gav den förändrade trängselskatten ca 3% mindre trafik över innerstadssnittet och ca 4% mindre trafik på Essingeleden, med större effekt under skattebelagd tid.

Det finns också uppmätta framkomlighetseffekter i form av kortare restider, som av trafikanter upplevs som att köerna är något kortare eller kommer senare under morgonen och eftermiddagen på vissa stråk. Tunnelstängningarna i Södra länken blev omedelbart färre, tills andra händelser senare under 2016 gjorde att de ökade igen.

Det noteras vissa förändringar för kollektivtrafiken. Dessa bedöms dock bero på andra orsaker än den förändrade trängselskatten.

Bakgrund

Den 1 januari 2016 förändrades trängselskatten i Stockholm med högre belopp, höjd maxtaxa och ny trängselskatt på Essingeleden. I budgeten för 2016 fick trafiknämnden i uppdrag att rapportera effekterna av förändringarna till kommunstyrelsen.

Inför förändringen beslutade Trafikverket att genomföra en utvärdering och dokumentera denna i en rapport. Utvärderingen baseras på data från olika källor och jämför främst hur trafiken i mars 2016 samt oktober 2016 (efter förändringen) skiljer sig från trafiken i oktober 2015 (före förändringen). Effekter på såväl vägtrafik som kollektivtrafik har analyserats.

Analysarbetet har utförts av en konsultgrupp och baseras på dataunderlag från olika organisationer. En arbetsgrupp har varit knuten till projektet med företrädare från Trafikverket, Stockholms stad, Trafik Stockholm, Trafikförvaltningen och forskare från KTH.

Den fullständiga rapporten består av ca 100 sidor med fakta och analyser och finns hos Trafikverket och att ladda ner från Stockholms stads hemsida:

<http://www.stockholm.se/Fristaende-webbplatser/Fackforvaltningssajter/Trafikkontoret/Trangselskatt/Rapporter-2007/>

Nedan följer en bearbetning av rapportens sammanfattning med de viktigaste resultaten och analyserna.

Påverkan på trafikflöden och framkomlighet 2016

Förändringar av systemet för trängselskatt

Sedan systemet för trängselskatt permanentades i augusti 2007 har fordonspassager in och ut ur Stockholms innerstad debiterats med trängselskatt under vardagar mellan 6:30-18:29. I mars 2014 togs beslut i enlighet med Proposition 2013/14:76 om förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm. Syftet med förändringen var att förbättra miljön och framkomligheten i Stockholm samt att bidra till en utbyggnad av tunnelbanan. Trängselskatten i Stockholm förändrades på följande sätt den 1 januari 2016:

- Trängselskatten höjdes i innerstaden, från 20 till 35 kr under högtrafikperioderna. Under mellantrafikperioden ändrades skattebeloppet från 10 till 11 kr.
- Trängselskatt infördes på Essingeleden. Skatten som infördes är som högst 30 kr per passage under högtrafikperioderna, och under mellantrafikperioden är skattebeloppet 11 kr.
- Maxbeloppet höjdes från 60 till 105 kr per dag.

Upplägg och förutsättningar

Under 2015 och 2016 har det skett stora förändringar i delar av Stockholms trafiksystem, samtidigt som bland annat befolkning, bilinnehav och den ekonomiska utvecklingen förändrats. Antalet invånare och antalet registrerade personbilar i Stockholms län har ökat med knappt 2 procent mellan 2015 och 2016.

Den sammantagna bedömningen är att de faktorer som gör att trafiken ökar (till exempel ökad befolkning och ekonomisk utveckling) påverkat betydligt mer än de som dämpar trafikefterfrågan (till exempel högre drivmedelspris).

Tre stora förändringar som inverkar på utvärderingen av hur trängselskatten påverkat trafiken i Stockholm är ombyggnader vid Slussen, Västerbron och kopplingen mellan Essingeleden och Norra länken. Dessa förändringar bedöms främst ha påverkat trafikflödet på Essingeleden i norrgående riktning, både genom förändrat ruttval och till följd av ökad kapacitet.

Bättre framkomlighet i Stockholm efter trängselskatten

Ett huvudsyfte med trängselskatten är att förbättra framkomligheten. Framkomligheten har analyserats med hjälp av flera olika mått på ett antal vägsträckor. Den övergripande bilden är att framkomligheten är bättre vid båda efterundersökningarna än vid utgångsläget i oktober 2015. De största framkomlighetsförbättringarna har uppstått i det som kan uppfattas som svansen på de köer som uppstår på Essingeleden: söderifrån mellan Bredäng och Nyboda under morgontimmarna och norrifrån mellan Hjulsta och Haga under eftermiddagen. På båda dessa sträckor har restiderna minskat med 40-50 procent under den mest belastade högtrafiktiden så att restiden längs dessa rutter blivit 5 till 10 minuter kortare än de var i oktober 2015. Även på flera andra rutter har restiderna förbättrats. Dock är förändringarna där ofta relativt små i jämförelse mot den normala variationen mellan olika resor och dagar. En annan indikator på att framkomligheten förbättrats är att det på de flesta rutter råder trängsel under färre timmar per dag i efterundersökningarna än det gjorde under förundersökningen. Tiden per dag med svår trängsel¹ har minskat med i genomsnitt 40 minuter på de rutter där det måttet analyserats.

För Södra länken halverades kövarningarna och stängningarna under första kvartalet 2016 jämfört med motsvarande period 2015. Däremot ökade antalet stängningar och kövarningar i Södra länken under hösten 2016 jämfört med tidigare år. Detta bedöms bero på att trafikomläggningarna vid Slussen gett ett ökat resande genom Södra länken och därmed mer trängsel.

Trafiken till och från innerstaden minskade

Tabellen nedan visar att trafiken till och från innerstadens trängselskattazon har minskat med ungefär 5 procent sedan trängselskatten ändrades i Stockholm. Minskningen är i princip lika stor oavsett vilken av efterperioderna man jämför mot och den är som störst under eftermiddagens högtrafikperiod.

En farhåga som fanns inför förändringen av trängselskatten var att trängselskatten på Essingeleden skulle öka genomfartstrafiken i innerstaden. Detta har dock inte hänt. De genomförda analyserna visar istället att genomfartstrafiken² i innerstaden varit mindre i båda eftermätningarna, jämfört med oktober 2015.

¹ Definierat som minst 75% förlängning av restiden.

² Genomfartstrafik definieras här som den trafik som inom en halvtimme åker ut ur innerstadszonen genom en annan stadsdel än den körde in i.

Tabell 1. Förändrade flöden till och från innerstaden under vardagar.

INNERSTADEN	Oktober 2015	Mars 2016	Trafikförändring		Oktober 2016	Trafikförändring	
Hela dygnet (00:00-23:59)	435 400	421 900	-13 500	-3%	420 200	-15 200	-3%
Skattebelagd tid (06:30-18:29)	331 500	315 300	-16 100	-5%	317 100	-14 400	-4%
Morgonen (07:00-08:59)	59 800	58 100	-1 700	-3%	56 500	-3 200	-5%
Eftermiddagen (15:30-17:59)	79 300	73 800	-5 400	-7%	74 400	-4 900	-6%

Svårt att avgöra effekterna på Essingeleden

I mars 2016 hade antalet passager på Essingeleden i höjd med Fredhällstunneln minskat med cirka 4-5 procent jämfört med oktober 2015, se *Tabell 2*. I oktober 2016 däremot noteras en ökning med 2-5 procent jämfört med oktober 2015. Trots den stora tillgången till data är det inte möjligt att helt isolera trängselskattens effekt på flödena på Essingeleden eftersom det mellan de båda efterperioderna i mars och oktober 2016 skedde flera förändringar i Stockholms trafiksystem som i högsta grad har effekt på trafiken på Essingeleden. Inte minst innebar körfältsjusteringarna vid Essingeledens anslutning mot Norra länken att kapaciteten på Essingeleden ökade i norrgående riktning. Det innebär alltså att det i oktober 2016 är möjligt för fler fordon att passera på Essingeleden under högtrafikperioden än i oktober 2015 och mars 2016. Bedömningen är därför att mars 2016 ger en bättre bild av hur trafiken på Essingeleden har påverkats av den införda trängselskatten, även om de långsiktiga effekterna från den förändrade trängselskatten inte har fångats fullt ut i den tidiga mätningen.

Tabell 2. Förändrade flöden på Essingeleden under vardagar.

ESSINGELEDEN	Oktober 2015	Mars 2016	Trafikförändring		Oktober 2016	Trafikförändring	
Hela dygnet (00:00-23:59)	156 900	150 500	-6 400	-4%	161 400	+4 500	+3%
Skattebelagd tid (06:30-18:29)	119 400	113 900	-5 400	-5%	121 700	+2 300	+2%
Morgonen (07:00-08:59)	20 400	19 600	-800	-4%	21 300	+1 000	+5%
Eftermiddagen (15:30-17:59)	26 200	25 000	-1 100	-4%	26 800	+600	+2%

Stor skillnad mellan olika trafikantgrupper

Tabellerna ovan visar att trafikförändringarna för innerstaden och Essingeleden totalt sett var ganska små. Vid en djupare analys av olika trafikantgrupper märks större förändringar. Antalet passager med personbilar ägda av privatpersoner (registrerade på fysisk

person) har minskat i innerstaden medan antalet passager gjorda av företagsbilar (personbilar registrerade på juridisk person) ökat något. För Essingeleden blir det ännu tydligare skillnad mellan privat- och företagsägda bilar än i innerstaden. Denna effekt är även förstärkt i den andra efterperioden (oktober 2016) vilket tyder på att alla bilister inte hade anpassat sig till den nya trängselskatten i mars 2016.

Det är alltså stor skillnad i hur olika trafikantgrupper påverkas av trängselskatten. Det beror på att privatresenärer med låg värdering av restid undviker trängselskatten, och därmed ger utrymme för yrkestrafik med höga tidsvärden att resa. Det kan också handla om en ökning av helt *privata* resor som görs med *företagsbilar*. I utvärderingen har det gjorts försök att analysera om i vilken utsträckning förmånsbilar påverkar effekten av trängselskatt, men det har inte varit möjligt att dra några säkra slutsatser.

Kollektivtrafiken

Det noteras vissa förändringar för kollektivtrafiken. Dessa bedöms dock bero på andra orsaker än den förändrade trängselskatten.

Miljöeffekter

Ett av de uttalade syftena i propositionen är att trängselskatteökningen ska bidra till att förbättra miljön i Stockholm. Trafikarbetet, och därmed utsläppen, bedöms ha minskat ett par procent i innerstaden.

Övriga effekter

I rapporten ingår även en sammanfattning av hur intäkterna påverkats av förändringen samt en jämförelse med beräkningar över hur den förändrade trängselskatten skulle förändras.

Intäkterna ökade med ca 700 mkr per år efter justering för andra påverkansfaktorer som exempelvis att Lidingöregeln togs bort.

Jämfört med beräkningar för hur trängselskatten skulle påverka trafiken så visar jämförelsen i allt väsentligt att beräkningarna indikerade att vägtrafiken skulle påverkas mer av den förändrade trängselskatten. Detta bedöms huvudsakligen bero på att andelen trafikanter som är känsliga för trängselskatt är högre i modellen än i verkligheten, och att yrkes- och lastbilstrafik inte förändrar antalet resor eller start- och målpunkt då trafiksystemet förändras.

Trafikkontorets synpunkter

Trängselskatten är ett viktigt styrmedel för att Stockholmstrafiken ska fungera genom att dämpa efterfrågan på bilresor. Därför är det viktigt att förstå hur den fungerar och vilken effekt den har på trafiken och på Stockholmarens resvanor.

Utvärderingen visar att förändringen hade en måttlig, men tydlig, effekt på resandet och att det finns viktiga skillnader i hur trängselskatten påverkar olika grupper.

Utvärderingen baseras bland annat på årliga mätningar från trafikkontoret av framförallt trafikmängder. Tillgången på mätningar av restider för utvärdering av framkomlighetseffekter var dock mer begränsad, varför det är viktigt att denna typ av mätningar utvecklas.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden beslutar att godkänna detta tjänsteutlåtande som rapportering till kommunstyrelsen av nya trängselskattens effekter.

Slut