



Göteborgs Stad

Stadsledningskontoret

PM

Utfärdat 2015-02-04

Diarienummer 1255/14

Stadsutveckling

Ylva Löf

Telefon 031-368 0220

E-post: ylva.lof@stadshuset.goteborg.se

Alternativa förslag till finansiering av det Västsvenska paketet vid ett borttagande av trängselskatten

Sammanfattning

Kommunstyrelsen gav den 3 december 2014 Stadsledningskontoret i uppdrag att utreda möjliga finansieringsalternativ för att ersätta bortfall i finansieringen av Västsvenska paketet som skulle bli konsekvensen av ett borttagande av trängselskatten, med utgångspunkt i att innehållet och åtgärderna i paketet i övrigt ligger fast. Utredningen belyser ett antal möjliga finansieringsformer för infrastrukturinvesteringar:

- Finansiering genom statliga anslag
- Offentlig/privat samverkan
- Koncessionsalternativ
- Medfinansiering genom förhandling
- Värdeåterföring av markvärdesökning
- Brukaravgifter och skatt
- Kommunal finansiering

Alternativen beskrivs översiktligt utifrån intäktpotential, genomförbarhet och tidigare erfarenheter av tillämpning i Sverige men även med internationella exempel. Intäktpotentialen för alternativen har, där det är möjligt, belysts i ett antal teoretiska räkneexempel. Dock finns stora osäkerhetsfaktorer för de antaganden som ligger till grund för beräkningarna.

Utredningens bedömning är att det inom stadens rådighet inte finns något enskilt finansieringsalternativ som i rimlig tid och med säkerhet kan ersätta trängselskattens del av Västsvenska paketet. De redovisade alternativen kräver översyn av lagstiftning samt studier av alternativens påverkan på samhällsutvecklingen och möjligheterna att finansiera framtida utbyggnad av infrastruktur. Det krävs också fördjupade analyser av stadens samlade förutsättningar att finansiera det grundläggande kommunala uppdraget.

Inget av de studerade finansieringsalternativen har likvärdiga trängsel, miljö-, utrymmes, trafik- och hälsoeffekter som trängselskatten. Detta medför att det för att uppnå likvärdiga effekter krävs investeringar utöver Västsvenska paketet, vilket visas i den utredning som redovisades för Kommunstyrelsen 17 december 2014.

Innehåll:

Inledning	3
Åtgärder för likvärdiga effekter vid ett borttagande av trängselskatten	3
Utredningens genomförande	3
Trängselskatt	5
Utredningar och beslut om trängselskatten i Göteborg.....	5
Trängselskattens effekter	6
Hur fördelas skattebeslut för trängselskatten i Göteborg	7
Trängselskatten som en del av finansieringen av Västsvenska paketet	8
Alternativa finansieringsformer	10
Finansiering genom statliga anslag	11
Offentlig/privat samverkan	11
Koncessionsalternativ	12
Medfinansiering genom förhandling - paketlösningar	12
Värdeåterföring av markvärdesökning.....	13
Brukaravgifter och skatt	13
Vägavgift (Infrastrukturavgift).....	14
Trängselskatt	14
Parkeringsavgifter/skatt.....	15
Kollektivtrafikavgifter	16
Ökad rörlig kostnad för bilresor	16
Kommunal finansiering.....	17
Övrig alternativ finansiering	18
Bilagor	19
Litteraturlista	20
Deltagande i utredningsarbetet.....	21

Inledning

Ett växande Göteborg och Västsverige innebär stora möjligheter men också utmaningar för tillgänglighet, mobilitet och byggande. I januari 2013 infördes trängselskatt i Göteborg som en del i en finansiering av det Västsvenska paketet som är en samverkan mellan staten, Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund och Region Halland. Trängselskatt har som syfte att minska trängseln i hårt trafikbelastade områden och tidsperioder genom att införa en högre kostnad för resor vid dessa platser och tider. Den har också effekt för bättre luftkvalitet och ett ändrade resvanor. Trängselskatten är en viktig del av den lokala och regionala medfinansieringen av Västsvenska paketet.

Efter ett folkiniciativ beslutade Göteborgs Stads kommunfullmäktige att hålla en rådgivande folkomröstning. Frågan som ställdes till göteborgarna den 14 september 2014 var *”Anser du att trängselskatten ska fortsätta i Göteborg efter valet 2014?”*. Resultatet i folkomröstningen blev 57 procent nej-röster och 43 procent ja-röster. I folkomröstningen deltog 73 procent av de röstberättigade i Göteborg.

Det är Göteborgs Stads kommunfullmäktige som ska ta ställning till hur resultatet av folkomröstningen ska hanteras. Det definitiva beslutet om vad som kommer att hända med trängselskatten i Göteborg fattas av Riksdagen.

Åtgärder för likvärdiga effekter vid ett borttagande av trängselskatten

Stadsledningskontoret fick den 22 oktober 2014 i uppdrag av kommunstyrelsen att utreda alternativa förslag för likvärdiga trängsel, miljö-, utrymmes, trafik- och hälsoeffekter vid ett borttagande av trängselskatten. Utredningen, som redovisades till kommunstyrelsen den 17 december 2014, visade att ingen annan enskild åtgärd ger likvärdiga effekter som trängselskatten.

Genom en kombination av åtgärder kan likvärdiga effekter uppnås, dock kräver detta väsentliga investeringar för kollektivtrafiken utöver åtgärderna i Västsvenska paketet men även till exempel höjda avgifter för all parkering, lägre hastigheter i vägnätet och åtgärder för ett ökat cyklande. Om åtgärder ska genomföras för att få likvärdiga effekter som trängselskatten, kräver det med andra ord finansiering utöver en ersättning av trängselskattens del av Västsvenska paketet.

Utredningens genomförande

Som ett komplement till ovan utredning gav kommunstyrelsen den 3 december 2014 stadsledningskontoret i uppdrag att utreda de finansieringsalternativ som finns för att ersätta det bortfall i finansieringen av Västsvenska paketet som skulle bli konsekvensen av ett borttagande av trängselskatten med utgångspunkt i att innehållet och åtgärderna i paketet i övrigt ligger fast.

Utredningen belyser ett antal möjliga finansieringsformer för infrastrukturinvesteringar utifrån intäktpotential och tidigare erfarenheter av tillämpning i Sverige. Flera städer och stadsregioner i världen söker lösningar för finansiera investeringar i transportsystem och utredningen gör ett försök att spegla de alternativa finansieringsformer som prövats internationellt. En fullständig internationell omvärldsanalys har dock inte varit möjligt att genomföra inom utredningens tidsram. Ett antal svenska utredningar har också

tidigare beskrivit olika finansieringsformer, styrande brukaravgifter och taxor, några av dessa listas i bilagd litteraturlista.

De alternativa finansieringsformerna beskrivs översiktligt utifrån intäktpotential och tidigare erfarenheter av tillämpning i Sverige men även i städer internationellt.

Intäktpotentialen för alternativen har, där det är möjligt, belysts i ett antal översiktliga och teoretiska räkneexempel. Möjligheterna att genomföra finansieringsmöjligheterna inom befintlig lagstiftning och kommunens rådighet belyses. För att pröva den faktiska genomförbarheten och intäktpotential krävs mer djupgående analyser än som varit möjliga inom denna utredning. Flera av de teoretiskt möjliga åtgärderna kräver också djupare utredningar kring bland annat laglighet, möjligheten till förändras lagstiftning och påverkan ekonomiska förutsättningar och samhällsutvecklingen i stort.

Stadsledningskontoret har genomfört utredningen under perioden 4 december 2014 till 4 februari 2015 med bidrag från medarbetare i stadens förvaltningar och bolag samt Trafikverket. Som konsultstöd har anlåtats WSP Analys & Strategi samt Sweco. WSP tog 2008, på uppdrag av Göteborgsregionens Kommunalförbund, fram en översikt av finansieringsmöjligheter för infrastruktur som en del av K2020-arbetet.¹ WSP har som en del av utredningen uppdaterat och utvecklat materialet utifrån dagens förutsättningar och kunskapsläge.² Dock har det under den utredningstid som funnits till förfogande inte varit möjligt att beräkna möjliga intäkter för de olika alternativen utan endast genom teoretiska exempel visa en möjlig potential, för några av alternativen.

Utredningen har också inarbetat delar av det underlagsmaterial som togs fram i höstens arbete med alternativa åtgärder för till trängselskatten likvärdiga effekter för miljö, trafik och trängsel³. Sweco har kompletterat tidigare analyser med teoretiska intäktpotentialer samt en översiktlig analys av osäkerhetsfaktorer och möjligt genomförande av parkeringsavgifter för alla parkering och rörliga kostnader för biltrafik.

¹ Översikt finansieringsmöjligheter – Ett underlag i K2020-arbetet (WSP rapport 2008:11)

² Finansieringsalternativ för Västsvenska paketet (WSP 2015)

³ Alternativa förslag för likvärdiga effekter vid ett borttagande av trängselskatten (Diarienummer 1255/14)

Trängselskatt

I januari 2013 infördes trängselskatt i Göteborg för att förbättra luftkvaliteten, minska trängseln i vägtrafiksystemet och bidra till finansiering av Västsvenska Paketet, som är en samverkan mellan staten, Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Region Halland samt Göteborgsregionens kommunalförbund.

Västsvenska paketet innebär satsningar som på vägar och järnvägar för tåg, bussar, spårvagnar, cyklar och bilar för att bidra till att Västsverige utvecklas på ett bra och hållbart sätt. För Göteborgs del behövs paketet för att kunna erbjuda en livskraftig, attraktiv, grön och tät stad. Konkret innebär det bland annat nya busskörfält, längre plattformar för pendeltåg, nya pendelparkeringar för cykel och bil, gång- och cykelbanor, bättre trafikinformation, buller och trafiksäkerhetsåtgärder, nya älvförbindelser och Västlänken i Göteborg.

Utredningar och beslut om trängselskatten i Göteborg

Åren 2008-2009 förbereddes regeringens nya nationella transportplan för åren 2010-2021. Trafikverket hade i uppdrag av regeringen att i inriktningsplaneringen söka medfinansiering för infrastrukturobjekt i både den nationella planen och i de regionala planerna. Under våren 2009 arbetades ett sammanhållet paket med infrastrukturåtgärder för Göteborgsregionen fram, där trängselskatt var en del av den lokala och regionala medfinansieringen. Avtalet om västsvenska paketet undertecknades 2009, efter beslut i Göteborgs Stads kommunfullmäktige och hos övriga parter. I avtalet om västsvenska paketet anges att trängselskatten ska ge finansieringsmöjlighet till de föreslagna åtgärderna samt täcka kapitalkostnader, inbegripet ränta på lån i Riksgälden, samt omkostnader för införskaffande och drift av trängselskattesystemet.

Under 2009 utreddes möjliga utformningar för ett trängselskattesystem i Göteborgsregionen och drygt 30 olika system utvärderades. Bedömningen var att samtliga principiella former av system kunde nå finansieringsmålet, men bedömdes ha olika grad av måluppfyllelse för trängsel och miljöeffekter. Parterna blev eniga om att trängselskattesystemet i Göteborg skulle baseras på principlösningen med en inre zon, då det alternativet bedömdes ge bäst effekt på trängseldämpning och luftkvalitet samt vara enklast att förstå för trafikanterna⁴. Parterna i avtalet om det Västsvenska paketet (VP) hemställde våren 2010 till Regeringen att verka för att införa trängselskatter i Göteborg.

Beslut om att införa trängselskatt i Göteborg från och med januari 2013 togs av Riksdagen 26 maj 2010⁵. Under 2010 utreddes möjligheterna att göra förändringar i trängselskatteområdet framförallt på Hisingen samt införandet av en flerpasageregeln, för att bland annat minska kostnaden för de bilister som kör igenom trängselskatteområdet. Riksdagen beslutade 15 juni 2011 om en ändring som innebar att införa flerpasageregeln och ändra trängselskatteområdet samt om en första höjning av skattenivåerna till den 1 januari 2015⁶.

⁴ Utredning om införande av trängselskatt i Göteborg (Vägverket, Banverket 2009)

Förslag från utredningsresursen om trängselskattesystem som kan införas i Göteborg (Vägverket, Banverket 2009)

⁵ Införande av trängselskatt i Göteborg (prop. 2009/10:189)

⁶ Vissa förändringar av trängselskatten i Göteborg (prop. 2010/11:133)

I juni 2014 skickades en hemställan till Regeringen om revidering av Göteborgsbilagan i Lag om trängselskatt från Trafikverket och Göteborg Stad med förslaget att undanta Backaborna från att betala trängselskatt. Förslaget är på remiss och behandlas av Finansdepartementet.

En särskild utredare fick i juni 2011 regeringens uppdrag att bland annat analysera förutsättningarna för och lämna förslag till vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller trängselskatt, analysera utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning samt att ta ställning till hur framtida höjningar av trängselskatten kan utformas för att bibehålla skattens förmåga att begränsa trängsel. Utredningen ansåg att det fanns skäl att inte ha delegation av föreskriftsrätten i de områden som för närvarande omfattas av trängselskatt. Utredningen föreslog också att även ägare av utländska fordon ska betala trängselskatt, förändring som också genomfördes 1 januari 2015.

Trängselskattens effekter

Mätningar av antalet passager genom trängselskatteportalerna redovisas löpande av organisationen för Västsvenska paketet. Den senaste redovisningen visar att antalet passager under 2014 ligger under nivåerna för 2012 innan trängselskatten infördes, dock har bilresorna genom portalerna ökat mellan 2013 och 2014. Sammanställningar av mätningar och en analys av dessa görs i årsrapporter för Västsvenska paketet, en redovisning av årsrapporten för 2014 planeras under våren.

I rapporten *”Första året med västsvenska paketet”*⁷ anges att resandet med kollektivtrafiken har ökat under 2013 jämfört med 2012. Ökningen kan förklaras med införandet av trängselskatt men även av de satsningar som gjordes i och för kollektivtrafiken i kombination med införandet av trängselskatt. Under 2014 visar preliminär statistik på att resandet med kollektivtrafik inte ökar lika kraftigt mellan 2013 och 2014 som året innan.

Årsrapporten för 2013 visar att restiderna för biltrafiken har minskat på infartslederna under 2013 jämfört med 2012, vilket beror på mindre biltrafik och därmed minskad trängsel på hårt belastade vägavsnitt. Minskningen i restid har varit störst på infarten från Kungälv in till Tingstadstunneln. I oktober 2013 var medianrestiden drygt 14 minuter under högtrafiktid jämfört med drygt 18 minuter i oktober 2012. Under 2014 har restidsosäkerheterna ökat något jämfört med 2013.

Under arbetet med att utforma det nuvarande trängselskattesystemet i Göteborg modelltestades ett trettiotal varianter av system, många av dem testades också med olika skattenivåer. Effekterna som trängselskatten ger står inte i ett linjärt samband med skattenivån. Om man exempelvis dubblar trängselskattenivån kommer inte årsintäkterna att fördubblas, om man väljer att halvera trängselskattenivån kommer troligen merparten av trängseldämpnings- och miljöeffekterna att försvinna.

⁷ Rapporten har utarbetats inom ramen för Västsvenska paketets samverkansorganisation.

Hur fördelas skattebeslut för trängselskatten i Göteborg

Intäkten från trängselskatten fördelas över regionen och landet samt över fysiska och juridiska personer. Den största andelen av trängselskatten betalas av boende och verksamma i pendlingsregionen Göteborg. Fysiska personer, skrivna i Göteborg står för ca en tredjedel av trängselskattintäkten. Juridiska personer, det vill säga företag, organisationer med mera, i Göteborg och resten av landet står för ca 40 procent av trängselskattintäkterna.

	Fysiska personer	Juridiska personer	Totalt
Göteborg	33,0%	14,2%	47,2%
GR exkl. Göteborg	21,5%	6,3%	27,8%
VGR exkl. GR	3,8%	1,8%	5,6%
Övriga riket exkl. VGR och Kungsbacka	2,6%	16,7%	19,3%
Totalt	60,9%	39,1%	100%

Källa: Transportstyrelsen, bearbetning Samhällsanalys och statistik

Under perioden september till november 2014 stod fysiska personer för drygt **60** procent av trängselskatten och följaktligen juridiska personer för knappt **40** procent.

Genomsnitt per månad sept-nov 2014, fysiska personer
Övriga GR-kommuner i blått

Kommun	Totalt Belopp	Belopp per 18 år och äldre*
Mölnadal	3 464 000	71,2
Partille	1 983 000	71,1
Lerum	2 008 000	67,5
Göteborg	25 230 000	57,7
Ale	1 093 000	50,0
Öckerö	483 000	48,5
Härryda	1 303 000	48,3
Kungsbacka	2 638 000	44,5
Kungälv	1 472 000	44,4
Stenungsund	692 000	35,6
Tjörn	339 000	27,5
Bollebygd	173 000	25,8
Lilla Edet	264 000	25,4
Alingsås	671 000	21,7
Mark	539 000	20,1
Orust	228 000	18,4
Essunga	35 000	7,8
Sotenäs	57 000	7,5
Värgårda	61 000	7,1
Munkedal	53 000	6,5
Uddevalla	275 000	6,4
Varberg	311 000	6,4
Lysekil	70 000	5,9
Tanum	56 000	5,5
Borås	449 000	5,3
Trollhättan	233 000	5,2

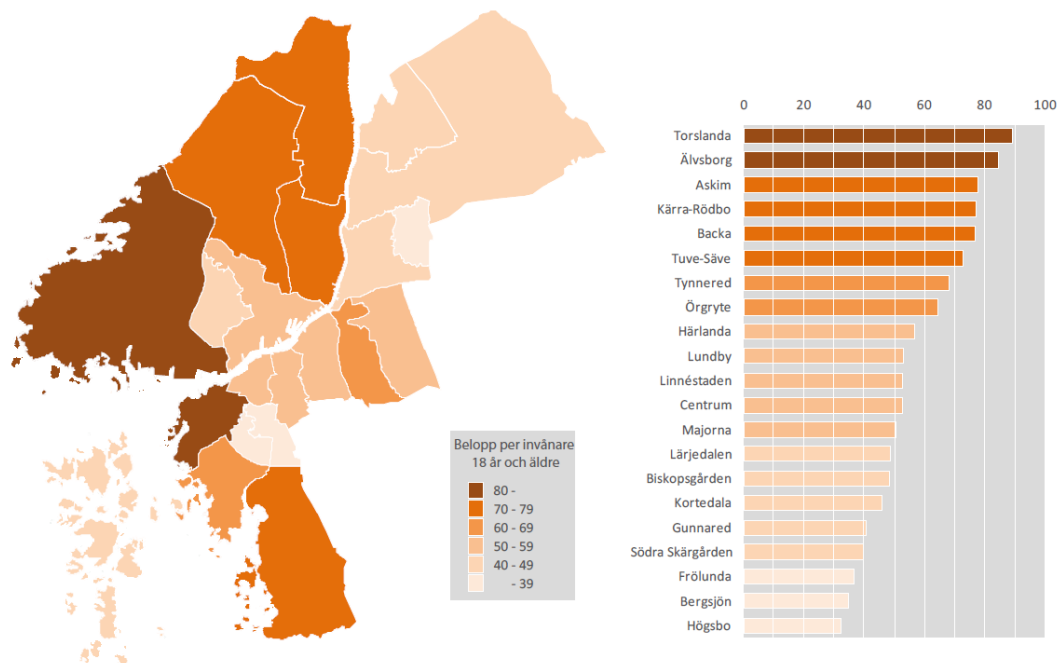
*Folkmängd 1/11-2014

Källa: Transportstyrelsen, bearbetning Samhällsanalys och statistik

När det gäller fysiska personer så är det förutom Göteborg, främst övriga kommuner i Göteborgsregionen som bidrar till inkomsterna från trängselskatten.

Det skiljer sig mellan hur mycket trängselskatt man betalar i medel per vuxen utifrån var i Göteborg man bor. Det finns tydliga samband mellan medelinkomst samt tillgång till bil och körkort för olika områden i staden och hur mycket man i snitt betalar per vuxen. En studie från Kungliga tekniska högskolan visar i preliminära resultat att de med lägre inkomst betalar en större andel av sin disponibla inkomst än de med höga inkomster⁸

Trängselskatt per månad och invånare 18 år och äldre, genomsnitt sept-nov 2014



Källa: Transportstyrelsen, bearbetning Samhällsanalys och Statistik

Geografiskt så är det de norra och västra delarna av Hisingen och områdena utmed kusten i sydväst som betalar mest trängselskatt per invånare över 18 år. Medelskattebelopp i kronor per vuxen per månad.

Trängselskatten som en del av finansieringen av Västsvenska paketet

I avtalet om Västsvenska paketet 2009 beslutades att trängselskatten skulle vara en del av den lokala och regionala medfinansieringen. I avtalet är principen att nationella anslag ska täcka hälften av kostnaderna och den andra hälften täcks av direkta lokala och regionala medel, trängselskatt och markvärdesnyttor. Trängselskatten ska utöver att bidra till 14 miljarder (2009 års prisnivå) av paketets investeringskostnader också täcka kostnader för investering och drift av det tekniska betalsystemet samt kostnaden för lån hos Riksgälden för att balansera tidsobalanser mellan paketets utgifter och intäkter. Skatteintäkter från trängselskatten i Göteborg kommer dels från skattebetalningar som sker som en följd av de skattebeslut som genereras av bilresor genom betalstationerna i Göteborg, dels från tilläggsavgifter. Den helt övervägande andelen av intäkterna kommer dock från skattebeslut betalade i tid. Fördelningen av antalet skattebeslut i olika belopp per månad (november 2014) redovisas i tabell nedan.

⁸ Göteborgs trängselskatter: Fördelningseffekter ur konsument- och medborgarperspektiv
http://www.vti.se/Global/Transportforum2015/Session%2006%20del%201/F%c3%b6rdelningseffekter%20Gbg_Eliasson.pdf?epslanguage=sv (Eliasson, Jonas 2015)

Intäkterna från trängselskatten var 2014 totalt 818 miljoner (2014 års värde). Analysen i årsrapporten för Västsvenska paketet för 2013 anger att intäkterna från trängselskatten blir tillräckliga för att klara delfinansieringen av Västsvenska paketet inom de i avtalet bestämda ramarna.

Skattebeslut per beloppsnivå, november 2014

Källa: Transportstyrelsen

	Antal	Andel av totalt	Andel av beslut över 25 kronor
över 1001 kronor	2 182	0,4%	0,6%
751 - 1000 kronor	6 278	1,2%	1,7%
501- 750 kronor	35 621	7,0%	9,6%
401-500 kronor	22 821	4,5%	6,2%
301-400 kronor	27 683	5,4%	7,5%
201-300 kronor	37 605	7,4%	10,1%
101-200 kronor	68 271	13,4%	18,4%
26-100 kronor	170 546	33,5%	46,0%
25 kronor	138 328	27,2%	
Totalt	509 335		

De samlade kostnaderna för drift och administration av trängselskattesystemet var 117 miljoner kronor år 2013, exklusive avskrivningar av IT-system, vilket kan jämföras med tidigare bedömningar om ca 200-220 miljoner kronor per år (Prpo 2009/10:189.

Trafikverkets investering i betalstationer och teknisk vägsides utrustning var sammanlagt 300 miljoner kronor (2009 års prisnivå). Denna kostnad har helt avskrivits under åren 2013-2014 med intäkter från trängselskatten. Utöver investeringar i vägsidessystemet har Transportstyrelsen också gjort investeringar i IT-system och annan utrustning.

Utvecklingen av bruttointäkterna från Trängselskatten efter 2018 är beroende av trafikutvecklingen och eventuella framtida anpassningar av skattenivån. I budgetpropositionen 2015 anges prognosen för nettointäkter från trängselskatten i Göteborg för 2016 vara ca 810 miljoner, för 2017, 850 miljoner och för 2018, 917 miljoner.

Alternativa finansieringsformer

Diskussionen om hur infrastruktursatsningar ska finansieras är lika aktuell i Sverige som internationellt. Utifrån den givna tidsramen har utredningen fokuserat på att ge en översiktlig bild över åtgärder som skulle kunna tänkas ersätta trängselskatten som finansieringskälla för Västsvenska paketet. Utredningen är baserad både på tidigare gjorda studier kompletterat med nya analyser (se bifogad litteraturlista).

För de olika alternativen beskrivs huvudsakliga principer och funktioner samt tillämpbarheten. Utredningen diskuterar också kortfattat vilka förutsättningar som finns inom Västsvenska paketet för att använda sig av de olika alternativen samt dess intäktpotential. Ett antal teoretiska räkneexempel för att visa på potentialen av finansieringsformen har genomförts. Dock finns stora osäkerhetsfaktorer vad gäller de antaganden som ligger till grund för beräkningarna samt den laglighet och kommunala rådighet som finns för att genomföra någon av dessa åtgärder. Samtliga genomgångna åtgärder kräver mer djupgående utredningar för att klargöra dess förutsättningar i relation till Västsvenska paketet där även riskanalyser i så fall bör ingå.

Utredningen behandlar olika finansieringsformer inom följande huvudkategorier:

1. Finansiering genom statliga anslag
2. Offentlig/privat samverkan
3. Koncessionsalternativ
4. Medfinansiering genom förhandling
5. Värdeåterföring genom exploateringsavgifter
6. Brukaravgifter och skatt:
 - a. Vägavgift (Infrastrukturavgift)
 - b. Trängselskatt
 - c. Parkeringsavgifter/skatt
 - d. Kollektivtrafikavgifter
 - e. Ökad rörlig kostnad för bilresor
 - f. Andra punktskatter
7. Kommunal finansiering

Finansiering genom statliga anslag

I Sverige har staten ansvar att planera för och genomföra investering och reinvestering i det statliga väg- och järnvägsnätet samt drift och underhåll. Trafikverket är den myndighet som har det långsiktiga planeringsansvaret för all statlig transportinfrastruktur och är huvudman för statliga vägar och järnvägar. Ramen för investeringar och drift och underhåll för statlig transportinfrastruktur fastställs av riksdagen i 10-12 åriga infrastrukturplaner, de senaste gällande för perioden 2014-2025. Den nationella planen för 2014-2025 omfattade 281 miljarder kronor i satsningar för att utveckla infrastrukturen. I den nationella planen är medel reserverade för Västsvenska paketet. En ökad anslagsfinansiering av Västsvenska paketet inom ramen för den nationella planen är inte möjlig utan omprioriteringar i den nationella planeringen.

Huvudprincipen för finansiering av statlig infrastruktur ur nationell plan är årliga budgetanslag efter beslut från riksdagen. I den senaste infrastrukturplaneringen uppmanades trafikverken också att pröva kommuners, regioners och privata aktörers vilja att bidra med en andel av finansieringen av varje statligt infrastrukturobjekt.

Objekt i nationell plan som ligger inom prioriteringar för EU kan få tillkommande finansiering från EU medel. Det är dock en liten andel av investeringsramen som kommer från EU medel, i nuläget knappt 2 procent av planvolymen. Till enskilda projekt kan EU ge ett tillskott om maximalt 20 procent av byggkostnaden.

Offentlig/privat samverkan

Offentlig/privat samverkan (OPS) är samlingsnamnet för olika former av samarbeten mellan den offentliga sektorn och privata företag, på engelska benämns detta Public Private Partnership (PPP). Samarbetet innebär oftast att den offentliga sektorn överlåter byggande och drift av infrastruktur till ett privat företag. Företaget får sedan ersättning av den offentliga partner *eller* ges rätt att ta ut avgift för nyttjande genom koncession, se avsnitt nedan. Internationellt finns många exempel på olika typer av OPS, med eller utan koncessionssamarbeten. I till exempel Storbritannien finns flera exempel på vägar som byggts ut i samverkan mellan staten och privata bolag. I Sverige är Arlandabanan det enda exemplet på offentlig/privat samverkan.

Samverkan i denna form tillför inga nya intäktskällor och är ingen alternativ finansieringsmöjlighet som kan ersätta trängselskatten. Det är en kombination av funktionsentreprenad, koncessionsupphandling och brukaravgift, som kan ge vissa effektiviseringsvinster. Vinsten kan dock gå förlorad genom höga transaktionskostnader. Möjligheten till ändamålsenlig riskhantering, det vill säga att risk hanteras av den part som har de bästa förutsättningarna att bedöma, påverka, och kalkylera denna, framhålls ofta som en fördel med partnerskapsmodellen.

Ur finansieringssynpunkt kan den offentliga partners utgifter omfördelas i tid, men samma effekt kan nås genom upplåning via Riksgälden, varför Regeringen i den senaste svenska infrastrukturpropositionen⁹ gör bedömningen att OPS normalt inte bör nyttjas för infrastrukturinvesteringar i Sverige.

⁹ Prop. 2012/13:25

Koncessionsalternativ

En koncession innebär en upphandling som ger en privat partner *tillgång* till den offentligt ägda resursen under en avtalad tid (vilket inte är fallet i en del andra former av offentlig/privata samarbeten). I allmänhet får koncessionsinnehavaren rätt att ta upp användaravgifter eller andra intäkter under koncessionstiden, som vanligtvis är lång, i utbyte mot kostnaderna för att bygga, driva, underhålla och utveckla anläggningen under denna tid. En koncession är ofta en del av ett kontrakt om offentlig/privat samverkan. Genom koncessionen har koncessionsinnehavaren en drivkraft att optimera det företagsekonomiska utfallet men det är inte nödvändigtvis (eller ens som regel) det samma som en optimering av den samhällsekonomiska nyttan. Det är därför stor risk att man utifrån en företagsekonomisk optimering sätter så höga avgifter att trafik som skulle vara samhällsekonomiskt lönsam trängs undan från anläggningen. Koncessioner i olika former förekommer i ett stort antal länder i alla världsdelar och omfattar i princip hela transportsektorn med bl.a. busstrafik, passagerar- och godstrafik på järnväg samt vägar, hamnar och flygplatser.

Koncessionslösningar med brukaravgifter för vägar och järnvägar är möjligt att överväga i områden där rimliga alternativa förbindelser med avsevärt lägre avgift saknas, vilket inte är fallet för investeringar i vägsystemet i Göteborg. För trafikanterna innebär inte heller i realiteten någon skillnad från offentligt hanterade system för brukaravgifter. Se vidare resonemang under avsnittet om brukaravgifter.

Medfinansiering genom förhandling - paketlösningar

Genom särskilda förhandlingar kan flera aktörer komma fram till en gemensam finansieringslösning av investeringar i transportsystemet som ger nytta till alla parter. Västsvenska paketet, liksom tidigare överenskommelsen ”Göken”¹⁰ är exempel på sådana förhandlingar. Exempel i Stockholmsregionen är exempelvis den nyligen genomförda Stockholmsförhandlingen och tidigare överenskommelsen om Citybanan. I de svenska exemplen är parterna ofta kommuner, regioner och staten, men förhandlingar och paketlösningar kan också inkludera privata parter. En ny förhandling av Västsvenska paketet för att eventuellt inkludera till exempel privata aktörer bedöms inte ha några större möjligheter att ge tillskjutande finansiering för att ersätta trängselskatten. En ny förhandling skulle i detta skede också leda till kraftiga förseningar i genomförandet av Västsvenska paketet och därmed en försenad samhällsnytta, vilket i dagsläget inte accepteras av parterna i det befintliga avtalet.

Förhandlade paketlösningar är vanligt även internationellt. I Norge har till exempel flera städer tecknat ”bypakke” eller ”bymiljöavtal”. Dessa avtal tecknas mellan regering, län och kommuner och parterna kommer överens om övergripande målsättningar för paketet och förbinder sig att tillsammans att genomföra utpekade åtgärder. I Oslo pågår nu arbetet med att genomföra det tredje paketet ”Oslopakke 3”, omfattande 108 miljarder NOK. Den så kallade ”bompengen” är en viktig del av finansieringen för paketen i och runt Oslo.

¹⁰ Göteborgsöverenskommelsen är en paketlösning med syftet att genomföra olika infrastruktur- och trafikprojekt i Göteborgsregionen genom en gemensam finansiering. Projektet initierades under 1990-talet, men huvuddelen av satsningarna genomfördes först under början av 2000-talet. Parterna svenska staten, Göteborgs kommun samt Göteborgsregionens kommunalförbund.

I januari 2015 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till ramverk för särskilda stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer, uppdraget ska redovisas i maj 2015.

Värdeåterföring av markvärdesökning

Transportinvesteringar som ger en bättre tillgänglighet ger ofta ett ökat markvärde i de områden som får bättre tillgänglighet. Genom olika typer av skatter och avgifter kan detta ökade värde återföras till den finansierande parten för att bekosta transportlösningarna. I det svenska regelsystemet är dock möjligheterna för detta begränsade till avgifter i samband med nyexploatering och genom försäljning av offentligt ägd mark. Markvärdesnyttor är redan en del av finansieringslösningen inom det Västsvenska paketet. Det är möjligt att se markvärdesnyttor utöver detta, både i Göteborg och regionen men mekanismerna för att återföra hela värdet är i dagsläget begränsade.

En översyn av möjligheterna för värdeåterföring pågår inom ramen för Sverigeförhandlingen där kommittén ska föreslå lagändringar som tydliggör hur markvärdesökning som uppstår genom investeringar i infrastruktur kan ligga till grund för kostnadsdelning i samband med exploateringsavtal. Hänsyn ska tas till befintlig lagstiftning som påverkar möjligheterna att låta en markvärdesökning ligga till grund för kostnadsdelning, t ex kommunallagen (1991:900) och lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter. Om det anses finnas ett behov ska förslag till ändringar föreslås i dessa lagar.

Internationellt används fastighetsskatt som finansiering av infrastrukturutbyggnad, vilket är ett sätt att återföra markvärdesökning, till exempel har infrastruktur och stadsutvecklingen i Vancouver de senaste decennierna delvis har möjliggjorts genom införandet av en särskild regional fastighetsskatt.

Ytterligare ett exempel är utbyggnaden av tunnelbanesystemet i Stor-Paris, ”Grand Paris Express” med 72 nya stationer. Utbyggnaden finansieras bland annat med anslag från staten, anslag från lokala myndigheter, lokala skatter på kontor, skatter från fordonsägare, banavgifter och lån. Det är en statlig organisation ”Société du Grand Paris” (SDGP) som har till uppgift att bygga metron och de i sin tur tecknar kontrakt med berörd kommun och andra aktörer.¹¹

Brukaravgifter och skatt

Brukaravgifter avser avgifter som tas ut direkt av användarna. Exempel på sådana är väg- och banavgifter men även kollektivtrafikavgifter och parkeringsavgifter. Olika typer av skatter som kilometerskatt, trängselskatt, fordonskatt och bränsleskatt är i princip också brukaravgifter.

Brukaravgifter och punktskatter beslutas av regeringen eller av myndighet med stöd av lag, till exempel kan kommunen besluta om parkeringsavgifter. Frågan om riktlinjer för och när brukaravgifter ska komma ifråga kräver därför om det inte är i lag beslutat, nya beslut av Riksdagen.

¹¹ <http://www.societedugrandparis.fr/english>

Ska man ta upp en avgift för infrastruktur som redan är byggd i Sverige så måste den enligt lagstiftningen var i form av skatt. Nya vägar anses vara en specificerad motprestation från det allmänna för den erlagda vägavgiften medan befintliga vägar anses vara redan betalda.

Vägavgift (Infrastrukturavgift)

Internationellt är det vanligt att finansiera utbyggnad av vägar med olika typer av avgifter och i Sverige är till exempel Öresundsbron och den nyligen öppnade bron över Motalaviken finansierade genom avgifter. Finansierande infrastrukturavgifter i städer som har integrerade trafiksystem måste i regel alltid kombineras med skatteuttag på alternativa vägar för att inte få oönskade flöden på det icke-avgiftsbelagda vägnätet.

En utredning gjordes 2008 för att visa på möjligheterna att genom avgifter finansiera utbyggnaden av en ny vägförbindelse i Mariefholm. Den visade att en sådan finansiering var möjlig men då behövde också avgifter läggas på passager genom Tingstadstunneln, annars uppnåddes inte full finansiering. Bara en avgift på en ny förbindelse skulle medföra att alltför många valde andra vägar. I Svensk lagstiftning är det dock inte möjligt att införa en avgift på redan gjorda investeringar i infrastruktur. Det är därför inte möjligt att finansiera Mariefholmtunneln med avgifter då utbyggnaden redan pågår. Teoretiskt kan en ny Hisingsbro till en mindre del finansieras med infrastrukturavgifter, men sannolikt är potentialen låg.

Även 2006 utreddes möjligheten att ta ut vägavgifter på E6:an genom norra Bohuslän i samband med motorvägsutbyggnaden. Även där bedömdes det omkringliggande vägnätet så fullvärdigt att en avgift enbart på motorvägen skulle ge alltför stora oönskade överflyttningseffekter.¹²

I Oslo och andra norska städer används vägavgifter för att finansiera utbyggnaden av infrastruktur. Där tas avgifterna ut även på befintliga vägar och systemet har likheter med ett trängselskattesystem, med skillnaden att en fast avgift tas ut hela dygnet och alla veckans dagar. Om det hade varit möjligt att i enlighet med svensk lagstiftning införa ett system likt det i Norge hade inkomspotentialen sannolikt varit minst lika hög som för dagens trängselskatt i Göteborg, men effekterna på trängsel mer begränsade.

Trängselskatt

Trängselskatten i Stockholm och Göteborg är en statlig skatt. Den kan liknas vid en punktskatt som är avsedd att påverka konsumtionspriset för en vara eller en tjänst antingen genom ett fast påslag på priset (exempelvis koldioxidskatten) eller genom ett procentuellt påslag (exempelvis moms). Punktskatterna är samma oavsett vilken ekonomisk styrka konsumenten som beläggs med skatten har. Trängselskatten utgör ett fast men tidsvarierat påslag på priset på en bilresa genom ett område där det ofta förekommer trängsel i vägsystemet.

Det juridiska ramverket för trängselskatten finns i Lag om Trängselskatt (2004:629) och ändringar av trängselskatten beslutas av Riksdagen. Regeringsformen medger sedan 2011 att Riksdagen kan besluta om att delegera vissa beslut om trängselskatter till kommuner. Riksdagen har hittills avstått från att fatta sådana delegeringsbeslut.

¹² SOU 2006:33 - Andra vägar att finansiera vägar

Ett välutformat trängselavgiftssystem kan ge stora samhällsekonomiska effektivitetsvinster och enligt en utvärdering från 2006 är trängselskattesystemet i Stockholm tydligt samhällsekonomiskt lönsamt. Beräkningar som gjordes under utformningsarbetet av systemet i Göteborg under 2010 visade att även systemet i Göteborg är samhällsekonomiskt lönsamt, dock på en lägre nivå än det i Stockholm.

Införande av trängselskattesystem med olika utformning diskuteras runt om i världen. Liknande system som i Göteborg finns förutom i Stockholm även i Singapore. Trängselskattesystem finns också i London och Milano. I Oslo har det diskuterats att, utöver bompeng, införa en rusningstidsavgift.

Parkeringsavgifter/skatt

En ökad parkeringsavgift i strategiska lägen har potential för att styra trafiken och kommunerna har idag möjlighet att besluta om parkeringsavgifter på kommunala anläggningar och för parkering på offentlig plats inom vad som behövs för att ordna trafiken, enligt lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, med mera. Trafikkontorets nettointäkt från parkeringar är på ca 150 miljoner per år. Även inräknat parkeringsplatser som förvaltas av stadens bolag, har staden bara rådighet över en liten del av det totala antalet parkeringsplatser i kommunen.

Möjligheterna till att införa en parkeringsskatt har studerats inom utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) där man anser att kommunal skatt på parkeringsplatser kan vara ett bra alternativ eller komplement till trängselskatt och ett sätt att ta hänsyn till de negativa externa effekter som till exempel koncentration av en stor del av dagligvaruhandeln till externa köpcentra fått för billösa hushåll, inklusive äldre som är i behov av hemtjänst för sina inköp.

Idag har kommunerna dock ingen rådighet att ta ut parkeringsskatt eller införa högre avgifter på andra än anläggningar ägda av kommunen. Utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) föreslår att en möjlighet för kommuner att fatta beslut om skatt på parkeringsplatser bör regleras i en ny lag om skatt på parkering och att det bör vara fastighetsägaren som är skattskyldig. Intäkten från parkeringsskatten ska i så fall reserveras till förbättring av infrastruktur och kollektivtrafik.

I den tidigare utredningen om alternativa åtgärder för likvärdiga effekter studerades effekten på resandet av att införa en fast avgift för alla bilresor inom, till och från Göteborg. Utredningen visade på att det gav effekter på resandet, dock inte likvärdiga trängselskatten. En höjd fast avgift för bilresor skulle kunna genomföras i höjda parkeringsavgifter eller skatter, men förutsätter ny lagstiftning. Intäktpotentialen bedöms kunna motsvara trängselskatten om möjlighet ges att ta ut ca 20 kronor per resa (parkeringstillfälle) utöver den avgift som tas ut idag. Det är dock mycket osäkert om det är möjligt att ta ut parkeringsavgifter för alla parkeringsplatser, även för de som idag är avgiftsfria. Det är inte heller möjligt att utan vidare utredning att säga vilka effekter höjda parkeringsavgifter skulle få på till exempel stadens utveckling och tillgänglighet.

Det finns internationella exempel på tillämpning av parkeringsavgifter som finansieringskälla. I till exempel Nottingham använder man ”Work Place Levy”, en skatt per parkeringsplats som arbetsgivaren erbjuder personalen där intäkten för att finansiera förbättringar i kollektivtrafiken. I till exempel San Francisco, Pittsburgh, Miami, Los Angeles och Chicago tas en högre moms (VAT) ut på de parkeringsavgifter som kunderna betalar, även i privat ägda parkeringshus. På det sättet bidrar all avgiftsbelagd parkering till ett ekonomiskt tillskott. I Sydney är det ägaren av

parkeringsplatsen som är skattskyldig och skatteintäkterna från parkeringsplatser avsätts i en särskild kollektivtrafikfond.

Kollektivtrafikavgifter

En ökad kollektivtrafikavgift är troligen inte en möjlighet för att finansiera det Västsvenska paketet vid ett borttagande av trängselskatten. Att helt ersätta trängselskatten med höjda kollektivtrafikavgifter skulle innebära en väsentlig höjning av avgifterna, vilket också skulle påverka resandet negativt och motverka målen om ett ökat resande med kollektivtrafiken. Göteborgs Stad har inte heller rådighet över kollektivtrafikavgifterna utan dessa är ett beslut av Västra Götalandsregionen inom ramen för deras ansvar som kollektivtrafikhuvudman. Göteborgs Stad kan bara genom tillköp erbjuda Göteborgarna lägre kollektivtrafikavgifter, eller andra typer av erbjudanden. Inom Västra Götalandsregionen står biljettintäkter för ca 50 procent av kostnaderna för kollektivtrafiken, främst för drift men även för vissa infrastrukturkostnader. En översyn pågår för pris- och sortimentsstrategi inom Västra Götaland. Under 2014 var VGR:s totala intäkt från biljetter och kort i kollektivtrafiken ca 3 miljarder kronor.

Ökad rörlig kostnad för bilresor

Genom att öka den rörliga kostnaden för bilresor skapas dels påverkan på resbeteendet och dels kan en intäktsmöjlighet. Idag finns kilometerskatt för tunga fordon och drivmedelsskatt. I utredningen om Fossilfrihet på väg har aspekter på beskattning av vägtrafiken tagits upp och utredningen föreslår att det bör studeras vidare hur den långsiktiga beskattningen av vägtrafiken kan utformas.

Ett möjligt sätt att lokalt öka den rörliga kostnaden för bilresor är att till exempel införa en form av regional kilometerskatt/kilometeravgift, en regionalt differentierad fordonsskatt eller en regionalt differentierad energiskatt/bränsleskatt (regionalt höjda drivmedelsavgifter). I arbetet från trängselkommissionen i Köpenhamn föreslås till exempel kilometerbaserade avgifter både som främst som ett styrmedel men även som finansieringskälla.

I den tidigare utredningen om alternativa åtgärder för likvärdiga effekter studerades effekten av att höja den rörliga kostnaden för bilresor. Om det vore tekniskt och lagmässigt möjligt att öka den rörliga kostnaden för bilresor till/från och inom Göteborgsregionen med ca 10 procent skulle det ge årliga intäkter som kan ersätta trängselskatten. Hur detta påverkar andra styrmedel och samhällsutvecklingen i stort behöver, liksom konstateras i utredningen Fossilfrihet på väg, belysas ytterligare.

Exempel på tillämpning av differentierad fordonsskatt finns i Nederländerna. Regionerna lägger till olika belopp beroende på deras respektive infrastrukturbehov. Därmed blir fordonskatten högre i områden där högre tryck finns på befintlig infrastruktur och marginalkostnaden för utökad kapacitet är hög. Intäkter från fordonskatten går till investeringar och underhåll av infrastruktur.

I USA kan stater lägga till bränsleskatt utöver den federala bränsleskatten. Intäkterna kan användas till investeringar i och underhåll av infrastruktur. USA har numera stora problem med infrastrukturfinansiering via bränsleskatt för att högre bränsleeffektivitet i fordonsparken lett till att de totala intäkterna blir mindre för varje år och därmed underskrider finansieringsbehovet.

Kommunal finansiering

Kommuner har möjlighet att medfinansiera statliga projekt eller paketlösningar med kommunala medel. Runt om i Sverige finns flera exempel på sådan medfinansiering eller förskottering av medel till statlig infrastruktur. Förutsättningarna för medfinansiering utreddes i SOU 2011, Medfinansiering av transportinfrastruktur - ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering. Regler för kommunens befogenhet att medfinansiera finns i kommunallagen och i lagen om vissa kommunala befogenheter, där kommunen ges en möjlighet att medfinansiera statliga vägar och järnvägsprojekt. Det bör därför ur ett strikt juridiskt perspektiv vara teoretiskt möjligt för kommuner att medfinansiera västsvenska paketet, även utöver det i dag avtalade 1,25 miljarder (2009) som är Göteborgs Stads direkta bidrag i det tecknade avtalet om Västsvenska paketet. En ersättning av trängselskatten innebär en betydande medfinansiering vilken kan ifrågasättas med hänsyn till den grundläggande ansvarsfördelningen mellan staten och kommunkollektivet som utgår från att det är statens ansvar att finansiera statlig infrastruktur.

Inom denna utredning har det enbart varit möjligt att göra en mycket översiktlig bedömning för vad en ökad kommunal skattefinansiering av Västsvenska paketet skulle komma att innebära. Beräkningarna blir teoretiska dels på grund av att en höjning av kommunalskatten kan konstrueras på olika sätt, dels på grund av att det är mycket svårt att göra en bedömning av hur det kommunala skatteunderlaget kommer att utvecklas under en så lång period framåt i tiden som 25 år. Skatteunderlagets utveckling är beroende av en mängd olika faktorer som till exempel befolkningsutveckling, inkomstutveckling, det statliga skatteutjämnningssystemet, allmänekonomisk utveckling och konjunkturutveckling. De teoretiska beräkningarna har därför betydande osäkerhetsfaktorer.

En ökad kommunal finansiering av Västsvenska paketet har vidare, oavsett om finansieringen kommer från skattehöjning eller frigörande av resurser i till exempel mark, fastigheter eller bolagstillgångar, en stor påverkan på kommunens ekonomiska förutsättningar och finansiella möjligheter att klara det kommunala kärnuppdraget med de utmaningar som bland annat den demografiska utvecklingen innebär. En ökad kommunal finansiering innebär omprioritering av finansieringsmöjligheter från andra behov och frågan bör därför vägas tillsammans med stadens samlade ekonomiska förutsättningar. Innan ytterligare kommunal medfinansiering övervägs behöver en fullständig risk- och konsekvensanalys genomföras för att analysera kommunalekonomiska, legala, verksamhetsmässiga och marknadsmässiga risker och förutsättningar. En sådan analys har inte varit möjlig att genomföra inom tidsramen för denna utredning.

Ett upplägg där hela den del av Västsvenska paketets byggkostnader som idag finansieras av trängselskatt ersätts med kommunala skattemedel från Göteborgs Stads invånare kan utformas på flera olika sätt, vilket ger olika effekter för upplåning, räntekostnader och kommunal skatt. Hur de nationella anslagen avsätts i paketet har också betydelse.

Antaget att de nationella medlen avsätts årsvis såsom planerat och att kommunen ersätter hela trängselskattens del av finansieringen av byggkostnaderna så tidigt som möjligt för att minska den totala kostnaden för upplåning skulle skatten i Göteborgs Stad behöva höjas med ca 1 krona under 2015-2028. Göteborgs Stads invånare skulle då bekosta en väsentligt större del av västsvenska paketet än vad som idag betalas i trängselskatt av fysiska personer boende i Göteborg.

En variant är att en höjd skatt tidsmässigt efterliknar trängselskattens finansiering av det Västsvenska paketet, det vill säga en höjd kommunalskatt under 25 år. Kostnaderna för upplåning skall då totalt bli något högre och den höjda skatten något lägre men tas ut under flera år. Detta alternativ skulle också innebära ett betydande upplåningsbehov under den första delen av tidsperioden, vilket under dessa år anstränger kommunens lånesituation.

Eventuellt skulle fler kommuner kunna förmås dela på ansvaret för en tillkommande finansiering till Västsvenska paketet vid ett borttagande av trängselskatten, för att fördela finansieringen i regionen. En sådan fördelning kan till exempel vara att finansieringen fördelas på de kommuner vars invånare idag betalar förhållandevis mer trängselskatt per vuxen. Om fördelningen mellan dessa kommuner skulle vara samma som fördelningen av trängselskatt är nu, skulle Göteborgs Stad stå för ca 60 procent av ersättningen av trängselskatt.

Ytterligare ett scenario är att Göteborgs Stad ersätter den del av trängselskatten som skattebetalare i kommunen betalar, det vill säga den tredjedel som idag betalas av fysiska personer bosatta i Göteborg. Det innebär en höjning av kommunalskatten med ca 35 öre om höjningen av skatten fördelas på åren 2015-2028. De andra två tredjedelarna av intäkten från trängselskatt behöver då ersättas på annat sätt.

En försäljning av resurser med övervärden inom Göteborgs Stad för att ersätta trängselskatten har översiktligt studerats inom ramen för denna utredning. För att fortsatt överväga detta som alternativ finansiering av Västsvenska paketet krävs ytterligare analys för att studera till exempel samhällsekonomiska, verksamhetsmässiga, marknadsmässiga och legala aspekter, men även hur det påverkar stadens ekonomiska förutsättningar och finansiella läge. Teoretiskt kan det vara möjligt för Göteborgs Stad att på längre sikt frigöra resurser för att finansiera Västsvenska paketet vid ett borttagande av trängselskatten. Utredningens översiktliga bedömning är dock att detta inte är möjligt på kort sikt. Det krävs en betydligt mer långsiktig planerings- och förberedelsestid samt genomgripande analyser avseende kommunala, samhällsekonomiska, branschspecifika och marknadsmässiga konsekvenser.

Sammanfattningsvis kan sägas att all kommunal alternativ finansiering till trängselskatten innebär en omprioritering av finansieringsmöjligheter från andra behov och frågan bör därför övervägas tillsammans med stadens samlade ekonomiska förutsättningar. Göteborgs Stad har endast rådighet över den egna kommunalskatten och att finansiera utebliven trängselskatt med enbart Göteborgs kommunalskatt skulle innebära att Göteborgarna ansvarar för hela finansieringen. Det finns inte heller någon enskild alternativ kommunal finansieringsmöjlighet som på kort sikt kan ersätta borttagen trängselskatt och en mer långsiktig kombination av åtgärder för resursfrigörelse kräver fördjupade konsekvensanalyser innan det kan övervägas.

Övrig alternativ finansiering

Utredningen har översiktligt belyst de finansieringsalternativ som bedömts vara mest relevanta för det svenska sammanhanget. Hur infrastruktursatsningar ska finansieras i framtiden är en fråga för många länder runt om i världen och utredningen har fångat ett antal olika lösningar, men gör inte anspråk på att vara fullständig.

I de utredningar som visas i litteraturlistan finns exempel på andra åtgärder som kan vara en intäktskälla och inom Sverigeförhandlingen pågår vidare ett arbete för ytterligare utreda möjliga finansieringsformer vilket ska delredovisas hösten 2015.

Bilagor

1. Uppdraget

Yrkande angående alternativa förslag till finansiering av det Västsvenska paketet vid ett borttagande av trängselskatten (S, V, MP) Kommunstyrelsen 2014-12-03

2. Tidigare utredning: Alternativa förslag för likvärdiga effekter vid ett borttagande av trängselskatten

Rapport från kommunstyrelseuppdraget att utreda alternativa förslag för likvärdiga trängsel, miljö-, utrymmes, trafik- och hälsoeffekter vid ett borttagande av trängselskatten. 17 december 2015.

3. Finansieringsalternativ för Västsvenska paketet, Rapport 2015-01-28

Inom utredningen för Alternativa förslag till finansiering av det Västsvenska paketet vid ett borttagande av trängselskatten har WSP anlåtats för att säkerställa belysningen av möjliga alternativa finansieringsmöjligheter. Rapporten är ett komplement och uppdatering av "Översikt finansieringsmöjligheter – ett underlag i K2020-arbete (WSP 2008). Åsikter och slutsatser i rapporten är helt konsultens egna.

4. Underlag om trängselskattens finansieringsfunktion, Per Bergström-Johnsson, 2015-02-01

Detta PM beskriver kort bakgrunden till trängselskatten och de avvägningar som gjorts i tidigare utredningar inför införande av trängselskatt i Göteborg.

Litteraturlista

Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84

Medfinansiering av transportinfrastruktur, SOU 2011:49

Andra vägar att finansiera nya vägar, SOU 2006:33

Nationell plan 2014-2025, med tillhörande direktiv och dokumentation.

Möjligheter till fastighets- och exploateringsrelaterad värdeåterföring i transportinfrastrukturprojekt, en jämförelse av svenska förhållanden med London och Hong Kong, Jacob Witzell, 2013

Översikt finansieringsmöjligheter – Ett underlag i K2020-arbetet, WSP 2008

PM Alternativa finansieringsmöjligheter, RTM konsult, 2015

Mobilitet och framkommelighet i hovedstaden, Traengselkommissjonen, 2013

Utredning om införande av trängselskatt i Göteborg, November 2009,
http://www.trafikverket.se/PageFiles/55102/Rapport_trangselskatt_Fas1_version091127.pdf

Förslag från utredningsresursen om trängselskattesystem som kan införas i Göteborg, December 2009
http://www.trafikverket.se/pagefiles/55102/betankande_trangselskatt_goteborg_091218.pdf

Förslag till tidsdifferentierat trängselskattesystem för Göteborg, Februari 2010
http://www.trafikverket.se/pagefiles/55102/rapport_3_trangselskatt_gbg_20100216.pdf

Förslag till revideringar av trängselskattesystemet i Göteborg, Våren 2012
http://www.trafikverket.se/PageFiles/55102/forslag_till_revideringar_av_trangselskattesystemet_i_goteborg.pdf

Trängselskatten i Backa – går den att förbättra?, Våren 2014
http://www2.trafikkontoret.goteborg.se/resourcelibrary/Backa_slutrapport_TRYCKDO_K_print_140217.pdf

Deltagande i utredningsarbetet

Deltagande externa experter och konsulter inom utredningen

Viktor Hultgren, Sweco

Carl-Henrik Sandbreck, Sweco

Dirk van Amelsfort, WSP

Christer Anderstig, WSP

Karin Brundell-Freij, WSP

Mattias Frithiof, WSP

Peter Jörgensen, WSP

Kristina Schmidt, WSP

Katja Vourenmaa Berdica, WSP

Anders Wärmark, WSP

Björn Öhman, WSP

Derk de Beer, Sveriges kommuner och landsting

Deltagande inom utredningen

Per Bergström Jonsson, trafikkontoret, Göteborgs Stad

Fredrik Karlsson, Stadsledningskontoret Göteborgs Stad

Ulla-Stina Ingmarsson, Trafikverket

Styrgrupp

Eva Hessman, Stadsledningskontoret, Göteborgs Stad

Christina Börjesson, Stadsledningskontoret, Göteborgs Stad

Helena Mehner, Stadsledningskontoret, Göteborgs Stad

Uppdragsägare

Ylva Löf, Stadsledningskontoret, Göteborgs Stad

Deltagande som arbetsgrupp

Ann-Louise Hohlfält, Stadsledningskontoret, Göteborgs Stad

Ylva Löf, Stadsledningskontoret, Göteborgs Stad