Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

INFORMATIONSÄRENDE
2020-02-27

Trafiknämnden
2020-03-17, punkt 16

Ärende
TN 2020-0069

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Information om förändrad trängselskatt från och med 1 januari 2020

Ärendebeskrivning

Från och med den 1 januari 2020 gäller nya trängselskatter i Stockholm. Detta informationsärende beskriver förändringen samt redovisar förväntad påverkan på kollektivtrafiken.

Bakgrund

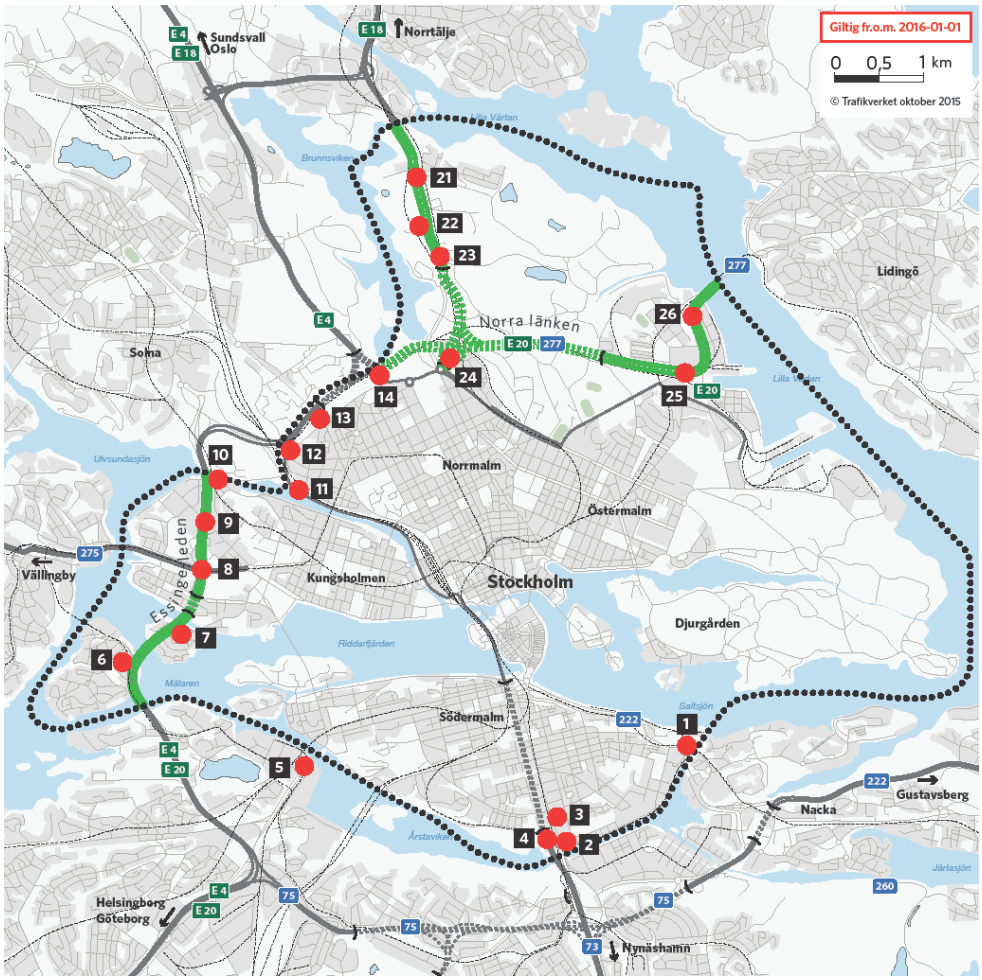
Den svenska staten ingick den 30 mars 2017 ett avtal med de regionala parterna i Stockholm som innebar att fyra nya objekt skulle genomföras samt att trängselskatten i Stockholm skulle justeras som en del i statens medfinansiering av kollektivtrafikinvesteringarna. De nya objekten var tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg Syd, Roslagsbanan till City och tunnelbanestation Hagalund. Den föreslagna justeringen av trängselskatten trädde i kraft den 1 januari 2020.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2020-02-27

Ärende
TN 2020-0069

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)



Figur 1. Placeringen av betalstationer för trängselskatterna. Det sker ingen förändring av betalstationernas placering. Källa: Transportstyrelsen.

Trängselskatten har från och med 1 januari 2020 höjts för fordon som passerar både innerstadssnitten och Essingeleden.

Kollektivtrafiken kan påverkas på två olika sätt:

- ökad efterfrågan på grund av högre kostnader för bilisterna, och
- kortare/mer förutsägbara restider för bussarna på grund av förbättrad framkomlighet i vägnätet.

Underlaget till det aktuella förslaget om förändring av trängselskatten utgjordes av två rapporter från Trafikverket: ”Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen” (Trafikverket; 2017:105, 2017-06-12) och ”Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder” (Trafikverket; 2017:163, 2017-08-25).

Trafikverket prognosticerar att den höjda trängselskatten kommer att öka efterfrågan för kollektivtrafikresor till, från och inom innerstaden med mindre än 1 procent.[1]

Trafikverket gör inte någon prognos för att beskriva effekten av en ökad framkomlighet i vägnätet. Trafikefterfrågan över trängselskattesnittet för innerstaden och Essingeleden beräknas minska med 3 procent i genomsnitt ett genomsnittligt vardagsdygn.[2]

Den föregående förändringen av trängselskatten trädde i kraft 1 januari 2016 och innebar bland annat att trängselskatten utvidgades till att även omfatta Essingeleden. Effekterna av föregående förändring följdes upp av Trafikverket i rapporten: ”Trängselskatten i Stockholm förändrades 1 januari 2016” (Trafikverket; 2017:123, 2017-05-24).

Beslutet att förändra trängselskatten återfinns i Riksdagens protokoll 2017/18:93 där ärendet benämns ”Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur”.

Förändrad trängselskatt den 1 januari 2020

Syftet med trängselskatten

I det ärende som ligger till grund för den senaste ändringen av trängselskatten anges tre syften: att motverka trängsel i vägnätet, att finansiera kollektivtrafik-investeringar samt att förbättra miljön.

Skatteperioden förlängs och avgiften ökar

De justeringar av befintligt trängselskattesystem som nu genomförts innebär:

[1] Trafikverket, 2017:163, sid 9.

[2] Trafikverket, 2017:163, sid 8.

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 helgonsdag[3].

3) Första veckan i juli blir skattebelagd[4].

4) En differentiering mellan låg- och högsäsong införs där trängselskatten under högtrafikmånader höjs med upp till 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 helgdag[5].

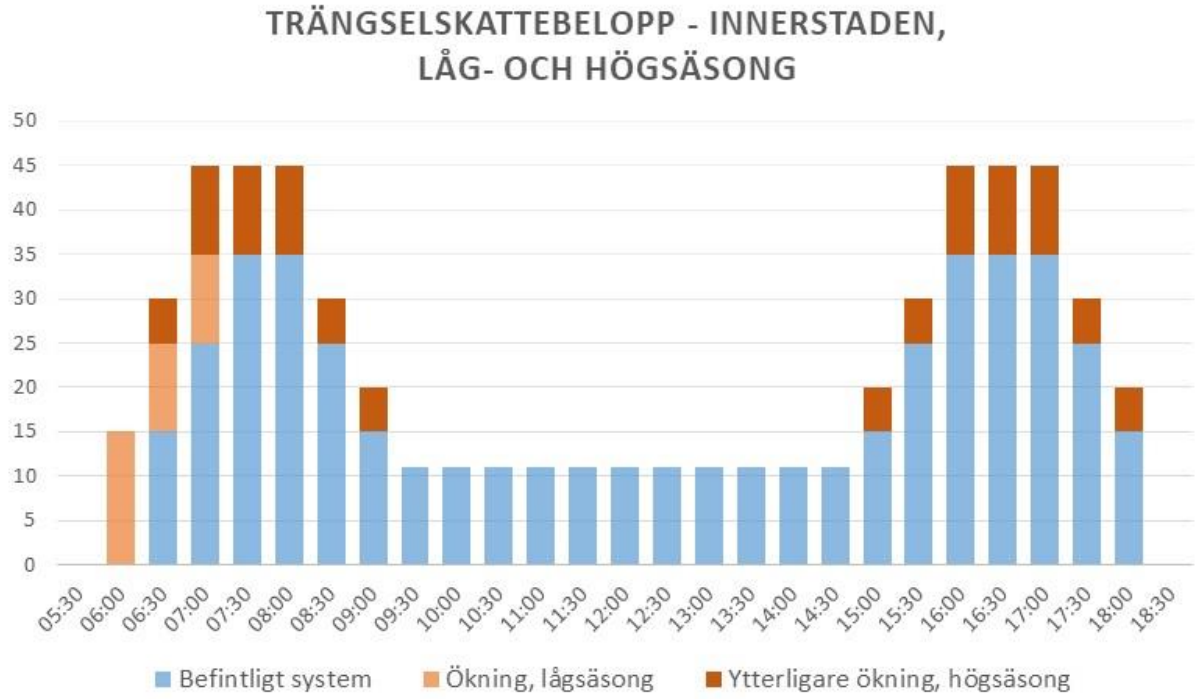
5) Maxbeloppet per kalenderdygn och bil ökar under högsäsong från 105 kronor till 135 kronor.

I Figur 2 och Figur 3 redovisas förändringen av trängselskattenivåerna för innerstadssnitten respektive Essingeleden. De blå staplarna visar den nivå som gällde innan förändringen och därtill läggs de höjningar av trängselskatten som från och med 1 januari 2020 tillkommer under lågsäsong och de ytterligare höjningar (utöver de i lågsäsong) som tilkommer under högsäsong.

[3] Under förutsättning att dessa infaller under en vardag.

[4] Detta tolkas som att det är de första 5 vardagarna i juli som blir skattebelagda. Under resterande del av juli ligger systemet nere för årligt underhåll.

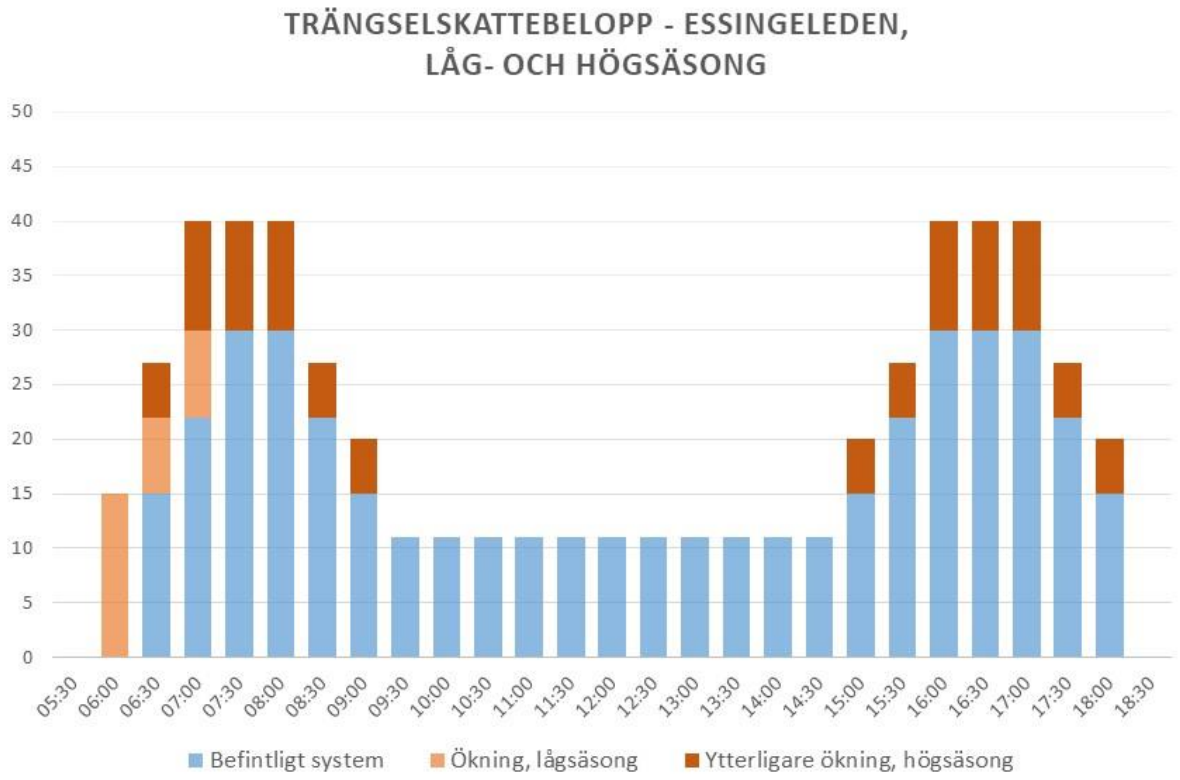
[5] Exakta datum har inte angetts i överenskommelsen. Baserat på kunskap om framkomlighet i befintligt trafiksystem bedöms (Trafikverket 2017:163) perioderna vecka 10 till midsommar och 15 augusti till 30 november vara högtrafikmånader. Undantag är dag före helgdag.



Figur 2. Trängselskattebelopp för innerstadssnitten, befintlig nivå samt de ökningar som tillkommer i låg- respektive högsäsong. Källa: Trafikförvaltningens bearbetning av data från riksdagsbeslut enligt Protokoll 2017/18:93.

Under lågsäsong (december-februari, augusti) ökar avgifterna tidigt på morgonen. Under högsäsong (mars-juni, september-november) sker det ytterligare höjningar av trängselskatten i förmiddagens och eftermiddagens rusningsperioder[6]. För innerstaden ökar avgifterna till som mest 45 kronor per passage. Även skattehöjningarna på Essingeleden följer samma mönster, men det högsta skattebeloppet stannar vid 40 kronor per passage, dvs 5 kronor lägre än för innerstaden.

[6] Under större delen av juli ligger systemet nere för årligt underhåll.



Figur 3. Trängselskattebelopp för Essingeleden, befintlig nivå samt de ökningar som tillkommer i låg- respektive högsäsong. Källa: Trafikförvaltningens bearbetning av data från riksdagsbeslut enligt Protokoll 2017/18:93.

Förslaget innebär sammantaget en högre beskattning för de personer som arbetspendlar med bil inom Stockholmsområdet. Under högtrafiksäsongerna ökar det maximala trängselskattebeloppet per bil och dygn från 105 till 135 kronor. Under den tidigare lagstiftningen har kostnaden för en privatbilist med två beskattade passager till och från arbetet i Stockholms innerstad beräknats till intervallet 11 250-15 750 kronor/år. Under den nya lagstiftningen beräknas motsvarande kostnad per bil öka till intervallet 16 230-19 600 kronor/år för år 2020[7]. Motsvarande kostnader för företag vars fordon kommer upp i det maximala beloppet förväntas öka från 23 625 till 28 950 kronor per bil och år.

[7] Trafikverket, 2017:163, sid 9.

Efter år 2026
De analyser som Trafikverket genomfört gäller för perioden 2020-2025. När utredningen gjordes fanns det en förväntan om att Förbifart Stockholm skulle tas i drift år 2026. Nu har förbifarten försenats och kommer inte öppna före 2030[8]. När den öppnar finns en förväntan att trafikleden kommer att avlasta främst Essingeleden och delvis även innerstaden, vilket bör motivera en justering av trängselskatten[9]. Det kan noteras att Trafikverket framfört att det tar ca 4 år att analysera, föreslå, besluta och genomföra förändringar av trängselskatten[10].

Förväntade effekter på transportsystemet
Trafikverket har analyserat de förväntade effekterna av de nya trängselskattenivåerna med prognossystemet Sampers (Trafikverket, 2017:163).

Effekt på trafikarbetet
Säsongshöjningen förväntas enligt rapporten ge goda trafikstyrande effekter på framför allt Essingeleden och vissa infarter till innerstaden, så som Liljeholmsbron, Johanneshovsbron och Tranebergsbron. Trafikflödena förväntas minska med mellan 1 till 4 procent på de stora lederna under högsäsong och minskningen är något större under förmiddagens högtrafikperiod än för genomsnittet över dygnet.

Nulägesanalysen som gjordes 2017 visade att det rådde hög trängsel under morgonen, framför allt perioden innan trängselskatten började tas ut. När trängselskatten tas ut från och med 06:00 redovisar rapporten en förbättrad framkomlighet genom minskade köer och fördröjd köuppbyggnad. Effekten bedöms påverka hela förmiddagen och störst effekt förväntas på Essingeleden i norrgående riktning och i Södra länken.

---

[8] Trafikverket, pressmeddelande: https://www.trafikverket.se/om-oss/pressrum/pressmeddelanden/Nationellt/2019/2019-11/forlangd-byggtid-och-okad-kostnad-for-forbifart-stockholm/

[9] Trafikverket, 2017:163, sid 4. Även i regeringens proposition 2013/14:76 framfördes bedömningen att trängselskatten på Essingeleden bör sänkas vid öppnandet av Förbifart Stockholm.

[10] Trafikverket, 2017:105, sid 7.

Den sammantagna förändringen uppskattas till en årlig minskning av trafikarbetet under vardagar med ca 2 procent för Stockholms innerstad och med en halv procentenhet i regionen. På Essingeleden minskar trafiken med ca 3 procent i genomsnitt under ett vardagsdygn.

Effekt för kollektivtrafiken
Kollektivtrafikresandet till, från och inom innerstaden under ett dygn under högtrafikmånaderna beräknas av Trafikverket öka med mindre än en procent jämfört med tidigare utformning av trängselskatten[11].

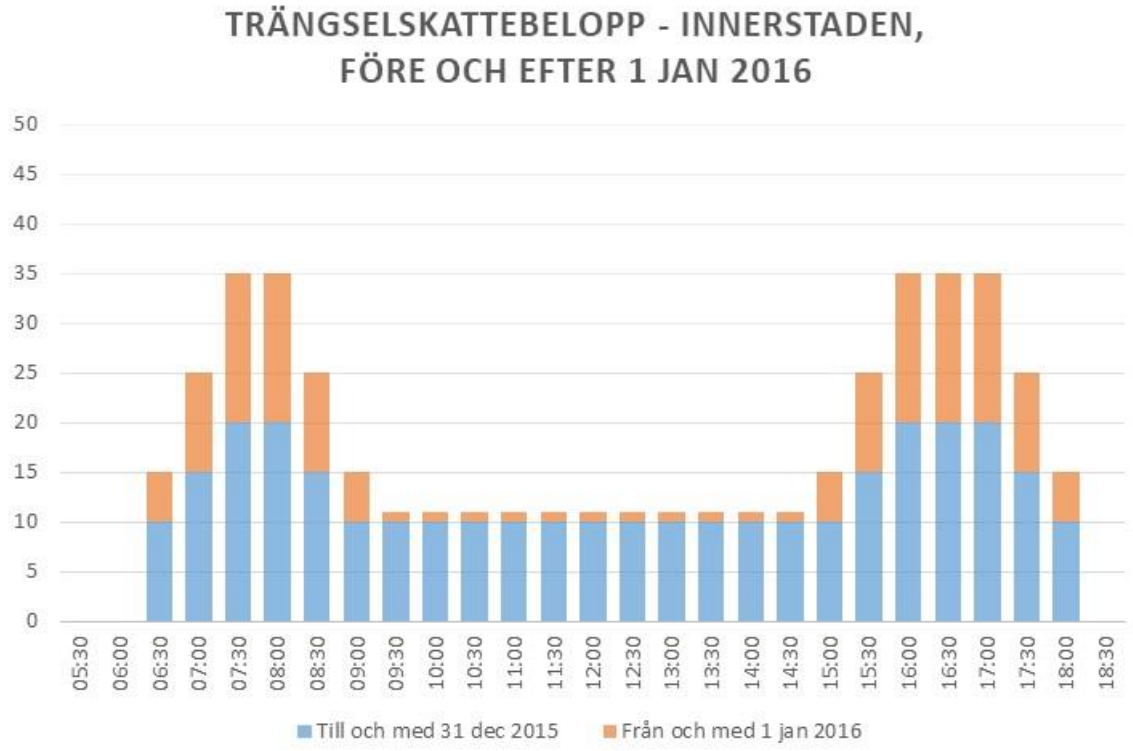
Framkomligheten för bussar bedöms påverkas marginellt av den förändrade trängselskatten.

Erfarenheterna från trängselskatteförändring den 1 januari 2016

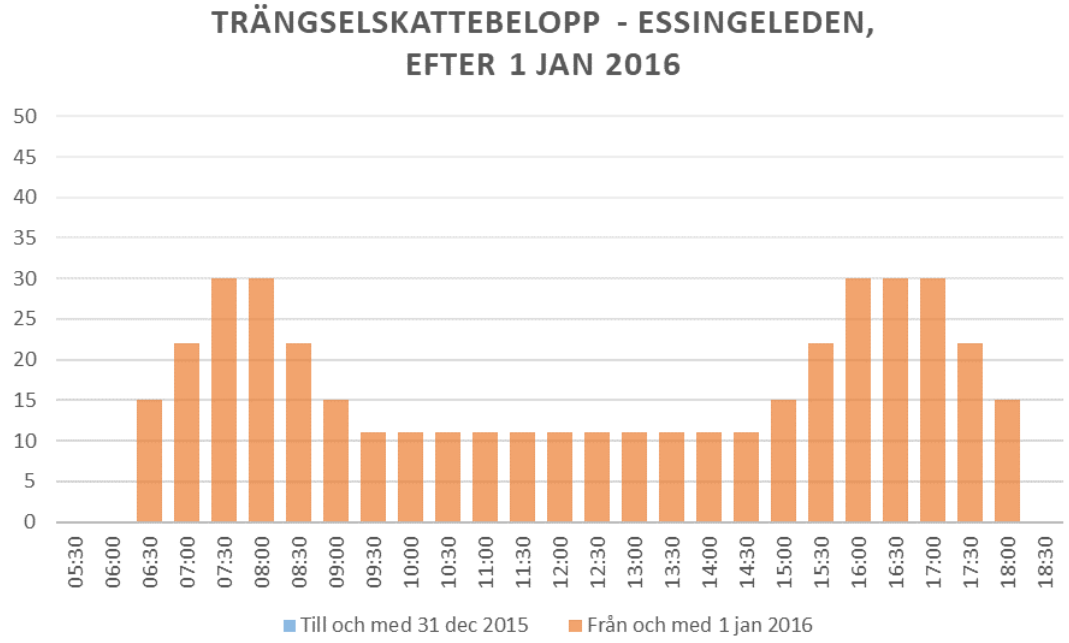
Innehåll förändringen den 1 januari 2016

Föregående trängselskattejustering innebar dels att kostnaden per passage under högtrafikperioderna ökade med 15 kronor, vilket var en ökning med upp till 75 procent, dels att trängselskatt började tas ut även vid Essingeleden. Se nedanstående figurer.

[11] Trafikverket, 2017:163, sid 9.



Figur 4. Trängselskattebelopp för innerstadssnitten, före och efter 1 januari 2016. Källa: Trafikförvaltningens bearbetning av data från Trafikverket. 2017:123.



Figur 5. Införande av en trängselskatt för Essingeleden, före och efter 1 januari 2016. Källa: Trafikförvaltningens bearbetning av data från Trafikverket, 2017:123.

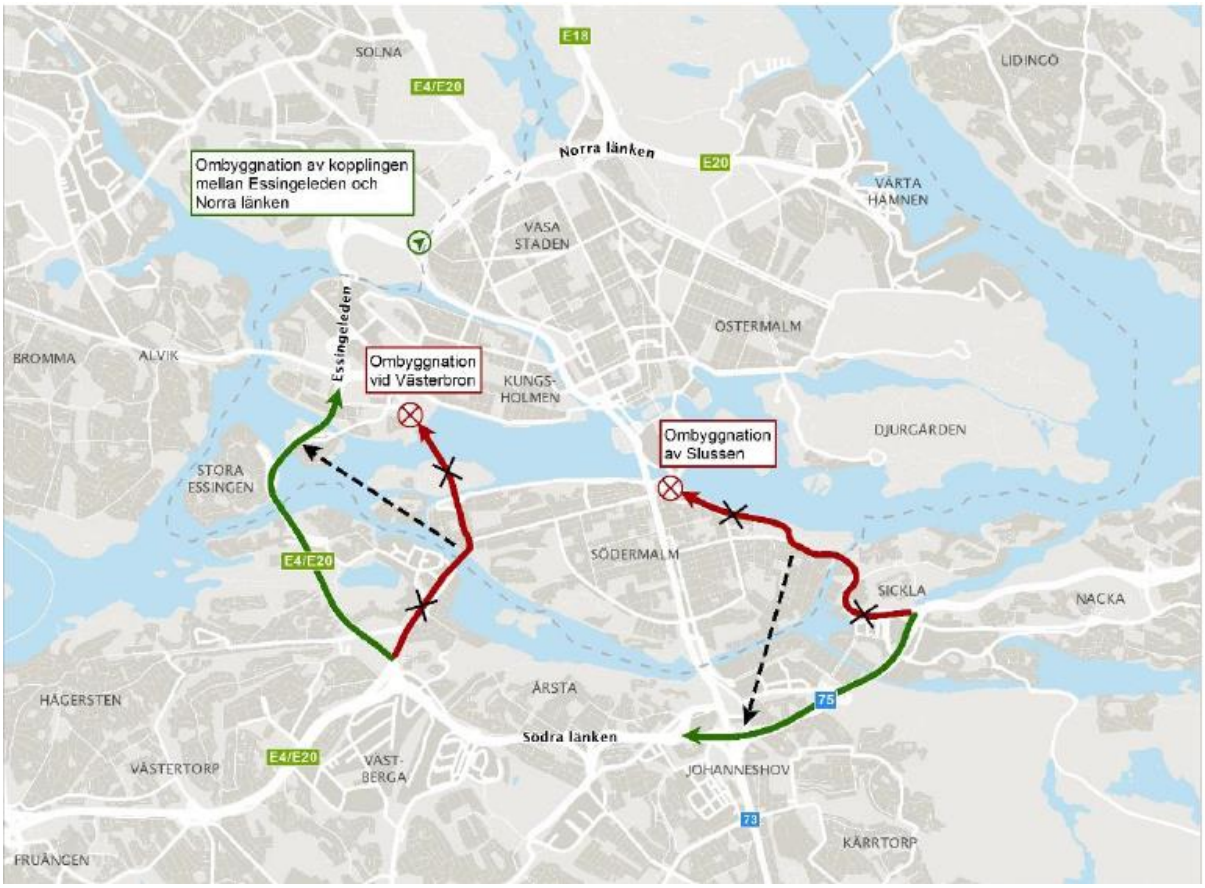
Uppföljning av transportarbetet

Trafikverket har gjort en uppföljning av hur denna justering påverkade väg- och kollektivtrafiken. Analysen gjordes genom att jämföra statistik före och efter åtgärden (oktober 2015 med mars och oktober 2016).

För att mäta antal passager användes statistik från betalstationerna samt från MCS-systemet (Motorway Control System) som är ett automatiskt kövarnings-system som även redovisar genomsnittliga hastigheter vid vissa punkter. För att studera effekter för kollektivtrafiken användes antal av- och påstigande och restider från trafikförvaltningens mätningar.

Under perioden var det små förändringar av bensinpriset där ökningen var mindre än 1 procent och kollektivtrafiktaxorna var oförändrade. Befolkningen ökade under samma period med knappt 2 procent.

Analysen försvårades samtidigt av att det mellan oktober 2015 och oktober 2016 inträffat tre stora infrastrukturförändringar. Dels inverkar ombyggnader vid Slussen och Västerbron, dels förändrades kopplingen mellan Essingeleden och Norra länken. Se figuren nedan.



Figur 6. Schematisk bild över förändringar i vägtrafiksystemet under 2016. Källa: Trafikverket, 2017:123.

Analyserade förändringar

Trafikverkets uppföljning av framkomligheten i vägnätet belyste främst tre olika parametrar:

- genomsnittlig hastighet,
- antal timmar per dygn som det råder trängsel, samt
- antal kövarningar och avstängningar av Södra länken

Därtill analyserade Trafikverket framkomlighet i kollektivtrafiken genom att följa upp restiderna för två busslinjer:

- Stombusslinje 4 mellan Gullmarsplan och Radiohuset,
- Busslinje 818 som är en direktbuss mellan Tyresö/Haninge och Stockholm C

Trafikverkets övergripande slutsats var att framkomligheten blev bättre vid de båda efterundersökningarna jämfört med utgångsläget i oktober 2015. Den största effekten uppkom i kösluten eller i ”svansen” på köerna som uppstod på Essingeleden söderifrån mellan Bredäng och Nyboda under morgontimmarna och norrifrån mellan Hjulsta och Haga under eftermiddagen. Här minskade restiderna med 40-50 procent under den mest belastade perioden vilket innebar 5-10 minuter kortare restid längs dessa rutter. Restiderna blev kortare även på flera andra rutter, men där var skillnaderna små.

Trafikverket konstaterade även att antal timmar per dygn med trängsel minskade och att tiden per dag med svår trängsel minskade med i genomsnitt 40 minuter per dag vid de platser som studerades.

Analysen av antal avstängningar i Södra länken var dock mer svårtolkade eftersom resultaten bedömdes vara påverkade av trafikavstängningar vid Slussen.

Trafiken till och från innerstadens trängselskattezon minskade med ungefär 5 procent under den trängselskattebelagda tiden. På Essingeleden var resultatet mer svårtolkat. Fram till mars 2016 hade trafiken minskat under skattebelagd tid med ca 4-5 procent, men vid jämförelsen med oktober 2016 hade antalet fordon istället ökat. Det senare tolkades som ett resultat av att en förbättring av avfarten mot Norra länken hade påverkat trafikflödet med högre kapacitet som följd.

Sambandet mellan minskad trafikefterfrågan, förbättrad framkomlighet och minskade restider är inte enkel. Vid de mest belastade vägavsnitten, under de mest belastade tidsperioderna, finns det en undanträngd efterfrågan som gör att den minskning av vägtrafiken som följer av högre trängselskatter kan komma att ersättas av andra bilister som nu finner att de har lättare att komma fram. Trafikverket förväntade sig att förändringarna vid dessa platser och vid dessa

tidsperioder istället för att leda till färre fordon per tidsenhet yttrade sig så att köerna inte blev lika långa och att köerna avvecklades snabbare[12].

Trafikverket har inte lyckats koppla förändringar i antal resande med buss till förändring av trängselskatten. Det gick inte heller att se någon tydligt förbättrad framkomlighet för stombusslinje 4 och busslinje 818.

Koppling till RUFS 2050 och måluppfyllelse

I de regionala ställningstagandena i ”Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050”[13], lyfts trängselskatt och andra styrmedel som ett verktyg att säkerställa förutsägbar framkomlighet för godstransporter, kollektivtrafik och annan nyttotrafik. Det kan noteras att Trafikverkets analyser inte närmare studerar godstransporternas framkomlighet, men allt som leder till minskad trängsel i vägnätet gynnar även godstransporternas framkomlighet. Trafikanalyserna i RUFS 2050[14] visar på likartade slutsatser som Trafikverkets analyser.

RUFS 2050 betonar vikten av att verka för en ökad regional samsyn kring ekonomiska styrmedel samt att dagens trängselskattesystem på sikt behöver utvecklas och täcka in ett större geografiskt område än i nuläget för att säkerställa en förutsägbar framkomlighet. I Trafikverkets underlagsrapport studeras även införande av trängselskatt till närförorterna, vid innerstadsbroarna samt i Södra länken – men ingen av dessa åtgärder genomförs denna gång.

Trängselskattens effekter kan bidra till att nå de två övergripande målen *En tillgänglig region med god livsmiljö*[15] och *En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp*[16] samt till delmålet om att *Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter i jämförelse med 2015, och minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång,*

---

[12] Trafikverket, 2017:123, sid 35.

[13] Stockholms läns landsting, *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050*, sid 140, 143-144.

[14] Stockholms läns landsting, *Strukturanalyser för Stockholms län och östra Mellansverige år 2050*. Rapport 2017:16.

[15] RUFS 2050, sid 39.

[16] RUFS 2050, sid 42.

cykel och kollektivtrafik[17]. Effekterna kan även bidra till den regionala prioriteringen att *styra mot ett transporteffektivt samhälle*[18].

Fortsatt arbete

Trafikverket har i uppgift att följa upp effekter av förändring av trängselskatten från och med 1 januari 2020. Trafikförvaltningen deltar i en referensgrupp för den utredning som Trafikverket leder. Trafikverket kommer med hänsyn till att tidigare trängselskatteinförande lett till små förändringar i kollektivtrafiken inte genomföra några särskilda mätningar av kollektivtrafik. Trafikförvaltningen följer samtidigt förändringar av resande och trafik kontinuerligt och är beredd att bistå Trafikverket med uppgifter och det underlag som efterfrågas.

Sara Catoni
Tf. förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

[17] RUFS 2050, sid 42.
[18] RUFS 2050, sid 44.