

16 AUGUSTI 2006

MILJÖAVGIFTSKANSLIET

Telefon: 08-508 299 68 Fax: 08-508 299 92

Kontaktperson: Litti le Clercq

PRESSMEDDELANDE:

MÅNGA LÄNSBOR BETALADE TRÄNGSELSKATT IBLAND, MEN FÅ MER ÄN 100 KR PER VECKA

En stor andel av bilisterna i länet betalade trängselskatt åtminstone då och då. Under en studerad tvåveckorsperiod betalade nära hälften av ägarna till privatägda bilar i Stockholms län trängselskatt vid minst ett tillfälle. Samtidigt var det få som betalade mycket trängselskatt. Endast omkring 4 procent av länets privatägda fordon, motsvarande cirka 1,2 procent av länsinvånarna, kom upp i en totalkostnad för trängselskatt på 100 kr eller mer per vecka. Dessa 4 procent stod för en tredjedel av skatteintäkterna från privatägda fordon.

Det konstaterar analysgruppen i den sammanfattande slututvärderingen av Stockholmsförsöket.

De grupper som i genomsnitt betalar mest trängselskatt per person är män, höginkomsttagare, gifta/sammanboende med barn samt boende i innerstaden och på Lidingö. Dessa grupper tjänar också i genomsnitt mest på de kortare restiderna. Avgörande för vad de sammanlagda fördelningseffekterna blir, alltså vilka grupper som "vinner" och "förlorar" sammanlagt, är hur intäkterna används.

Både tjänsteresenärer och yrkestrafikanter är som grupper betraktade nettovinnare redan innan de fått del av intäktsanvändningen. Värdet av restidsvinsterna är för dem högre än betald trängselskatt.

De resvaneundersökningar som gjorts hösten 2004 och våren 2006 visar att länsinvånarnas bilresor över avgiftssnittet minskade med cirka 20 procent på grund av trängselskatten. Ungefär hälften av minskningen är bilresor till och från arbete eller skola. Kollektivtrafikresorna ökade med cirka 5 procent men ersatte inte alla uteblivna bilresor. Men så gott som alla pendlare som inte längre tog bilen över avgiftssnittet valde att i stället åka kollektivt. De som pendlar mellan norra och södra länshalvorna tog Essingeleden istället för att köra genom innerstaden – men de utgör en liten grupp. För resor i andra ärenden, t ex inköp

och fritid, ersattes bilresorna inte av kollektivtrafikresor utan i stället av andra ruttval, ändrad start-/målpunkt, eller genom samordning av ärenden (effektivisering).

- De nu presenterade rapporterna ger en bra kompletterande bild av hur miljöavgifter/trängselskatt har påverkat stockholmarna under försöket. Miljöavgiftskansliet fortsätter att mäta trafiken under augusti och september för att se hur den påverkas när trängselskatten upphört. Den hittillsvarande trafiken visar en tydlig ökning under augusti, säger Gunnar Söderholm, biträdande stadsdirektör och chef för Miljöavgiftskansliet.

Utvärderingsrapporterna finns på www.stockholmsforsoket.se under Utvärdering och mätningar/Utvärderingsrapporter.

Analysgruppen består av:

Lena Smidfelt Rosqvist, Tekn. Dr, forskningsledare Trivector

Cecilia Henriksson, Fil. Lic., VD Inregia

Lars Hultkrantz, Professor i nationalekonomi, Örebro universitet/VTI Borlänge

Staffan Algers, Tekn. Dr, Adj. professor KTH, seniorkonsult Transek

Jonas Eliasson, Tekn. Dr., trafikforskare Transek

Christer Ljungberg, Tekn. Lic, VD Trivector

Lena Nerhagen, Ek. Dr, forskare VTI

Karin Brundell-Freij, Tekn. Dr, univ. lektor Lunds Tekniska högskola

För mer information, vänligen kontakta:

Camilla Byström, Tekn. Dr., Projektledare Utvärdering,
tel 08-508 29 965, mobil 070-623 11 22

Litti le Clercq, Projektledare Information
tel 08-508 29 968, mobil 070-47 29 968

Gunnar Söderholm, biträdande stadsdirektör och chef för Miljöavgiftskansliet
tel 08-508 29 625, mobil 070-47 29 625