

Trängselavgifter i Stockholm

Hur har de påverkat handelns omsättning?

Ett antal städer runt om i världen (till exempel Singapore, London och Stockholm) har infört trängselavgifter för att minska biltrafiken och därmed koldioxidutsläppen. Ett stort antal städer är också på väg eller diskuterar införandet av trängselavgifter. Ett problem som ofta uppmärksammas är att trängselavgifter riskerar att påverka handeln i innerstaden negativt.

Syftet med vår studie har varit att beräkna effekterna på detaljhandelns omsättning i Stockholm av införandet av trängselavgifter.

Trängselavgifter introducerades först i Stockholm under en testperiod januari 2006 – juli 2006. Motivet för avgiften var att beslutsfattare ville reducera trafiken med 10-15 procent under rusningstid, men även rent generellt, och därför differentierades avgifterna under dygnet. Den högsta avgiften på 20 kronor debiteras mellan 7.30-7.59 på morgonen och mellan 16.00-16.29 på eftermiddagen, under tidsperioden 9.00-15.29 debiteras 10 kronor, och ett tak på max 60 kronor per dag i avgift infördes. Ett antal undantag infördes också, t ex för miljöbilar, bilar som ägs av handikappade, motorcyklar, taxi och bussar, samt utryckningsfordon. Efter testperioden genomfördes en folkomröstning i Stockholm och ca hälften av de omgivande kommunerna. I Stockholm ville en majoritet (53 procent) behålla trängselavgifterna, men i de omgivande kommunerna röstade cirka 60 procent mot att behålla avgiften. Trots detta infördes permanenta trängselavgifter i Stockholm från och med augusti 2007. Regelverket var i princip oförändrat, men undantaget för taxibilar togs bort. De studier av trängselavgifternas effekt på trafik och miljö som genomförts visar att avgifterna haft en avgörande effekt. Studierna av Eliasson (2008) och Eliasson et al. (2009) rapporterar att trängseln har minskat på grund av avgifterna, men också att koldioxidutsläppen minskat, samt att individer rapporterar en förbättrad luftkvalitet i Stockholm.

Endast ett fåtal tidigare studier har berört frågan om hur trängselavgifter påverkar handeln. En enkätstudie (Windsor-Cundell, 2003) där handlare tillfrågades av effekterna av introduktionen av avgifter i London visade att 76 procent av respondenterna ansåg att handelns omsättning påverkats negativt av introduktionen av trängselavgifterna. I två relaterade studier av Quddus et al. (2006, 2007) visade man att införandet av avgifter inte påverkat försäljningen i sex John Lewisbutiker i London, även om det fanns svaga indikationer att den butik som ligger på Oxford Street hade påverkats negativt av avgifternas införande. En utvärdering av trängselskatten i Stockholm, gjord av Trafikkontoret (2009) på aggregerade data, visade att handelns omsättning var högre under såväl testperioden januari 2006 – juli 2006 som efter det att permanenta avgifter infördes i augusti 2007 jämfört med perioder utan avgifter.

För att studera trängselavgifternas inverkan på omsättningen inom handeln i Stockholm har omsättningsdata från åtta köpcentrum innanför tullarna och den totala omsättningen för ett urval av fristående butiker i Stockholms city samlats in. Vidare har vi data på omsättningsutvecklingen för tolv köpcentrum lokaliserade utanför tullarna. Datamaterialet sträcker sig från januari 2004 till och med september 2008. Trängselavgifter infördes på försök under perioden januari 2006 – juli 2006 och permanenta avgifter infördes i augusti 2007, vilket innebär att vi med hjälp av dessa data också

kan undersöka om handeln påverkades annorlunda av de temporära trängselskatterna jämfört med införandet av de permanenta trängselskatterna.

För att kunna identifiera den kausala effekten av trängselavgifternas införande på omsättningen i handeln så jämförs omsättningen under testperioden och tiden efter det permanenta införandet för de butiker som ligger inom tullområdet dels med situationen för dessa köpcentrum och butiker under de perioder då avgifter ej debiterats, och dels med en kontrollgrupp av köpcentrum och butiker som inte bör ha påverkats av avgifterna alls. Resultaten från studien visar att den totala omsättningen för de studerade enheterna innanför tullarna inte påverkas utav införandet av trängselavgifter i Stockholm. Ingen skillnad i effekt av de temporära respektive permanenta trängselskatterna kunde heller urskiljas.

Resultaten kan förmodligen förklaras av att vi i Sverige har generösa öppettider på såväl kvällar som helger, vilket gör det enkelt att anpassa sina shoppingvanor till tidpunkter då ingen avgift debiteras. Stockholm har även en väl utvecklad kollektivtrafik som inte påverkas av avgifterna, vilket gör det möjligt att anpassa sig till trängselavgifternas införande genom att byta färdmedel från bil till kollektivtrafik. Notera också att såväl parkeringsavgifter i Stockholm som bilresors kostnader i övrigt är förhållandevis höga jämfört med trängselavgiften. Detta gäller särskilt om syftet med resan är handel, trängselavgiftens inverkan på den totala kostnaden för resa inklusive kostnader för handel är förmodligen i de flesta fall begränsad. Vår slutsats blir därför att introduktionen av trängselavgifter i Stockholm i första hand haft positiva effekter såsom minskad trafik, minskade koldioxidutsläpp och bättre luftkvalitet, utan att för den skull ha haft någon negativ inverkan på omsättningen inom handeln i Stockholm.

Det bör dock noteras handeln ändå kan ha påverkats negativt av avgifternas införande, t ex om avgifterna lett till ökade kostnader för personal då konsumenter efter avgifternas införande oftare handlar på kvällar och helger då lönekostnaderna är högre. Detta skulle i så fall leda till lägre vinster, även om omsättningen varit oförändrad pga avgifterna. Detta kunde inte undersökas i vår studie då tillgängliga data inte tillät detta, men är en viktig uppgift för framtida studier.