

Regeringen
Finansdepartementet
Box 22067
103 33 Stockholm

Yttrande - Förändrad trängselskatt i Stockholm

Remissyttrande över Regeringens framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm (Fi 2013/2867)

Dnr KS13/216-510

Ekerö kommuns ställningstagande

Ekerö kommun förordar inget av de föreslagna scenarierna.

Sammanfattande slutsatser

En framställan i dessa frågor är, enligt Ekerö kommuns uppfattning, för närvarande inte aktuell - långt innan resultatet av Stockholmsförhandlingen är klar. Staten kan inte kräva höjda trängselskatter utan att presentera konkreta förslag, med färdig finansiering av den transportinfrastruktur som avses byggas.

Ekerö kommun avvisar förslaget att trängselskatten utökas till Essingeleden innan Förbifart Stockholm är byggd - och är bestämt emot att utöka trängselskatten till Saltsjö-Mälarsnittet, eftersom förslaget för Ekeröbornas vidkommande resulterar i dubbla trängselskatteer, även om passagen genom Stockholm blir marginell.

Det är viktigt att beakta faran i att genomföra förändringar av trängselskatteuttaget i ett alltför tidigt skede, om drygt två år. Det finns risk för att regelsystemet för trafikanterna blir svårare att förstå och att den allmänna acceptansen för nuvarande skattenivå försvagas.

Ekerö kommun är belägen i en av de långsiktigt allra snabbast växande regionerna i Sverige. Dessutom har Ekerö kommun haft den tionde högsta befolkningstillväxten i Sverige under en fyrtioårsperiod och den femte högsta befolkningstillväxten i Stockholms län under stora delar av det senaste decenniet. De kommande 20 åren bedöms antalet Ekeröbor öka med omkring 40 procent.

Åtgärder som gynnar framkomligheten i hela nordvästsektorn måste därför genomföras så snart som möjligt.

Ekerö kommun har upprepat framfört att fordonsflödena i högtrafik på förmiddagar och eftermiddagar inte blir acceptabla, med mindre än att

Ekerövägen breddas mellan Ekerö centrum och Nockeby, att en fyrfältsfunktion anordnas på sträckan mellan Nockeby och Brommaplan - samt att infrastrukturinsatser som främjar ett betydligt bättre trafikflöde vid Brommaplan och i Västerort, skyndsamt kommer till stånd. För många Ekeröborna vidkommande utgör vägsträckan mellan Brommaplan och Kungsholmen ett av de mer frekventa vägvalen - eftersom de boende i kommunen vid arbetspendling, i allt större utsträckning söker sina målpunkter i andra delar av regionen. Essingeledens tillfarter och avfarter är lokaliserade till Kungsholmen - och då fordonsköer till och från Stockholm och halvcentrala bandet även emanerar i detta område, drabbas Ekeröborna i likhet med många andra trafikanter av de trafikproblem som över tid blir allt mer besvärande i den enskildes vardag.

Bakgrund

Regeringen föreslår förändringar i nuvarande lagstiftning gällande trängselskatt i Stockholm. Trängselskattemedel tillfaller Staten. Efter beslut i Riksdagen, bedöms ett nytt system vara byggt och driftsatt tidigast den 1 januari 2016.

En förhandling om regional infrastruktur har inletts under ledning av Regeringens förhandlingspersoner HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman. Uppdraget är att tillsammans med Stockholms läns landsting, och berörda kommuner - ta fram förslag till genomförande av åtgärder som stödjer bostadsbyggandet och ger god samhällsnytta. Förhandlingen berör även frågan om behov av en höjd och bredare trängselskatt som en del i en långsiktigt hållbar trafikplanering för den växande regionen, men även för att ge intäkter som kan bidra till finansiering av tunnelbaneutbyggnaden. Stockholmsregionens befolknings- och näringslivstillväxt har skett i betydligt snabbare tempo än tidigare prognoser har visat.

I en framställan från Finansdepartementet beskrivs tre olika scenarier, utan förordande. Dessa är:

- **A.** Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden.
- **B.** Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden samt höjd trängselskattenivå på befintligt snitt.
- **C.** Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden, höjd trängselskattenivå på befintligt snitt samt trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet i högtrafik.

Nuvarande trängselskatt

Trängselskatt uttas för passage med motorfordon, vid 18 punkter som har skapat en sluten ring kring Stockholms innerstad, mellan kl. 06.30-18.30. Skattebeloppen skulle variera mellan 10 kronor, 15 kronor, respektive 20 kronor per passage, men uttaget är maximerat till 60 kronor per dygn. Trängselskatten har sammantaget haft en betydande trafikdämpande effekt.

Remissförslagets tre delar

Höjd trängselskattenivå på befintligt snitt

Sedan trängselskatt infördes på försök i januari 2006 har skattenivån inte ändrats. Förslaget innebär en höjning av trängselskatten med cirka 50 procent under högtrafik på förmiddagen (kl. 06.30-09.30) samt eftermiddagen (kl. 15.00-18.30), det vill säga ett uttag om 15 kr, 22 kr, respektive 30 kr per passage. Under mellanperioden kvarstår den skattenivå om 10 kr, som för närvarande uttas. Det maximala beloppet höjs som konsekvens av ovanstående till 90 kr per dygn.

Tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden

I Stockholmsöverenskommelsen från år 2009 ingår ett beslut att införa trängselskatt på Essingeleden, när Förbifart Stockholm trafiksätts efter år 2021. Ett genomförande av förslaget skulle innebära att trängselskatt på Essingeleden tidigareläggs minst sex år.

Nya trängselskattesnitt föreslås därför på Kungsholmen, intill på- och avfarterna vid trafikplats Kristineberg samt vid Tranebergsbron. Det föreslagna skatteuttaget här skulle vara 15 kr, 22 kr, respektive 30 kr - vilket betyder samma nivåer som till och från innerstaden.

En resenär som färdas mellan länshalvorna via Essingeleden medför enbart ett skattebelopp - medan trafikanter på resa via innerstaden passerar två betalsnitt, vilket resulterar i dubbelt så hög kostnad. Av den analys som framtagits, framgår att med ett nytt snitt lokaliserat vid trafikplats Kristineberg, anses de flesta oönskade ruttval på innerstadens gator kunna undvikas.

Trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet i högtrafik

På innerstadsbroarna norr om Södermalm - Slussen, Centralbron och Västerbron - föreslås totalt tre nya betalsnitt. Trängselskatt om 5 kr, 10 kr, såväl som 15 kr per passage skulle i detta fall uttas under högtrafik under förmiddagen (kl. 06.30-09.30), likväl som högtrafik under eftermiddagen (kl. 15.00-18.30). Under mellantiden uttas ingen skatt. Samma skattebelopp föreslås även i befintliga betalsnitt vid trafikplatserna Stora Essingen,

Kristineberg samt Fredhäll för att, enligt framtagna analys, reducera antalet önskade ruttval via innerstaden.

Det nuvarande undantaget att utta trängselskatt för Essingeleden tills dess att Förbifart Stockholm trafiksätts, grundar sig på en avsikt att upprätthålla möjligheten att resa mellan de norra och södra länsdelarna utan att passera ett betalsnitt. Ett skatteuttag har åtminstone tidigare befarats medföra konsekvenser för näringslivstillväxt och motverka strävan för socioekonomisk utjämning i regionen.

Förväntade effekter av de föreslagna åtgärderna

Trafikeffekter vid genomförande av förslagen

I det fall remissförslaget genomförs, förväntas år 2020 trafiken på Essingeleden reduceras med omkring 14 procent, medan trafiken vid innerstadssnittet och vid Saltsjö-Mälarsnittet förväntas reduceras med omkring 7 procent - i jämförelse med att inte genomföra föreslagna trängselskatteåtgärder.

Detta förhållande kan jämföras med effekten av den ursprungliga trängselskatten. Under tiden från år 2005 till 2012 har fordonsmängden reducerats med cirka 20 procent. Under samma tidsperiod har befolkningen i Stockholms län ökat med nära 200 000 personer.

Ett ytterligare reducerat trafikflöde ger ökad framkomlighet. Detta beror på att körlängderna vid högtrafik på främst förmiddagarna förväntas minska, inte minst vid flera viktiga "flaskhalsar" som är av betydelse för Ekeröborna: Fredhällstunneln och Västerbroplan - men även vid Klarastrandsleden, Hornstull samt Skeppsbron. Störst effekt på den regionala framkomligheten bedöms nås med uttag av trängselskatt på Essingeleden.

Kollektivtrafiken utgör redan en stor del av resorna till och från innerstaden. Andelen resor mot innerstaden vid högtrafik på förmiddagarna, bedöms med föreliggande förslag öka med omkring 1,5 procent.

Miljöeffekter vid genomförande av förslagen

Det är främst det reducerade trafikarbetet som lämnar de mest omfattande miljöeffekterna. Remissförslaget bedöms minska det totala antalet fordonskilometer med knappt 2 procent i innerstaden och 1 procent i länet, sannolikt med minskad emission i luft som följd.

Detta kan jämföras med en reduktion av emissionen med omkring 15 procent i innerstaden och drygt 2 procent i länet till följd av trängselskatteförsöket.

Trafikreduceringar som kan variera mellan 2-10 procent kan i och kring den centrala staden - under högtrafik på förmiddagarna - komma ett antal tungt belastade fordonsstråk till del. Detta skulle lokalt kunna resultera i positiva miljöeffekter, primärt i form av lägre partikelhalter, likväl som reducerade bullernivåer.

Samhällsekonomiska effekter vid genomförande av förslagen

I det fall samtliga föreslagna trängselskatteåtgärder genomförs, bedöms detta från och med år 2016 leda till ökade intäkter med totalt omkring 630 miljoner kr per år. Dessa tillkommande ekonomiska medel ska sannolikt hänföras till höjd trängselskattenivå på befintligt snitt: cirka 22 procent, tidigarelagd trängselskatt på Essingeleden: cirka 49 procent samt trängselskatt på Saltsjö-Mälarsnittet i högtrafik: cirka 29 procent.

I analysen bedöms den samhällsekonomiska nyttoeffekten bli förhållandevis stor, eftersom åtgärderna kan avlasta innerstadens gatunät och därmed sannolikt förbättra framkomligheten.

Trängselskatt när Norra länken trafiksätts

Ekerö kommun lämnade ett remissyttrande, daterat den 21 augusti i år, över Regeringskansliets promemoria - med anledning av en föreslagen förändring av tillämpningsområdet för trängselskatt. Då trafikleden Norra länken färdigställs för trafik år 2015, kommer detta vägsystem sannolikt inte att bli föremål för trängselskatt. Den så kallade Lidingöregeln - som innebär att resande till och från Lidingö under vissa förutsättningar inte ska betala trängselskatt - blir i detta läge verkningslös och föreslås därför utgå. Ekerö kommun hade inget att invända emot förslaget. I yttrandet tillades dock att det är mycket angeläget att inte heller boende, yrkesverksamma och besökare i Ekerö kommun kommer att omfattas av trängselskatt, efter det att Förbifart Stockholm/E4 och den breddade Ekerövägen/Rv 261 har tagits i drift. Skälet till detta är att människor som färdas till och från Ekerö - i likhet med dem som färdas till och från Lidingö - inte har några alternativa vägval att tillgå.

För Ekerö kommun

Leif Kåsthag
Planeringssamordnare
Kommunledningskontoret

Kopia till:
fi.registrator@regeringskansliet.se