



SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2017 -10- 16	
Dnr	Rnr

KS 2017/1027

TJÄNSTESKRIVELSE

2017-10-09

Samhällsbyggnadskontoret

Tekniska nämnden
Kommunstyrelsen

Remissvar på Finansdepartementets framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm

Dnr: TN-2017-00778; KS 17/286

Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelsen har för yttrande fått Finansdepartementets remiss "Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm". Ärendet tas upp av Tekniska nämnden för att utgöra underlag till Kommunstyrelsens yttrande i samband med sammanträdet den 27 oktober 2017.

I förslaget diskuteras att förlänga tiden för uttaget av trängselskatt under dagen genom att trängselskatten börjar tas ut redan från kl 06.00 mot dagens 06.30. Sista skatteuttag blir som idag kl 18.29. Vidare införs trängselskatt under vissa dagar före helgdagar, samt under första veckan i juli. Prissättningen delas under året in i två olika perioder, en högsäsong (1 mars – dagen före midsommarafton och 15 augusti – 30 november) och en lågsäsong (övrig tid). Den sammanlagda skatten blir som högst 135 kr under högsäsong och 105 kr under lågsäsong. I dag är det beloppet 105 kr per dag.

En viktig del i denna framställan om förändrad trängselskatt är att den, förutom att minska trängseln i vägnätet, ska säkerställa statens del av medfinansieringen av de objekt som har beslutats i Ramavtal 6 – Storstad Stockholm.

Att justera trängselskatten för att på så vis få fler att flytta över till kollektivtrafik och samtidigt ge de som måste använda vägnätet bättre framkomlighet är rätt tänkt. Södertälje kommun ser vikten av att bygga ut en bra och konkurrenskraftig kollektivtrafik i hela länet som en av de viktigaste parametrarna för att få till stånd en växande storstadsregion med ett hållbart transportsystem. Att då låta trängselskatten vara med och finansiera kollektivtrafiksatsningar i enbart delar av länet är fel signaler att skicka.

Trängselskatten ska säkerställa att framkomligheten i vägnätet är god för de som väljer att använda detta, och då även är beredda att betala för det. Skatteintäkterna bör sedan återgå till länsinvånarna genom att satsningar görs i hela länet för att skapa attraktiva kollektiva transporter.

Beslutsunderlag

Denna tjänsteskrivelse daterad 2017-10-09

Remissvar från Södertälje kommun

Finansdepartementets remiss "Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm"

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Inga ekonomiska konsekvenser för Södertälje kommun

Kontorets/förvaltningens förslag till nämnden:

Nämnden tillstyrker kontorets förslag till yttrande.

Samhällsbyggnadskontorets förslag till kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen avger yttrande till Finansdepartementet gällande remiss "Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm" i enlighet med samhällsbyggnadskontorets förslag.



Rickard Sundbom

Stadsdirektör



Homan Gohari

Tf Samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare: Anders Eklind

Utredningsingenjör

Stadsmiljö

Telefon (direkt): 08-523 020 40

E-post: anders.eklind@sodetalje.se

Beslutet skickas till

Remissvar från Södertälje kommun för "Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm"

I Finansdepartementets remiss "Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm" görs en genomgång av de bakgrundsutredningar som ligger till grund för förslaget.

I förslaget diskuteras att förlänga tiden för uttaget av trängselskatt under dagen genom att trängselskatten börjar tas ut redan från kl 06.00 mot dagens 06.30. Sista skatteuttag blir som idag kl 18.29. Vidare införs trängselskatt under vissa dagar före helgdagar, samt under första veckan i juli. Prissättningen delas under året in i två olika perioder, en högsäsong (1 mars – dagen före midsommarafton och 15 augusti – 30 november) och en lågsäsong (övrig tid). Den sammanlagda skatten blir som högst 135 kr under högsäsong och 105 kr under lågsäsong. I dag är det beloppet 105 kr per dag.

En viktig del i denna framställan om förändrad trängselskatt är att den, förutom att minska trängseln i vägnätet, ska säkerställa statens del av medfinansieringen av de objekt som har beslutats i Ramavtal 6 – Storstad Stockholm. De objekt som ingår i Ramavtal 6 – Storstad Stockholm är följande:

- Tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan
- Roslagsbanan till City
- Spårväg syd (Flemmingsberg-Älvsjö)
- Tunnelbanestation Hagalund

Undertecknare av Ramavtal 6 – Storstad Stockholm är (undertecknades 21/4 17):

- Staten genom Sverigeförhandlingen
- Stockholms Läns Landsting
- Huddinge kommun
- Solna stad
- Stockholm stad
- Täby kommun
- Vallentuna kommun
- Österåkers kommun

Att justera trängselskatten för att på så vis få fler att flytta över till kollektivtrafik och samtidigt ge de som måste använda vägnätet bättre framkomlighet är rätt tänkt. När kollektivtrafiksatsningarna riktas mot en begränsad grupp av kommuner medan uttaget görs av alla som använder vägnätet, är dock risken att förståelsen för höjningen inte får genomslag hos hela länet.

Grundtanken är helt riktig, fler behöver åka med kollektiva transporter, för att ge de som måste använda vägnätet bättre förutsättningar. Det blir även en miljövinst om fordonstrafiken minskar i transportsystemet. Det är även viktigt att förbättra för alla grupper som berörs av den förändrade trängselskatten om systemet ska få acceptans. Södertälje kommun har i sin, 2017 antagna Trafikstrategi visat på skillnaden i restid mellan bil och kollektivtrafik från Södertälje kommun till ett antal målpunkter i länet. Bilen är idag i stort sett överlägsen för alla dessa resor. Södertälje kommun

ser därför vikten av att bygga ut en bra och konkurrenskraftig kollektivtrafik i hela länet som en av de viktigaste parametrarna för att få till stånd en växande storstadsregion med ett hållbart transportsystem. Att då låta trängselskatten vara med och finansiera kollektivtrafiksatsningar i enbart delar av länet är fel signaler att skicka.

Trängselskatten ska säkerställa att framkomligheten i vägnätet är god för de som väljer att använda detta, och då även är beredda att betala för det. Skatteintäkterna bör sedan återgå till länsinvånarna genom att satsningar görs i hela länet för att skapa attraktiva kollektiva transporter.

Boel Godner

Kommunstyrelsens ordförande Södertälje

FRAMSTÄLLAN OM FÖRÄNDRAD TRÄNGSELSKATT I STOCKHOLM

2017-08-28

Sammanfattning

Sverigeförhandlingen föreslår i denna framställan att fyra förändringar genomförs av trängselskatterna i Stockholm, från den 1 januari 2020. Förändringarna består i att trängselskatt tas ut en halvtimme tidigare på morgonen, med högre avgiftsnivå under högtrafikmånaderna, första veckan i juli samt dag före vissa helgdagar. De föreslagna åtgärderna förväntas minska trängseln och förbättra framkomligheten i vägnätet. Maxbeloppet blir 135 kronor per fordon och dag under högtrafikmånaderna, men oförändrat övrig tid.

För att trängselskatten ska integreras i den statliga planeringsprocessen för transportinfrastruktur föreslås att Trafikverket får i uppdrag att genomföra en kontrollstation för trängselskatten vart fjärde år. Kontrollstationen bör ske som en del av det underlag som tas fram för riksdagens inriktningsbeslut för transportpolitiken.

Intäkterna från trängselskatten i Stockholm förväntas tack vare de förändringar som här föreslås öka med cirka 7 500 miljoner kronor över ca 23 år. De ökade intäkterna används för finansieringen av de investeringar i ny transportinfrastruktur för kollektivtrafik som Sverigeförhandlingen på regeringens uppdrag har slutit avtal om med Stockholms läns landsting, Huddinge kommun, Solna stad, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun.

Förändringarna i trängselskatt som här föreslås förväntas i snitt ge minskningar i trafikflödena på de stora lederna om mellan 1 och 4 procent. Kollektivtrafikresandet beräknas öka med 1,0 procent sammantaget jämfört med nuvarande utformning av trängselskatten.

Den föreslagna förändringen av trängselskatten har beretts med berörda intressenter.

Bakgrund

Regeringen uppdrog den 1 juli 2014 åt en särskild utredare (förhandlingsperson) att ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län kring åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Utredningen har tagit sig namnet Sverigeförhandlingen. I uppdraget ingick också att analysera behovet av justeringar i trängselskatten med hänsyn till överenskomna åtgärder och, om ett sådant behov finns, inkludera sådana justeringar i överenskommelserna.

Sverigeförhandlingen har identifierat ett behov av justeringar i trängselskatten i Stockholm och tillsammans med berörda parter tagit fram detta förslag.

Trafikverket har bistått Sverigeförhandlingen med analyser av Trängselskattens utformning i Stockholm. Två rapporter har utgjort underlag för Sverigeförhandlingens bedömningar och förslag; *Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?* och *Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder*.

Det nuvarande trängselskattesystemet i Stockholm

Trängselskattesystemet infördes permanent från och med augusti 2007 och är utformat som en ring runt innerstaden. Passager genom betalstationerna kostade då 20 kronor under rusningstiderna och 10 kronor under mellantrafiken. Det maximala beloppet som togs ut per dag var 60 kronor.

I samband med öppnandet av Norra länken justerades trängselskatten första gången. Justeringen innebar att Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, undantogs från trängselskatt samt att Lidingöundantaget togs bort. Beslutet togs 2013-12-05, men trädde ikraft först när Norra länken öppnade för trafik den 7 september 2015.

Den 26 mars 2014 beslutade riksdagen om en ny trängselsskatt enligt regeringens förslag i proposition 2013/14:76 - Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm.

Det nya trängselskattesystemet i Stockholm trädde i kraft den 1 januari 2016 och innebar att trängselskatten för innerstaden höjdes och att trängselskatt infördes på Essingeleden.

Högsta trängselskattenivån för innerstadszonen är 35 kronor och på Essingeleden 30 kronor. I det befintliga systemet är det maximala trängselskattebeloppet per dygn och fordon 105 kronor, vilket är tre gånger den maximala nivån under dagen.

Utgångspunkter

I ett internationellt perspektiv är Stockholms trafiksystem relativt väl fungerande och andelen resor som görs med kollektivtrafik är hög. Fler åtgärder krävs dock för att minska trycket på regionens ansträngda trafiksystem och stödja den förtätning och tillväxt som både planeras och är nödvändig.

Befolkningen i Stockholmsregionen växer med drygt 35 000 personer per år och väntas nå 2,5 miljoner personer år 2022. Inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling har avtal om fyra nya tunnelbanesträckningar och 78 000 bostäder träffats (dnr N2013/5666/TE).

Regeringen konstaterade i direktiven till Sverigeförhandlingen att trängselskattens utformning påverkar såväl trafikströmmarna som trafiksystemets effektivitet och därmed också vilka investeringar som är lämpliga. Vidare konstaterade regeringen att både åtgärder i tunnelbanan och en östlig förbindelse, liksom eventuella andra åtgärder, behöver bedömas samlat och tillsammans med en analys av och dialog om trängselskattens framtida utformning. Investeringar i infrastrukturen och nya bostäder påverkar resandet på både spår och väg, även om åtgärder genomförs som ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Trängselskatt är ett styrmedel som syftar till att minska trängseln i vägnätet. Den ger samtidigt intäkter som kan användas för att till exempel förbättra infrastrukturen. Trängselskatt kan också minska behovet av att bygga ut trafikanläggningar eller att skjuta fram behovet av kapacitetsförstärkningar. En väl utformad trängselskatt gör att vissa resenärer väljer att resa på ett annat sätt, annan resväg/rutt eller vid någon annan tidpunkt, vilket ger bättre framkomlighet för de kvarvarande trafikanterna. De trafikanter som inte ändrar sitt beteende och därmed betalar trängselskatt, blir åtminstone delvis kompenserade genom att de får en positiv effekt i form av kortare restider.

Trängselskatten kan därmed utgöra en viktig komponent i att skapa ett mer effektivt och inte minst kostnadseffektivt transportsystem i storstäder. Enligt den arbetsstrategi som kallas fyrstegsprincipen och som ska tillämpas i svensk infrastrukturplanering ska de första två stegen *tänk om* (först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt) och *optimera* (genomför åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen) övervägas innan kostsamma investeringar övervägs. Trängselskatten är ett kraftfullt styrmedel som kan användas för detta syfte.

Ramavtal 6 – Storstad Stockholm

Den 21 april 2017 slöts ett avtal mellan Staten genom Sverigeförhandlingen, Stockholms läns landsting, Huddinge kommun, Solna stad, Stockholms stad, Täby kommun, Vallentuna kommun och Österåkers kommun (Ramavtal 6 – Storstad Stockholm) om investeringar i ny transportinfrastruktur för kollektivtrafik. Som en förutsättning för finansieringen av de ingående objekten i avtalet finns förändrade och breddade trängselskatter som alla parter i avtalet står bakom.

I avtalet stipuleras (pkt 6.7) att medfinansiering från Staten även inkluderar de intäkter som föreslagna trängselskattejusteringar medför i Stockholms län. Såvitt gäller trängselskatt noteras att regeringen bereder förslag om trängselskatt i Stockholms län med regionen och andra berörda intressenter, myndigheter m.fl.

Intäkterna från trängselskatter baseras på Trafikverkets beräkningar och utgår från att en första justering av trängselskatt i Stockholm genomförs år 2020 och därefter successivt till år 2045. Beräkningen utgår från dagens penningvärde år 2016. Intäkterna är beräknade utifrån följande förutsättningar:

- *Halvtimme tidigare på morgonen.*
- *Högre avgiftsnivå under högtrafikmånaderna.*
- *Första veckan i juli.*
- *Dag före vissa helgdagar.*

Staten ska bidra med intäkter från trängselskatten medtotalt 7 500 miljoner kronor. En översyn av trängselskatten ska genomföras var fjärde år. Om de faktiska intäkterna från trängselskatten bedöms komma att understiga detta belopp är parterna i avtalet överens om att justering av trängselskatten ska genomföras för att säkerställa att Statens medfinansiering upprätthålls. Beredningen av trängselskattens justering ska ske med Parterna.

Förslag om förändringar av trängselskatten i Stockholm

Sverigeförhandlingen lägger förslag om ändringar i det faktiska skatteuttaget från och med år 2020 och ett förslag om ändrade beredningsrutiner för revidering av trängselskatterna vart fjärde år. Nedan utvecklas förslagen. En utförligare beskrivning av förslagen och analysen bakom dem finns i Trafikverkets rapport *Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?* som bifogas till denna framställan.

Halvtimme tidigare på morgonen

I befintligt system tas trängselskatt ut från kl. 06.30 på morgonen. Köbildningen börjar redan tidigare på morgonen varför en tidigareläggning av skatteuttaget till 06:00 föreslås. Köuppbyggnaden innan kl. 06.30 påverkar även trafiken senare under förmiddagen.

Breddning av trängselskatteperioden innebär att trängselskatt tas ut redan från kl. 06:00 istället för kl. 06:30 som det är med befintligt system. För att det ska bli en jämnare ökning av trängselskattenivåerna ökas även nivåerna mellan kl. 06:30 och 07:30, dvs. perioden med högsta trängselskattenivån under förmiddagen blir längre. Därmed gäller den högsta nivån för en lika lång tidsperiod under förmiddagen som under eftermiddagen.

Eftersom det råder hög trängsel, främst i norrgående riktning på Essingeleden och i Södra länken, bedöms åtgärden ha mycket goda trafikstyrande effekter och leda till förbättrad framkomlighet genom minskade köer och fördröjd köuppbyggnad. Effekten bedöms under högtrafikperiod påverka trafikflödet positivt under hela förmiddagen.

Breddningen av trängselskatteperioden beräknas ge ett intäktstillskott på cirka 80 miljoner kronor per år.

Högtrafikperioderna

I dagsläget är det fortfarande trängsel i innerstaden och på Essingeleden under högtrafikperioderna varför en höjning av trängselskatten under dessa delar av året föreslås.

Högsäsong har av Trafikverket identifierats som mellan vecka 10 (veckan efter sportlovet i Stockholm) och fram till midsommar, samt tredje veckan i augusti (det vill säga efter att skolorna startat) till och med november.

Under denna period höjs trängselskatten med 10 kronor, vilket innebär att den maximala trängselskatten för innerstaden blir 45 kronor under högtrafikperioden och den maximala trängselskatten på Essingeleden blir 40 kronor under samma period.

Att optimera trängselskatten med avseende på trängsel över året bedöms ge goda trafikstyrande effekter. Trafikvolymerna bedöms minska i stora delar av Stockholm, framförallt på Essingeleden, men även på infarter till innerstaden så som Liljeholmsbron, Johanneshovsbron och Tranebergsbron. Detta gör att vägnätet avlastas och trängseln minskar.

Intäktstillskottet för säsongshöjning beräknas till cirka 200 miljoner kronor per år.

Trängselskatt även i juli

Trängselskatt tas inte ut under juli med det befintliga trängselskattesystemet. Det är inte heller möjligt att ta ut trängselskatt under hela juli eftersom en del av perioden behövs för att underhålla systemet. Ur ett underhållsperspektiv skulle dock perioden kunna kortas varför en förlängning av det befintliga trängselskattesystemet föreslås så att även första veckan i juli omfattas.

Att införa trängselskatt under första veckan i juli kan ge vissa positiva trafikstyrande effekter.

Intäktstillskottet för trängselskatt även första veckan i juli beräknas till cirka 30 miljoner kronor per år.

Trängselskatt även dag före vissa helgdagar

I befintligt trängselskattesystem tas trängselskatt inte ut på helgdagar och dagar före helgdagar. Trafikvolymerna och trängseln på vissa dagar innan helgdagar är ungefär lika höga som under vanliga vardagar varför införande av trängselskatt även under en del av dessa dagar föreslås. Det är totalt fem dagar före helgdag per år som föreslås avgiftsbeläggas och dessa listas nedan:

- Skärtorsdagen (alltid på torsdag)
- Valborg (30/4, veckodag varierar)
- Dagen före Kristi himmelsfärdsdag (alltid på onsdag)
- Dagen före Nationaldagen (5/6, veckodag varierar)
- Dagen före Alla helgons dag (alltid på fredag)

Även om dagarna infaller under högtrafikperioden föreslås avgiftsnivån motsvara lågtrafikperiodens avgiftsnivåer. Åtgärden bedöms ha goda trafikstyrande effekter om den införs för de dagar som beskrivits ovan under förutsättning av dessa infaller på en vardag.

Trängselskatt även dag före vissa helgdagar beräknas ge ett intäktstillskott på cirka 20 miljoner kronor per år.

Sammafattning av nya skattesatser

I tabellerna nedan beskrivs de nya skattesatser som föreslås för trängselskatten i Stockholm.

Tabell 1. Belopp för befintligt och nytt system, innerstaden

Tider	Skattebelopp innerstaden (kronor)		
	Befintligt system	Nytt system	
		Lågsäsong	Högsäsong
6.00–6.29	0	15	15
6.30–6.59	15	25	30
7.00–7.29	25	35	45
7.30–8.29	35	35	45
8.30–8.59	25	25	30
9.00–9.29	15	15	20
9.30–14.59	11	11	11
15.00–15.29	15	15	20
15.30–15.59	25	25	30
16.00–17.29	35	35	45
17.30–17.59	25	25	30
18.00–18.29	15	15	20

Tabell 2. Belopp för befintligt och nytt system, Essingeleden

Tider	Skattebelopp Essingeleden (kronor)		
	Befintligt system	Nytt system	
		Lågsäsong	Högsäsong
6.00–6.29	0	15	15
6.30–6.59	15	22	27
7.00–7.29	22	30	40
7.30–8.29	30	30	40
8.30–8.59	22	22	27
9.00–9.29	15	15	20
9.30–14.59	11	11	11
15.00–15.29	15	15	20
15.30–15.59	22	22	27
16.00–17.29	30	30	40
17.30–17.59	22	22	27
18.00–18.29	15	15	20

Kontrollstationer för trängselskatten

Ovan konstateras att trängselskatten är ett kraftfullt styrmedel för att skapa ett mer effektivt transportsystem. För att trängselskatten ska integreras i den statliga planeringsprocessen för transportinfrastruktur och därmed möjliggöra att skatteuttaget optimeras i förhållande till trafikutveckling, inflation, etc. föreslås en kontrollstation för trängselskatten vart fjärde år. Trafikverket bör också i samband med detta redogöra för vilka konsekvenser de nivåer de föreslår skulle få för trafikflödena och trängselskattens intäkter under de kommande fyra åren, samt hur förändringarna i trängselskatt påverkar behovet av andra åtgärder och investeringar i Stockholms transportsystem. Trafikverkets förslag till justeringar föreslås också tas fram i samverkan samt beredas med berörda parter i regionen.

Förutsättningarna för trängselskattesystemets funktion och effektivitet förändras successivt. I viss mån kan dessa förändringar förutsägas, men den exakta utformningen av skatten behöver justeras med visst intervall. Det finns därför behov av att återkommande se över nivåer och utformning av trängselskatten. Detta bör ske som en del av det underlag som tas fram för riksdagens inriktningsbeslut för transportpolitiken som normalt tas fram varje mandatperiod. Ett fyraårigt intervall bedöms som väl avvägt eftersom det enligt Trafikverket tar ca fyra år att analysera, föreslå, besluta och genomföra förändringar av trängselskatten.

En sådan återkommande översyn av trängselskatten bör utgå från att trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten i högtrafik genom att minska restider och restidsosäkerhet. Eftersom trängselskatten verkar genom att minska vägtrafiken kan den också bidra till förbättrad miljö, vilket ska beaktas vid utformningen. Även om det finns mycket som pekar mot att transportefterfrågan långsiktigt fortsätter att öka, vilket alltså skulle motivera höjd trängselskatt, kan man inte utesluta att en översyn även kan motivera en omfördelad eller sänkt trängselskatt. Öppnandet av ny väginfrastruktur så som Förbifart Stockholm skulle kunna vara ett sådant tillfälle. På längre sikt kan även digitalisering, teknikutveckling och införande av andra styrmedel påverka behovet av justerad trängselskatt.

Konsekvensbeskrivning

De föreslagna trängselskatteförändringarna syftar bland annat till att finansiera investeringar i kollektivtrafikåtgärder i Stockholm som överenskommits i Ramavtal 6 – Storstad Stockholm (se ovan). Över investeringsperioden förväntas intäkterna från de trängselskatteförändringar som föreslås bidra med en finansiering om 325 miljoner kronor om året i 2016 års värden. Parterna i Ramavtal 6 – Storstad Stockholm i Sverigeförhandlingen har också åtagit sig att vara öppna för att justera trängselskatten så att statens finansiering för de 7 500 miljoner kronor som staten förbundit sig att bidra med säkerställs. Sverigeförhandlingen bedömer att detta säkerställer att intäkterna från trängselskatten kommer att täcka statens åtagande om 7 500 miljoner kronor.

Transportstyrelsen beräknar att systemanpassningskostnaden blir 0,5 miljoner kronor och den årliga ökade kostnaden bedöms bli 5,2 miljoner kronor. Kostnaden för Transportstyrelsen och Trafikverket för att informera om den förändrade trängselskatten bedöms bli 8 miljoner kronor.

De föreslagna åtgärderna förväntas minska trängseln och förbättra framkomligheten i vägnätet. Förändringarna i trängselskatt som här föreslås förväntas ge minskningar i trafikflödena på de stora trafiklederna i Stockholm om mellan 1 och 4 procent. Minskningarna i trafikflödena är något större under förmiddagens högtrafikperiod än genomsnitt under dygnet.

Kollektivtrafikresandet till, från och inom innerstaden under ett dygn under högtrafikperioden beräknas öka med 1,0 procent sammantaget jämfört med nuvarande utformning av trängselskatten.

Minskningarna av koldioxidutsläppen till följd av förändringarna av trängselskattena följer av minskningen av trafiken. Från trafiken i regionen beräknas koldioxidutsläppen minska med omkring en halv procent.

Idag är det maximala beloppet per fordon och dag 105 kronor, vilket motsvarar tre gånger det högsta trängselskattebeloppet per passage. Med samma beräkningsprincip blir beloppet 135 kronor per fordon och dag under högtrafikmånaderna, men oförändrat övrig tid.

Förslagen innebär en högre beskattning för en arbetspendlare i Stockholmsområdet. För en privatbilist med två beskattade passager till och från arbetet under vardagar beräknas uttaget av trängselskatt med nuvarande lagstiftning till mellan 11 250 och 15 750 kronor per år. Med den nya lagstiftningen beräknas uttaget till mellan 16 230 och 19 300 kronor för år 2020. För trafikanter som passerar trängselskattesnittet tre gånger per dygn blir den nya maximala nivån 135 kronor per dygn under högsäsongen och följaktligen beräknas skatteuttaget till cirka 28 950 kronor, vilket är en ökning med 3 550 kronor jämfört med idag.

En utförligare beskrivning av förslagets konsekvenser och analysen bakom dem finns i Trafikverkets rapport *Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder* som bifogas till denna framställan.

Kontrollstationer för trängselskatten förväntas ge en bättre långsiktig uppföljning av trängselskatten och bidra till att skatten kan användas på ett effektivt sätt. Utredningskostnaden för den återkommande översynen av systemet bedöms bli ca 1 miljon kronor per år.



HG Wessberg

Förhandlingsperson



Catharina Håkansson Boman

Biträdande förhandlingsperson

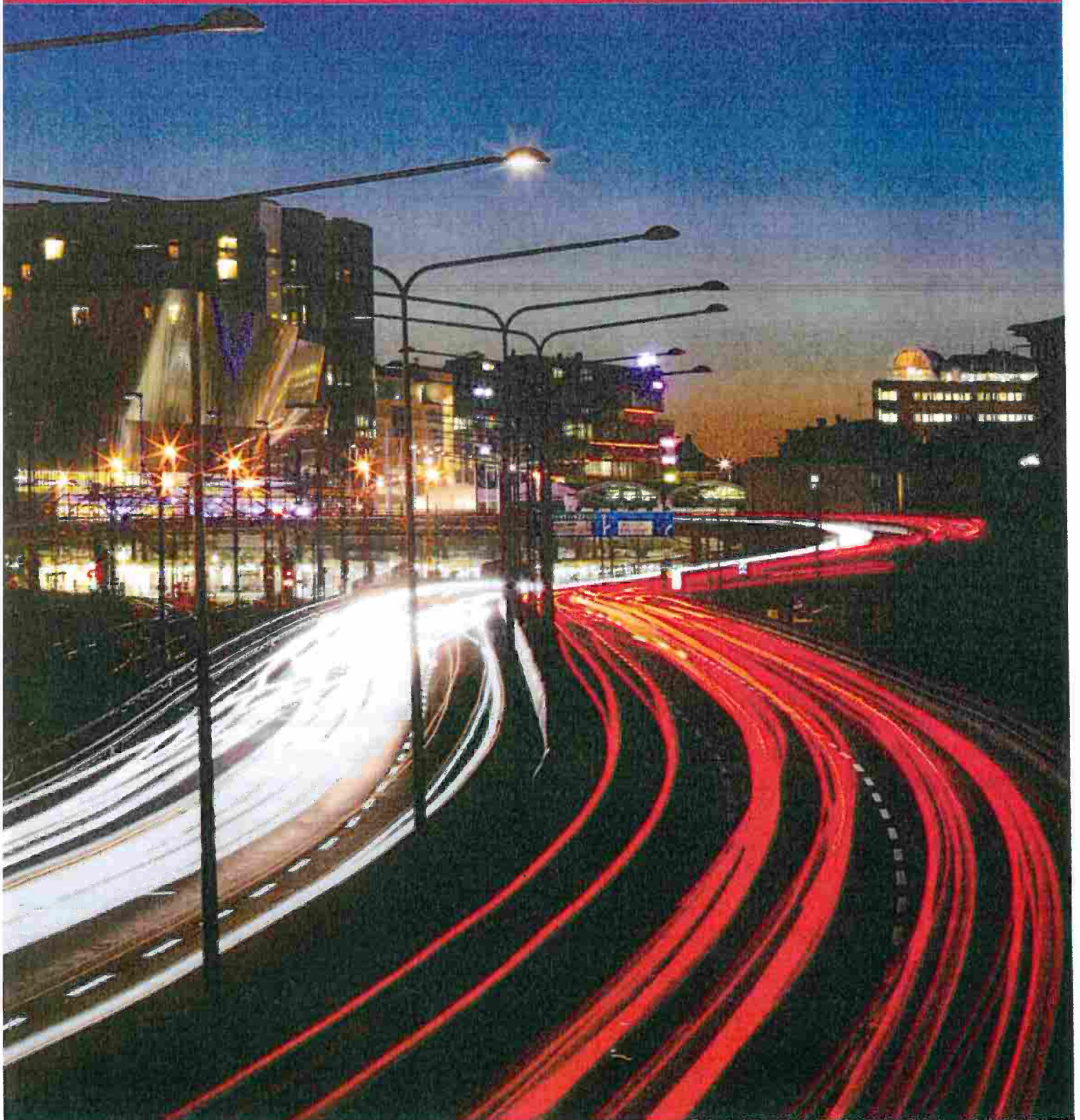
Underlagsrapporter från Trafikverket bifogas

- *Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder*
- *Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?*

Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder

Underlag till Sverigeförhandlingen

25 augusti 2017



Trafikverket

Dokumenttitel: Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder, Underlag till Sverigeförhandlingen, Sammanfattning av arbetsmaterial

Författare: Sandra Samuelsson (WSP Sverige), Rikard Fogelholm (WSP Sverige), Christian Nilsson (WSP Sverige) och Sofia Heldemar (Trafikverket)

Dokumentdatum: 2017-08-25

Ärendenummer: 2015/17932

Publikationsnummer: 2017:163

Kontaktpersoner: Sofia Heldemar och Peter Huledal

Distributör: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg, telefon: 0771-921 921

Sammanfattning

Trafikverket har på uppdrag av Sverigeförhandlingen utrett olika förändringar av trängselskattesystemet i Stockholm¹. En överenskommelse träffades mellan Sverigeförhandlingen och regionala parter i april 2017. Som en del i att finansiera kollektivtrafikinvesteringarna ingår att justera trängselskatten i Stockholm. De justeringar av befintligt trängselskattesystem som enligt Sverigeförhandlingen ingår är:

- 1) Tidigareläggning av skatteperioden med en halvtimme på morgonen, det vill säga att trängselskattskatt tas ut från och med klockan 06.00 på vardagar.
- 2) Trängselskatt införs på vissa dagar före helgdag; skärtorsdagen, valborgsmässoafton, dagen före Kristi himmelsfärdsdag, dagen före nationaldagen samt dagen före alla helgonsdag².
- 3) Första veckan i juli blir skattebelagd³.
- 4) Trängselskatten höjs under högtrafikmånader med 10 kr till 45 kr/passage. Månader som berörs är mars, april, maj och juni samt september, oktober och november med undantag för dag före helgdag⁴.

Utöver ovanstående punkter skall även en översyn av trängselskatten göras vart fjärde år.

För att beräkna effekterna av olika trängselskattenivåer och placeringar av betalsnitt har information om dagens trafiksituation och trafikprognosmodeller använts. Det förändrade trängselskattesystemet bedöms tas i bruk år 2020. De effektbedömningar som presenteras i denna rapport avser perioden fram till dess att Förbifart Stockholm öppnar för trafik, det vill till och med år 2025. Tidigare utredningar har visat att Förbifart Stockholm kommer att få stor påverkan på trafiksystemet i Stockholms län. Den ökade kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet kommer att bidra till förbättrad tillgänglighet och framkomlighet. Ur ett trafikstyrningsperspektiv bör då systemet för trängselskatt ses över och sannolikt justeras¹.

Nyttorna av det förändrade trängselskattesystemet har bedömts utifrån den minskade trängsel som det förändrade systemet ger upphov till. Effektberäkningar har genomförts för att beskriva hur det förändrade systemet för trängselskatt påverkar kollektivtrafikresandet, utsläpp av koldioxid, intäkter samt hur den enskilde trafikanten och företagen påverkas.

Den sammanlagda minskningen i trafikarbete beräknas uppgå till ca två procent en genomsnittlig vardag i Stockholms innerstad och ca en halv procent i Stockholms län. Trafikefterfrågan över trängselskattesnittet för Stockholms innerstad och på Essingeleden beräknas minska med tre procent i genomsnitt ett genomsnittligt vardagsdygn. Det är dock stor skillnad beroende på tid på året. Störst effekt beräknas den förändrade trängselskatten

¹ Trafikverket 2017, *Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?*, 2017:105.

² Under förutsättning att dessa dagar infaller på en vardag.

³ Detta har tolkats som att det är de första 5 vardagarna i juli som blir skattebelagda.

⁴ Exakta datum har inte angetts. Baserat på kunskap om framkomlighet i befintligt trafiksystem bedöms perioderna från vecka 10 till midsommar och från 15 augusti till 30 november vara högtrafikmånader. Undantag är dag före helgdag.

få under högtrafikmånader, framförallt under den tidiga morgonperioden på Essingeleden och i Södra länken. Under lågtrafikmånader (vintermånader) förväntas små framkomlighetsförändringar.

Koldioxidutsläppen i regionen förväntas minska i samma utsträckning som det förändrade trafikarbetet, det vill säga med cirka en halv procent under vardagar.

Kollektivtrafikresandet till, från och inom innerstaden under ett dygn under högtrafikmånaderna beräknas öka med mindre än en procent.

Förslaget om ändrade trängselskatter beräknas sammantaget öka skatteintäkterna med cirka 325-340 miljoner kronor per år från att de införs år 2020 fram till och med år 2025. För en privatbilist med två beskattade passager till och från arbetet under vardagar beräknas uttaget av trängselskatt med den nya lagstiftningen till mellan 16 230 och 19 300 kronor för år 2020. Med nuvarande lagstiftning beräknas uttaget av trängselskatt uppgå till mellan 11 250 och 15 750 kronor per år. För trafikanter som passerar trängselskattesnittet tre gånger per dygn blir den nya maximala nivån 135 kronor per dygn under högsäsongen och följaktligen beräknas skatteuttaget till cirka 28 950 kronor, vilket är en ökning med 3 550 kronor jämfört med idag.

Trafikminskningen till följd av det förändrade trängselskattesystemet innebär samtidigt förbättrad framkomlighet och minskade kötider vilket är positiva effekter som tillfaller företagen och de enskilda trafikanterna.

Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?

Underlag till Sverigeförhandlingen

Sammanfattning av arbetsmaterial, version 12 juni 2017



Trafikverket

Dokumenttitel: Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen? Underlag till Sverigeförhandlingen, Sammanfattning av arbetsmaterial

Författare: Sandra Samuelsson (WSP Sverige), Christian Nilsson (WSP Sverige) och Sofia Heldemar (Trafikverket),

Dokumentdatum: 2017-06-12

Ärendenummer: 2015/17932

Publikationsnummer: 2017:105

Kontaktpersoner: Sofia Heldemar och Peter Huledal

Distributör: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg, telefon: 0771-921 921

Sammanfattning

Trafikverket har fått i uppdrag av Sverigeförhandlingen att utreda olika förändringar av trängselskattesystemet för Stockholms län. I uppdraget ingår även att belysa vilka intäkter de föreslagna trängselskattesystemen kan ge och vilka effekter de beräknas få för trafiken i länet.

Trängselskatt är ett styrmedel som syftar till att minska trängseln och förbättra framkomligheten i vägnätet. En väl utformad trängselskatt gör att vissa resenärer väljer att resa på ett annat sätt, någon annanstans eller vid någon annan tidpunkt, vilket ger bättre framkomlighet för de kvarvarande trafikanterna. De trafikanter som inte ändrar sitt beteende och därmed betalar trängselskatt, blir (helt eller delvis) kompenserade genom kortare restider. Ett trängselskattesystem medför dock i de flesta fall att bilisters tillgänglighet¹ minskar då kostnaden för trängselskatt inte fullt ut kompenseras av de förbättrade restiderna. I ett väl utformat system är nettoförsämringen för bilisterna lägre än intäkterna som tillfaller staten, vilket sammanvägt ger en samhällsekonomisk nytta.

Ett flertal olika förändringar har studerats och bedömts utifrån dess trafikstyrande effekter. Det har även gjorts beräkningar av hur intäkterna från trängselskatt skulle förändras, samt hur de studerade åtgärderna påverkar varandra. Tabellen nedan visar en sammanfattning av de studerade åtgärderna. I tabellen beskrivs även åtgärdernas prioritet utifrån deras trafikstyrande effekter samt årlig intäkt. Prioriteringen är gjord med skalan 1 till 4, där 1 avser åtgärder med hög prioritet och mycket goda trafikstyrande effekter. Den prioritet som anges i tabellen avser tidsperioden år 2020-2025, det vill säga innan Förbifart Stockholm öppnat för trafik. Åtgärder med hög prioritet bedöms ge goda trafikstyrande effekter även innan år 2020. Förbifart Stockholm kommer att få stor påverkan på trafiken genom att främst Essingeleden och delvis även innerstaden avlastas, vilket kan leda till att behovet av trängselskatt där minskar. Därför bör vissa av de studerade åtgärderna åter analyseras när denna påverkan är bättre känd. Vilka åtgärder som avses visas i tabellen på nästa sida.

Det finns även behov av att generellt och återkommande se över nivåer och utformning av trängselskatten så att syftet att förbättra framkomligheten i högtrafik kan upprätthållas. Detta kan t.ex. redovisas som en del av det underlag som tas fram för riksdagens inriktningsbeslut för transportpolitiken som normalt tas fram varje mandatperiod.

Olika styrmedel samverkar och bör i många fall analyseras tillsammans för att rättvisande effekter och utformning ska kunna tas fram för ett eventuellt samtidigt genomförande. Åtgärderna i tabellen har analyserats var och en för sig. Vissa av åtgärderna kan kombineras med andra så som de är utformade i rapporten. Det gäller åtgärd 1 och 10 till 15, d.v.s. breddning av trängselskatteperioden från kl. 6.00 samt åtgärder som berör trängselskatt på helger eller i juli. Andra åtgärder måste justeras i skattenivå och bli föremål för nya analyser för att kunna kombineras. Det gäller åtgärd 2 och 3, d.v.s. ny trängselskatt i Södra länken och högre trängselskatt på Essingeleden. Åtgärd 5 till 9 innebär olika nivåjusteringar av nuvarande trängselskatt och införandet av trängselskatt på innerstadsbroarna. Om något av dessa förslag ska genomföras samtidigt måste nivåerna justeras och kombinationen åter

¹ Tillgängligheten kan definieras som det samhällsekonomiska värdet av den möjlighet som transportsystemet ger att nå värdefulla målpunkter i omgivningen. Antalet målpunkter, deras attraktivitet och transportsystemets funktion sett som restid och reskostnad är viktiga faktorer för tillgänglighetens storlek.

analyseras. Åtgärd 4, att utvidga trängselskatten till närförorterna innebär att gå från en till ett flertal zoner och är ett helt fristående förslag.

Tabell. Sammanfattning av de studerade åtgärderna. Prioritet ur trafiksynpunkt och intäkt avser perioden år 2020-2025, det vill säga innan Förbifart Stockholm öppnat för trafik. Intäkter anges i löpande priser.

Åtgärd		Prioritet ur trafiksynpunkt år 2020-2025	Intäkter år 2020	Motiverad efter 2026
Nr.	Beskrivning			
1	Breddning av trängselskatteperioden från kl. 06:00	1	80 mkr/år	Ny analys behövs efter 2026
2	Anpassning av trängselskattenivåerna på Essingeleden, upp till 35 kr	1	20 mkr/år	Ny analys behövs efter 2026
3	Trängselskatt även för Södra länken, upp till 30 kr (med dagens nivåer på Essingeleden)	1	200-250 mkr/år	ja
4	Utvidgat trängselskattesystem till närförorterna, upp till 30 kr för innerstadszonen och upp till 15 kr för närförortszonerna	1	1 200-1 500 mkr/år	ja
5	Trängseldifferentiering av trängselskattenivåerna under högtrafikperioder <u>under 7 månader</u> , +15 kr i rusningsriktning och oförändrat i motsatt riktning för innerstaden, +10 kr på Essingeleden i båda riktningar	1-2	160 mkr/år	ja
6	Säsongshöjning av trängselskattenivåerna under högtrafikperioderna <u>under 7 månader</u> , upp till +10 kr	2	200 mkr/år	ja
7	Trängselskatt även på innerstadsbroarna, upp till 15 kr	2	220 mkr/år	ja
8	Trängseldifferentiering av trängselskattenivåerna under högtrafikperioder <u>under hela året</u> , upp till +15 kr i rusningsriktning och oförändrat i motsatt riktning för innerstaden, upp till +10 kr på Essingeleden i båda riktningar	3	250 mkr/år	ja
9	Generell höjning av trängselskattenivåerna under högtrafikperioderna <u>hela året</u> , upp till +10 kr	3	300 mkr/år	Ny analys behövs efter 2026
10	Trängselskatt även dag före vissa helgdagar, upp till 35 kr	3	20 mkr/år	ja
11	Trängselskatt även första veckan i juli, upp till 35 kr	4	30 mkr/år	Ny analys behövs efter 2026
12	Trängselskatt på helger under en begränsad tid och vid några få portaler, 10 kr mellan kl. 13:00 och 16:59	4	10 mkr/år	Ny analys behövs efter 2026
13	Höjning av maxtaxa från 3 till 4 gånger högsta belopp	4	30-35 mkr/år	Ny analys behövs efter 2026
14	Generell trängselskatt på helger, upp till 20 kr mellan kl. 11:00 och 18:59	Ej motiverad	260 mkr/år	Nej
15	Höjning av maxtaxa från 3 till 5 gånger högsta belopp	Bör utredas vidare	45-55 mkr/år	Ny analys behövs efter 2026