

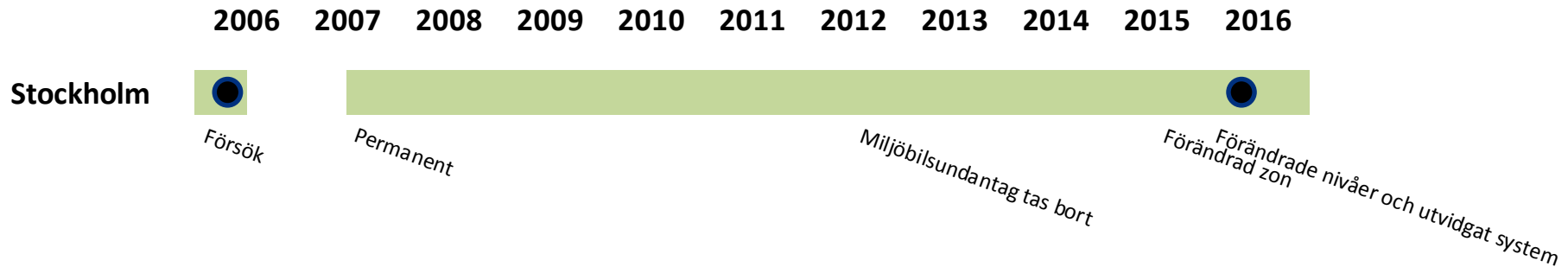
Trängselskatt – lärdomar och idéer för framtiden

Christian Nilsson, WSP Analys & Strategi



2017-03-20

Stockholms system för trängselskatt



→ **Lärdom 1:**

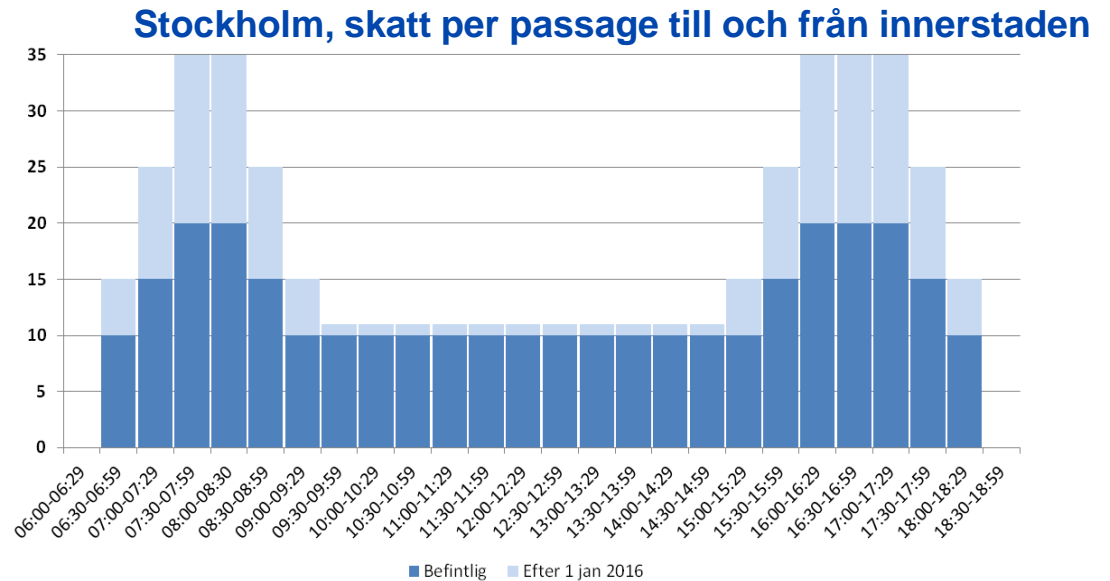
Tröga system, svårt att få till beslut.

→ **Idé 1:**

Försök utforma ett flexiblare system som kan anpassas till rådande trafiksituation.

Nivåer

- **Högst skatt då det är mest trängsel**
- **Skatt per passage**



- **Lärdom 2:**
Var tydlig med att systemet skall vara anpassat till trängsel.
- **Idé 2:**
Försök ha ett mer (geografiskt) flexibelt system, trängseln är inte densamma överallt.
- **Idé 3:**
Det är bättre att ha många ställen med lägre nivåer än få med höga.

Har det varit lyckade försök?

→ Stockholm

- Stort motstånd då beslut fattades.
 - Mot trängselskatt
 - Mot politiska beslut
- Ganska snabb acceptans
- Folkomröstning

→ Göteborg

- Vändigt lite information då beslutet fattades.
- Lägre acceptans än i Stockholm.
 - Politikermisstro?
 - Intäkterna till Västlänken (många är emot)
 - Inte mycket trängsel att ta bort – små nyttor
- Folkomröstning

→ Lärdom 3: Information innan införande är viktigt.

→ Lärdom 4: Svårt med folkomröstningar

- Vem skall delta?
- Hur skall frågorna utformas?
- Hur skall resultaten tolkas?

→ Idé 4: Frikoppla trängselskatt och satsningar på infrastruktur.

→ Idé 5: Undvik folkomröstningar.

Trafikförändringar

→ Vägtrafik

- Störst minskning där trängselskatt tas ut, men även spridningseffekter.
- Lite kunskap om individuella förändringar
 - Många effekter samtidigt
 - ”Individuella förändringar större än nettoförändringar”.
 - Vissa betalar inte.

→ Kollektivtrafik

- Viss förändring. Ungefär hälften av de tidigare bilresorna flyttar till kollektivtrafik.

→ Gång- och cykeltrafik

- Är förändringen märkbar?

→ Lärdom 5:

Om trängselskatt skall införas, gör det för att påverka vägtrafiken, inte för att öka kollektivtrafik, gång och cykel!

→ Idé 6:

Förbättra för övriga färdmedel för att öka acceptansen.

Övriga effekter i samhället

→ Handel

- Inga systematiska effekter.
- Har inte kunnat visa att omsättningen i centrum har ändrats.

→ Bostäder och verksamheter

- Inga effekter ha påvisats.

→ **Lärdom 7: Överskatta inte trängselskattens effekt på "övriga samhället".**

→ **Snabbare planering och utbyggnad av infrastruktur genom finansieringslösning.**

→ **Lärdom 8: Det finns "risk" att intäkter intecknas för väldigt lång tid framöver.**

Egna reflektioner och idéer för framtiden

→ Fungerar det?

- Ja – om utformningen är korrekt!
- Hur skall det optimeras – ur intäktssynpunkt eller baserat på samhällsekonomisk effektivitet?

→ Skulle kunna vara ett mer effektivt styrmedel

- Ändras sällan – borde kunna ändras oftare!
- Mer differentiering.
 - T.ex. olika nivåer ut respektive in mot innerstaden.
- Fler platser.

→ Beslut fattas ofta på politisk grunder

- Utformning är dock "trafikanpassad"

→ Rättviseaspekt

- Är de tidigare investeringarna i infrastruktur gjorda enligt samhällsekonomiska principer?
 - "Risk" för att de som betalar straffas dubbelt?
- Hur skall resultat presenteras för beslutsfattare?

De tre viktigaste...

→ Lärdomarna:

- Finns det trängsel fungerar trängselskatt.
- De individuella förändringarna är större än nettoförändringarna.
- Var tydlig i kommunikationen, och undvik folkomröstningar.

→ Idéerna:

- Systemet skulle behöva vara mer flexibelt.
- Bättre med trängselskatt på många ställen och lägre nivåer än få och höga.
- Frikoppla utformningen från finansieringsfrågor.

Tack för er uppmärksamhet!



christian.nilsson@wspgroup.se

+46 10 722 86 54



LOKAL FOLKOMRÖSTNING I STOCKHOLM OM
MILJÖAVGIFTER / TRÄNGSELSKATT
I STOCKHOLMS STAD

Miljöavgift / trängselskatt innebär att avgifter tas ut i biltrafiken i syfte att minska köer och förbättra miljön. Intäkterna återförs till Stockholmsregionen för investeringar i kollektivtrafik och vägar.

Anser du att miljöavgifter / trängselskatt skall användas i Stockholms stad?

≡ **JA** ≡

Folkomröstning i Göteborg om trängselskatt

Göteborgs Stad har tillsammans med Staten, Göteborgsregionen, Region Halland och Västra Götalandsregionen ett avtal om Västsvenska paketet.

Trängselskatten som infördes i Göteborg 2013 ingår i avtalet och har tre syften: minska trängseln, förbättra miljön och delfinansiera Västsvenska paketet. Paketet innehåller bland annat en ny Götaälvbro, pendeltågtunnel, en ny älvförbindelse och investeringar i kollektivtrafik.

Kommunfullmäktige har efter ett folkiniciativ beslutat att hålla en rådgivande folkomröstning.

Anser du att trängselskatten ska fortsätta i Göteborg efter valet 2014?

JA

NEJ

Valsedel utan kryss eller med fler än ett kryss betraktas som ogiltig.

130912-003-010