

Framställan om förändrad trängselskatt i Stockholm

Sammanfattning

- SKL anser att trängselskattesystemet är ett effektivt styrmedel för att minska trängseln i vägnätet och främja en hållbar stadsmiljö.
- SKL är positiva till att förändra trängselskatten för att minska trängseln och säkerställa Statens medfinansiering av kollektivtrafikinvesteringar i Stockholms län.
- SKL vill framhålla att effekten av höjningar och utvidgningar av trängselskatten inte kan antas bli lika stora som vid ett införande av trängselskatt eftersom de mest priskänsliga resorna redan har prisats ut.
- SKL anser det viktigt att förankra förändringar i trängselskattesystemet bland medborgarna och att målet med förändringen tydligt kommuniceras.
- SKL anser att trängselskatten är positiv ur intäktssynpunkt, men främst bör användas som styrmedel.
- SKL anser att beslut rörande trängselskatt bör överföras till den lokala eller regional beslutsnivån.

Förslag om förändring av trängselskatten i Stockholm

Trängselskatten är ett effektivt styrmedel för trafiken och är den enskilda åtgärd som har betytt mest för att minska trängseln och öka framkomligheten i Stockholmsregionen under de senaste tio åren. Trängselskattens styrka som verktyg är att den är flexibel och kan ändras relativt snabbt, jämfört med den tid som behövs för att bygga ut trafiksystemet för att få ökad kapacitet.

Föreslagna ändringar av trängselskattesystemet förväntas avlasta vägnätet och leda till att trängseln minskar. Enligt Trafikverkets rapport "Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder- Underlag till Sverigeförhandlingen (25 augusti 2017)" bedöms förändringarna ge goda trafikstyrande effekter på Essingeleden och för vissa infarter till innerstaden. Trafikflödena beräknas minska med mellan 1 och 4 procent på de stora lederna under högrafikmånaderna. Effekten bedöms bli som störst på Essingeleden och i Södra länken.

Förändrad trängselskatt säkerställer Statens medfinansiering av kollektivtrafikinvesteringar

Enligt Trafikverket medför förslaget att trafikarbeten under vardagar minskar både i Stockholms innerstad och i regionen, samtidigt som kollektivtrafikresandet till, från och inom innerstaden ökar. Möjligheten att justera trängselskatten säkerställer Statens medfinansiering av kollektivtrafikinvesteringar i Stockholms län och är en del av uppgörelsen mellan landstinget i Stockholm och ett antal kommuner i länet i Sverigeförhandlingen. Intäkterna beräknas öka med 325 MKr/år.

Effekten av höjning och utvidgning av trängselskatt

Enligt VTI:s rapport "The Swedish Congestion Charges: Ten Years On - and Effects of Increasing Charging Levels (2017)" reducerades trafiken med omkring 20 procent vid trängselskattens införande i Stockholm 2006 och förändringen har permanentats. Vid en höjning av trängselskatten är priselasticiteten liten, vilket medför att effekten av höjningar och utvidgningar inte kan antas bli lika stora som vid introduktion av trängselskatt. De mest priskänsliga resorna har redan prisats ut och en stor andel av trafiken som inte påverkas av avgifter kan inte reduceras genom höjd trängselskatt. Allmänheten kommer därmed inte att uppleva att trängseln minskar i samma utsträckning som avgiften för trängselskatt ökar. SKL anser att en överflyttning av resenärer från bil till kollektivtrafik är en del av lösningen på trängselproblematiken och vill även framhålla skattens positiva effekt på trafikens klimat- och miljöpåverkan.

Förankra förändringar i trängselskattesystemet bland medborgarna

Rapporten "The Swedish Congestion Charges: Ten Years On - and Effects of Increasing Charging Levels (2017)" visar även på att stödet för trängselskatt är instabilt. Mellan 2013 och 2016 har stödet för trängselskatten minskat med drygt tio procentenheter. SKL anser därför att det är viktigt att höjningen förankras hos medborgarna och att målet bakom höjningen tydligt kommuniceras.

Trängselskatten är positiv ur intäktssynpunkt men bör främst användas som styrmedel

Uppbyggnaden av ett trängselskattesystem är kostsam, men väl på plats klarar systemet avgiftshöjningar utan att driftkostnaderna ökar nämnvärt. SKL anser att en höjning av trängselskatten är gynnsam ur intäktssynpunkt samtidigt som det är viktigt att konstatera att trängselskatten främst bör användas som styrmedel.

Sveriges Kommuner och Landsting

Anders Henriksson
1:e vice ordförande