

Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder

Underlag till Sverigeförhandlingen

29 augusti 2017



Trafikverket

Dokumenttitel: Konsekvensanalys av en kombination av trängselskatteåtgärder, Underlag till Sverigeförhandlingen, Sammanfattning av arbetsmaterial

Författare: Sandra Samuelsson (WSP Sverige), Rikard Fogelholm (WSP Sverige), Christian Nilsson (WSP Sverige) och Sofia Heldemar (Trafikverket)

Dokumentdatum: 2017-08-29

Ärendenummer: 2015/17932

Publikationsnummer: 2017:163

ISBN: 978-91-7725-157-6

Kontaktpersoner: Sofia Heldemar och Peter Huledal

Distributör: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg, telefon: 0771-921 921

Sammanfattning

Trafikverket har på uppdrag av Sverigeförhandlingen utrett olika förändringar av trängselskattesystemet i Stockholm¹. En överenskommelse träffades mellan Sverigeförhandlingen och regionala parter i april 2017. Som en del i att finansiera kollektivtrafikinvesteringarna ingår att justera trängselskatten i Stockholm. De justeringar av befintligt trängselskattesystem som enligt Sverigeförhandlingen ingår är:

- 1) Tidigareläggning av skatteperioden med en halvtimme på morgonen, det vill säga att trängselskatt tas ut från och med klockan 06.00 på vardagar.
- 2) Trängselskatt införs på vissa dagar före helgdag; skärtorsdagen, valborgsmässoafton, dagen före Kristi himmelfärdsdag, dagen före nationaldagen samt dagen före alla helgonsdag².
- 3) Första veckan i juli blir skattebelagd³.
- 4) Trängselskatten höjs under högtrafikmånader med 10 kr till 45 kr/passage. Månader som berörs är mars, april, maj och juni samt september, oktober och november med undantag för dag före helgdag⁴. Som en konsekvens av höjningen antas att den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil högst ska uppgå till 135 kronor, d.v.s. en höjning med 30 kronor under högtrafikmånader.

Utöver ovanstående punkter skall även en översyn av trängselskatten göras vart fjärde år.

För att beräkna effekterna av olika trängselskattenivåer och placeringar av betalsnitt har information om dagens trafiksituation och trafikprognosmodeller använts. Det förändrade trängselskattesystemet bedöms tas i bruk år 2020. De effektbedömningar som presenteras i denna rapport avser perioden fram till dess att Förbifart Stockholm öppnar för trafik, det vill till och med år 2025. Tidigare utredningar har visat att Förbifart Stockholm kommer att få stor påverkan på trafiksystemet i Stockholms län. Den ökade kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet kommer att bidra till förbättrad tillgänglighet och framkomlighet. Ur ett trafikstyrningsperspektiv bör då systemet för trängselskatt ses över och sannolikt justeras¹.

Nyttorna av det förändrade trängselskattesystemet har bedömts utifrån den minskade trängsel som det förändrade systemet ger upphov till. Effektberäkningar har genomförts för att beskriva hur det förändrade systemet för trängselskatt påverkar kollektivtrafikresandet, utsläpp av koldioxid, intäkter samt hur den enskilde trafikanten och företagen påverkas.

Den sammanlagda minskningen i trafikarbete beräknas uppgå till ca två procent en genomsnittlig vardag i Stockholms innerstad och ca en halv procent i Stockholms län.

¹ Trafikverket 2017, *Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?* 2017:105.

² Under förutsättning att dessa dagar infaller på en vardag.

³ Detta har tolkats som att det är de första 5 vardagarna i juli som blir skattebelagda.

⁴ Exakta datum har inte angetts. Baserat på kunskap om framkomlighet i befintligt trafiksystem bedöms perioderna från vecka 10 till midsommar och från 15 augusti till 30 november vara högtrafikmånader.

Trafikefterfrågan över trängselskattesnittet för Stockholms innerstad och på Essingeleden beräknas minska med tre procent i genomsnitt ett genomsnittligt vardagsdygn. Det är dock stor skillnad beroende på tid på året. Störst effekt beräknas den förändrade trängselskatten få under högtrafikmånader, framförallt under den tidiga morgonperioden på Essingeleden och i Södra länken. Under lågtrafikmånader (vintermånader) förväntas små framkomlighetsförändringar.

Koldioxidutsläppen i regionen förväntas minska i samma utsträckning som det förändrade trafikarbetet, det vill säga med cirka en halv procent under vardagar.

Kollektivtrafikresandet till, från och inom innerstaden under ett dygn under högtrafikmånaderna beräknas öka med mindre än en procent.

Förslaget om ändrade trängselskatter beräknas sammantaget öka skatteintäkterna med cirka 325-340 miljoner kronor per år från att de införs år 2020 fram till och med år 2025. För en privatbilist med två beskattade passager till och från arbetet under vardagar beräknas uttaget av trängselskatt med den nya lagstiftningen till mellan 16 230 och 19 300 kronor för år 2020. Med nuvarande lagstiftning beräknas uttaget av trängselskatt uppgå till mellan 11 250 och 15 750 kronor per år. För trafikanter som kommer upp i det maximala beloppet per dygn blir den nya högsta nivån 135 kronor per dygn under högsäsongen och 105 kronor per dygn under lågsäsong och följaktligen beräknas skatteuttaget till 28 950 kronor, vilket är en ökning med 3 550 kronor jämfört med idag.

Trafikminskningen till följd av det förändrade trängselskattesystemet innebär samtidigt förbättrad framkomlighet och minskade kötider vilket är positiva effekter som tillfaller företagen och de enskilda trafikanterna.

SAMMANFATTNING	3
1 INLEDNING	1
1.1 Uppdrag från Sverigeförhandlingen	1
1.2 Överenskommelsen om förändrad trängselskatt	1
2 METOD OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	5
2.1 Metod	5
2.2 Effektberäkningar	5
3 EFFEKTBERÄKNINGAR	7
3.1 Påverkan på vägtrafik – framkomlighet och trafikflöden	7
3.2 Påverkan på kollektivtrafik – framkomlighet och trafikflöden	9
3.3 Effekter på miljön	9
3.4 Intäkter från trängselskatt	9
3.5 Effekter för den enskilde trafikanten	9
3.6 Effekter för företagen	10
BILAGA 1	11

1 Inledning

1.1 Uppdrag från Sverigeförhandlingen

Trafikverket har på uppdrag av Sverigeförhandlingen utrett olika förändringar av trängselskattesystemet i Stockholm. Utredningen omfattar analys av vilka förändringar som är motiverade att genomföra utifrån dagens system och hur dessa påverkas över tid. De olika förändringarna, dess trafikstyrande effekter och dess påverkan på intäkter under tidsperioden 2020-2044 har beskrivits i Trafikverket rapport 2017:105⁵.

Föreliggande rapport beskriver konsekvenserna av förändringarna i trängselskattesystemet som beskrivs i den överenskommelsen som träffades mellan Sverigeförhandlingen och de regionala parterna i april 2017. Enligt uppdraget från Sverigeförhandlingen omfattar konsekvensbeskrivningen effekterna under perioden 2020-2025, det vill säga fram till Förbifart Stockholm öppnar för trafik.

1.2 Överenskommelsen om förändrad trängselskatt

Överenskommelsen som träffades i april 2017 redovisar följande justeringar av trängselskattesystemet från och med år 2020:

- 1) Tidigareläggning av starten av skatteperioden med en halvtimme på morgonen, det vill säga att trängselskattskatt tas ut från och med klockan 06.00.
- 2) Trängselskatt införs på vissa dagar före helgdag; skärtorsdagen, valborgsmässoafton, dagen före Kristi himmelfärdsdag, dagen före nationaldagen samt dagen före alla helgonsdag⁶.
- 3) Första veckan i juli blir skattebelagd⁷.
- 4) Trängselskatten höjs under årets högtrafikmånader med 10 kr till 45 kr/passage. Månader som berörs är mars, april, maj och juni samt september, oktober och november med undantag för dag före helgdag⁸. Totalt innebär ovanstående att det är ca 7 månader med högre trängselskattebelopp. Som en konsekvens av höjningen antas att den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil högst ska uppgå till 135 kronor, d.v.s. en höjning med 30 kronor under högtrafikmånader.

Utöver ovanstående fyra förändringar av trängselskatten innebär även överenskommelsen att det skall göras en översyn av trängselskatten vart fjärde år.

⁵ Trafikverket 2017, *Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?* 2017:105.

⁶ Under förutsättning att dessa dagar infaller på en vardag.

⁷ Detta tolkas som att det är de första 5 vardagarna i juli som blir skattebelagda.

⁸ Exakta datum har inte angetts i överenskommelsen. Baserat på kunskap om framkomlighet i befintligt trafiksystem bedöms perioderna vecka 10 till midsommar och 15 augusti till 30 november vara högtrafikmånader.

Trängselskattebelopp år 2020-2025

Figur 1 nedan illustrerar hur högsta trängselskattebelopp för innerstaden varierar under året.

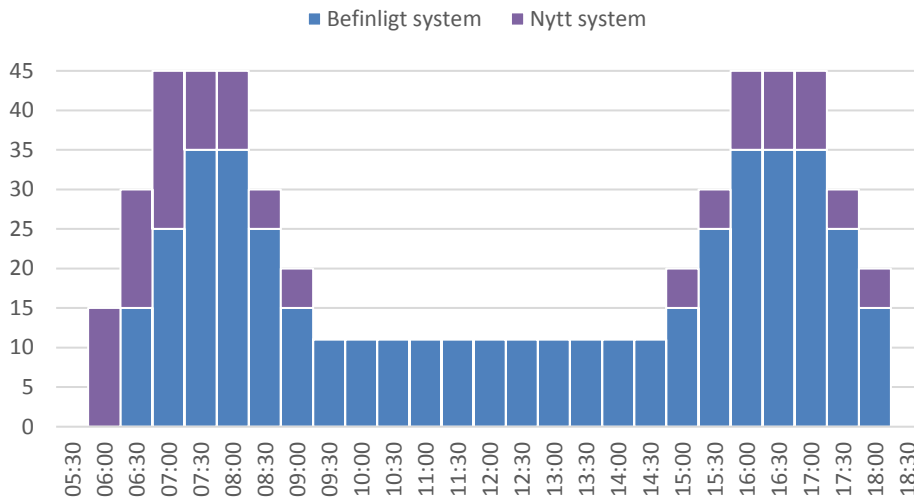


Figur 1. Säsongsvariation för högsta trängselskattebelopp för innerstaden.

Det kan noteras att valborgsmässoafton och dagen före nationaldagen inträffar på olika veckodagar från år till år och att trängselskatt antas införas endast i de fall då de inträffar på en vardag. Denna förändring innebär att i genomsnitt införs trängselskatt på fyra ytterligare dagar per år jämförts med befintligt system. Tillsammans med att trängselskatt ska betalas under de fem första vardagarna i juli, tillkommer i genomsnitt nio dagar per år då trängselskatt tas ut.

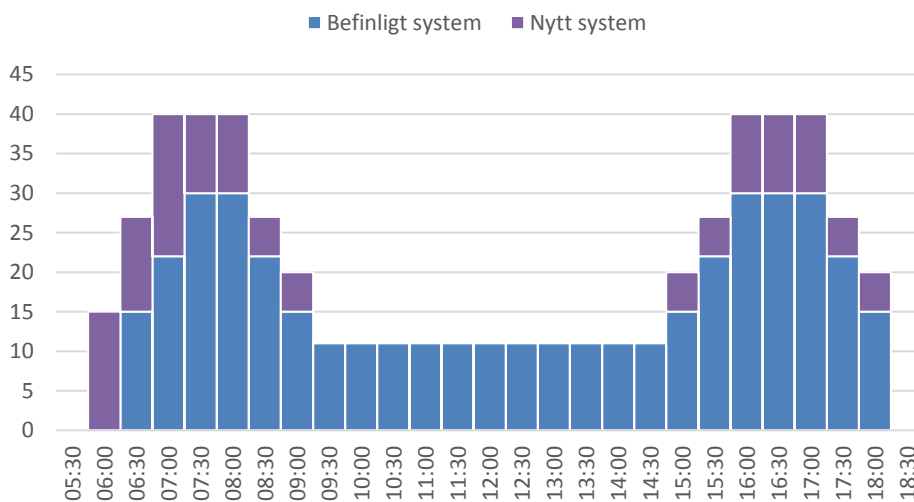
Figurerna nedan visar hur trängselskattebeloppen varierar över dygnet för innerstaden och Essingeleden år 2020-2025. I bilaga 1 redovisas diagrammen i tabellform.

Trängselskattebelopp - innerstaden, år 2020-2025



Figur 2. Trängselskattebelopp för befintligt och nytt system under högsäsong, innerstaden år 2020-2025.

Trängselskattebelopp - Essingeleden, år 2020-2025



Figur 3. Trängselskattebelopp för befintligt och nytt system under högsäsong, Essingeleden år 2020-2025.

Idag är det maximala beloppet per fordon och dag 105 kr, vilket motsvarar tre gånger det högsta trängselskattebeloppet per passage. Om samma beräkningsprincip bibehålls så blir maxbeloppet 135 kr per fordon och dag under högtrafikmånader, men oförändrat övrig tid.

Återkommande översyn vart fjärde år

I överenskommelsen som träffades i april 2017 ingår även att översyn av trängselskatten ska göras vart fjärde år. Enligt Trafikverket rapport 2017:105⁵ bör en sådan översyn utgå från att trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten i högtrafik. Även om det finns mycket som pekar mot att transportefterfrågan långsiktigt fortsätter att öka, vilket alltså skulle motivera höjd trängselskatt, kan man inte utesluta att en översyn även kan

motivera en omfördelad, ytterligare differentierad eller sänkt trängselskatt med lägre intäkter som följd. Öppnandet av ny väginfrastruktur så som Förbifart Stockholm skulle kunna vara ett sådant tillfälle, se även nedan. På längre sikt kan även digitalisering, teknikutveckling och införande av andra styrmedel påverka behovet av trängselskatt.

Öppnandet av Förbifart Stockholm

Den förändring i Stockholms trafiksystem som bedöms få störst påverkan i närtid är öppnandet av Förbifart Stockholm. Förbifart Stockholm beräknas öppna för trafik år 2026 och förväntas då få stor påverkan på trafiksystemet genom att främst Essingeleden och delvis även innerstaden avlastas. Detta innebär att behovet av trängselskatt minskar där, och därför bör systemet för trängselskatt justeras i samband med öppnandet. I proposition 2013/14:76 gör regeringen bedömningen att trängselskatten på Essingeleden bör sänkas vid öppnandet av Förbifart Stockholm.

2 Metod och förutsättningar

I detta kapitel redovisas metoden och de förutsättningar som har legat till grund för de analyser som har genomförts.

2.1 Metod

För att beräkna effekterna av olika trängselskattenivåer och placeringar av betalsnitt har information om dagens trafiksituation och trafikprognosmodeller använts. Trafikprognosmodellerna prognosticerar framtida resande genom att ta hänsyn till bland annat förändrad befolkning, infrastruktur, trängselskatt och andra omvärldsfaktorer. Resultaten ger underlag för beräkning av effekter på till exempel trafikvolym, intäkter samt samhällsekonomi.

Beräkningarna har genomförts baserat på uppgifter över hur trafiken ser ut idag och prognosystemet Sampers⁹. Utvärderingen av förändringen av trängselskattesystemet i januari 2016 indikerar att modellerna överskattar effekterna av trängselskatt¹⁰. Detta bedöms huvudsakligen bero på att andelen trafikanter som är känsliga för trängselskatt är högre i modellen än i verkligheten, och att yrkes- och lastbilstrafik inte förändrar antalet resor eller start- och målpunkt då trafiksystemet förändrats. Sammantaget innebär detta att de trafikeffekter som beskrivs i kapitel 3 kan vara överskattade.

2.2 Effektberäkningar

Trafikstyrande effekter

Trafikstyrande effekter avser i vilken mån åtgärden bidrar till att minska trängseln och därigenom korta restiderna i förhållande till den trängselskatt som påförs. En positiv trafikstyrande effekt nås om en väl avvägd trängselskatt påförs på en vägsträcka med kapacitetsbrist och köbildning. Eftersom den samhällsekonomiska effekten av trängselskatt är starkt beroende av möjligheten att öka framkomligheten och korta restiderna kan ett sådant mått anses som en god approximation för samhällsekonomiska nyttan.

Intäkter

Förutsättningar för intäktsberäkningarna baseras på de antaganden som sker i intäktsprognosen för befintligt trängselskattesystem som Trafikverket lämnar till Finansdepartementet. Trängselskattenivåerna i befintligt system antas inte förändras fram till och med år 2021, och 2022 antas att en indexjustering ske för att ta hänsyn till inflationen så att trängselskatten bibehålls reellt oförändrad¹¹. Den årliga trafikökningen över trängselskattesnitten har antagits vara 0,5 %.

I intäktsberäkningarna antas att 5 % av passagera inte betalar trängselskatt på grund av det de kommit upp i maxtaxa och att ytterligare 7 % av passagera inte debiteras då de är

⁹ För mer information, se Bilaga 1 i Trafikverket rapport 2017:105, *Hur kan trängselskatten förändras i Stockholmsregionen?*

¹⁰ Trafikverket 2017, *Trängselskatten i Stockholm förändrades 1 januari 2016, Vilka effekter fick förändringen?*, Trafikverket rapport 2017:123.

¹¹ Enligt tidigare beslut och överenskommelser skall nivåerna för trängselskatt justeras med avseende på inflationen.

undantagna för trängselskatt¹². Intäktsstillskottet för de analyserade åtgärderna redovisas i löpande priser.

En mer utförlig metodbeskrivning för beräkning av intäkter finns redovisat i Trafikverket 2017:105, avsnitt 2.4.

Miljö

Tidigare forskning, bland annat analyser av miljöeffekterna av trängselskatten i London och Stockholm¹³, visar att även om trängselskatten ger upphov till minskad kökörning, och därmed minskade utsläpp *per fordonskilometer*, så är det framförallt genom att *antalet fordonskilometer* minskar, som trängselskatten bidrar till minskade utsläpp av miljöskadliga ämnen. Därför har den beräknade trafikarbetsförändringen använts som indikator för påverkan på koldioxid utsläpp.

Effekter för den enskilde trafikanten och företag

Effekter för den enskilde trafikanten och för företag har tagits fram med utgångspunkt från de beräkningar som redovisades i Proposition 2013/14:76.

¹² Till exempel fordon med parkeringstillstånd för rörelsehindrade, uttryckningsfordon, motorcyklar och bussar med totalvikt av minst 14 ton.

¹³ Stockholmsförsöket 2006, *Fakta och resultat från Stockholmsförsöket*.

3 Effektberäkningar

I samtliga fall avser effektberäkningarna skillnaderna mellan ett scenario där trängselskatten har förändrats enligt kapitel 1 och ett scenario med befintligt system för trängselskatt.

Beskrivningarna nedan avser tidsperioden 2020-2025 och de omfattar inte konsekvenser av den återkommande översynen av trängselskatten.

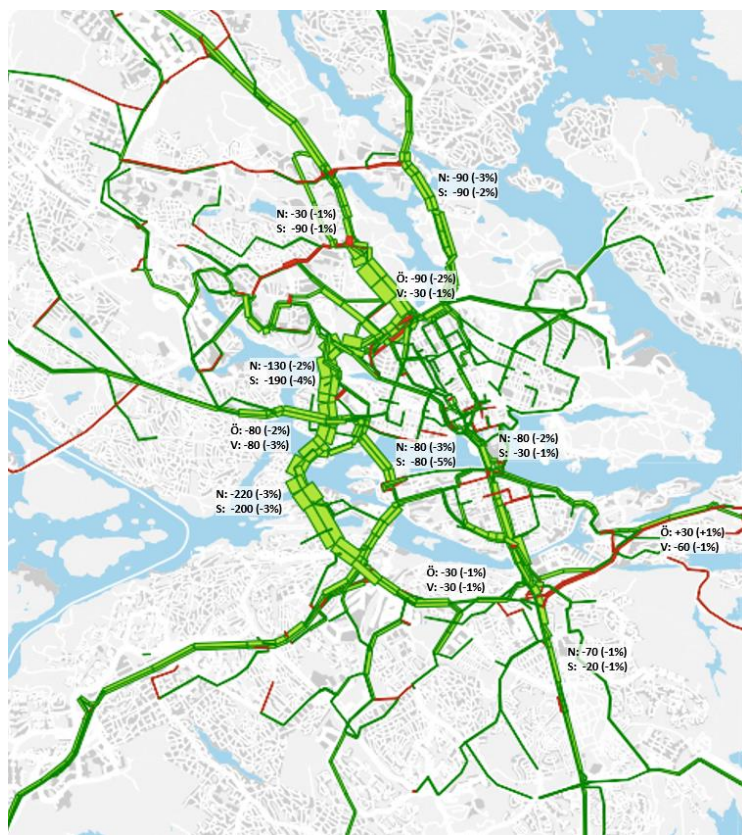
3.1 Påverkan på vägtrafik – framkomlighet och trafikflöden

Effekterna av de övriga föreslagna förändringarna kommer att påverka trafiken olika mycket under året.

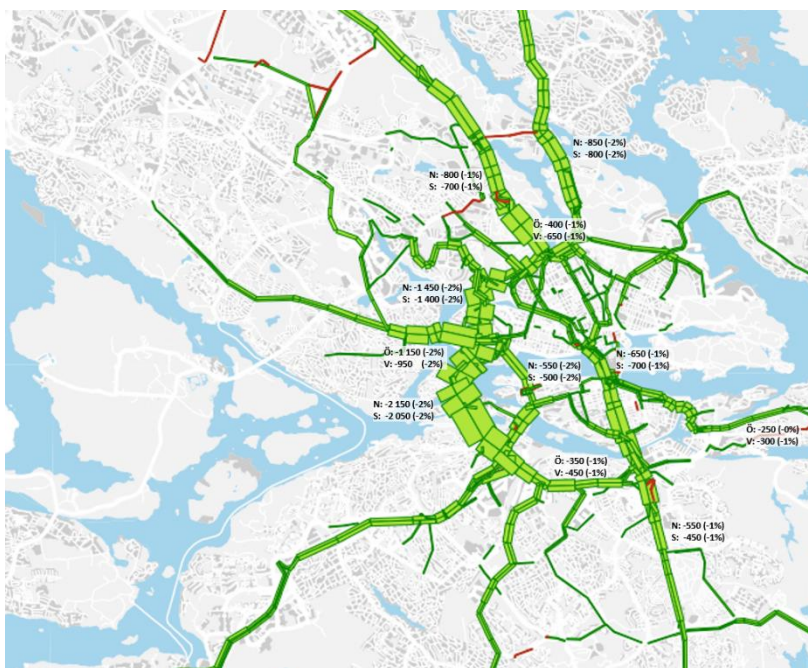
Höjd trängselskatt under högtrafikmånader

Säsongshöjningen under högtrafikmånaderna bedöms ge goda trafikstyrande effekter på framför allt Essingeleden och vissa infarter till innerstaden, så som Liljeholmsbron, Johanneshovsbron och Tranebergsbron. Detta gör att vägnätet avlastas och trängseln minskar.

Kartorna nedan visar hur trafikflödena beräknas förändras under då trängselskatten höjs under högtrafikmånaderna. På de stora lederna noteras en minskning av trafikflödena med mellan 1 och 4 procent, och minskningen är något större under förmiddagens högtrafikperiod än genomsnitt under dygnet.



Figur 4. Modellberäknade trafikflödesförändringar (fordon per timme, vardagar) under förmiddagens högtrafikperiod då trängselskatten höjts under högtrafikmånaderna. Grönt avser sträckor där trafiken minskar, rött sträckor med ökad trafik. N, S, Ö och V avser trafikriktning (norr, söder, öster, väster).



Figur 5. Modellberäknade trafikflödesförändringar (fordon per vardagsdygn) då trängselskatten höjts under högtrafikmånaderna. Grönt avser sträckor där trafiken minskar, rött sträckor med ökad trafik. N, S, Ö och V avser trafikriktning (norr, söder, öster, väster).

Tidigareläggning av skatteperioden

Idag råder det hög trängsel under morgonen i vissa delar av trafiksystemet. Tidigareläggningen av trängselskatteperioden från klockan 6 på morgonen bedöms leda till förbättrad framkomlighet genom minskade köer och fördröjd köppbyggnad. Effekten bedöms alltså påverka under hela förmiddagens högtrafikperiod. Störst effekt bedöms det bli på Essingeleden (framför allt i norrgående riktning) och i Södra länken.

Dag före vissa helgdagar och de fem första vardagarna i juli

Införandet av trängselskatt dag före vissa helgdagar och de fem första vardagarna i juli bedöms ge vissa positiva effekter på framkomligheten under de aktuella dagarna.

Sammanlagd förändring

Den sammanlagda genomsnittliga årliga minskningen i trafikarbete under vardagar förväntas uppgå till ca två procent i Stockholms innerstad och omkring en halv procent i regionen. Trafiken över trängselskattesnittet för Stockholms innerstad och på Essingeleden minskar med cirka tre procent i genomsnitt under ett genomsnittligt vardagsdygn när förändringarna av trängselskatten införs. En viss andel av bilisterna kommer välja att ändra målpunkt, att ändra tidpunkt för sin resa, eller att ta sig fram med kollektivtrafik eller till fots eller med cykel istället. En del kommer också att avstå från sina resor.

3.2 Påverkan på kollektivtrafik – framkomlighet och trafikflöden

Kollektivtrafikresandet till, från och inom innerstaden under ett dygn under högtrafikmånaderna beräknas öka med mindre än en procent jämfört med nuvarande utformning av trängselskatten.

Framkomligheten för bussar bedöms påverkas marginellt av den förändrade trängselskatten.

3.3 Effekter på miljön

Förändringarna av trängselskatten i Stockholm medför att koldioxidutsläppen förväntas minska i samma utsträckning som trafikarbetet i regionen minskar. Från trafiken i regionen beräknas därmed koldioxidutsläppen minska med omkring en halv procent. Biltrafik ger även upphov till andra negativa miljöeffekter såsom bullerpåverkan och emissioner av partiklar och kolväten bland annat. Den förändrade trängselskattens påverkan på dessa miljöeffekter har inte kvantifierats, men bedöms vara små.

3.4 Intäkter från trängselskatt

Förslaget om ändrade trängselskatter beräknas sammantaget öka trängselskatteintäkterna med cirka 325-340 miljoner kronor per år (löpande priser) från att de införs år 2020 fram till och med år 2025 då Förbifart Stockholm öppnas för trafik. Intäkterna baseras på beräkningar av passager vid portaler¹⁴.

Transportstyrelsen beräknar att systemanpassningskostnaden blir 0,5 miljoner kronor och den årliga ökade kostnaden bedöms bli 5,2 miljoner kronor. Kostnaden för Transportstyrelsen och Trafikverket för att informera om den förändrade trängselskatten bedöms bli 8 miljoner kr. Trafikverket bedömer att utredningskostnaden för den återkommande översynen av systemet är 1 miljon kronor per år.

3.5 Effekter för den enskilde trafikanten

Förslagen innebär en högre beskattning för en arbetspendlare i Stockholmsområdet. För en privatbilist med två beskattade passager till och från arbetet under vardagar beräknas uttaget av trängselskatt med nuvarande lagstiftning till mellan 11 250 och 15 750 kronor per år. Beräkningen grundas på att trängselskatt betalas i intervallet 25 till 35 kronor per passage under 225 arbetsdagar¹⁵.

För en privatbilist med två beskattade passager i Stockholms innerstad under vardagar beräknas uttaget av trängselskatt med den nya lagstiftningen till mellan 16 230 och 19 300 kronor för år 2020. Beräkningen grundas på att det görs en resa till innerstaden mellan kl. 07:00 och 08:29 samt ut från innerstaden mellan kl. 15:30 och 17:29. Detta innebär att under förmiddagen betalas 45 kr under högtrafikmånader och 35 kr under övriga månader. Under eftermiddagen betalas 30 eller 45 kr under högtrafikmånader,

¹⁴ Det har tagits hänsyn till att vissa fordon så som utryckningsfordon, bussar över 14 ton är undantagna från trängselskatt. Vidare har det antagits att maxtaxan är tre gånger högsta trängselskattebelopp för passage, det vill säga 105 kr under lågtrafikmånader och 135 kr under högtrafikmånader.

¹⁵ Källa: Prop 2013/14:76.

och 25 eller 35 kr under övriga månader. Skatteuttaget beräknas ske under 234 vardagar, varav 146 dagar hamnar under högtrafikmånaderna.

De ökade kostnaderna för trängselskatt beräknas därmed öka med 3 550 till 4 980 kr per år för privatbilister. Kostnaden begränsas för de privatbilister som har avdragsrätt för resor mellan bostad och arbetsplats.

Trafikminskningen till följd av det förändrade trängselskattesystemet innebär samtidigt förbättrad framkomlighet och minskade kötider vilket är positiva effekter som tillfaller den enskilde trafikanten.

3.6 Effekter för företagen

För företag vars fordon redan kommer upp i det maximala beloppet på 105 kronor per dygn, beräknas uttaget av trängselskatt med nuvarande lagstiftning till 23 625 kronor per år. Med säsongshöjningen av trängselskatten blir den nya maximala nivån 135 kronor per dygn under högsäsongen, vilket omfattar 146 dagar år 2020, och följaktligen beräknas skatteuttaget till cirka 28 950 kronor. Den årliga ökade kostnaden för trängselskatt är således cirka 5 300 kronor per år. Det kan dock konstateras att de ökade kostnaderna begränsas i och med att företagen har avdragsrätt för trängselskatt.

Trafikminskningen till följd av det förändrade trängselskattesystemet innebär samtidigt förbättrad framkomlighet och minskade kötider vilket är positiva effekter som tillfaller företagen.

Bilaga 1

Tabellerna nedan visar hur trängselskattebeloppen varierar över dygnet för innerstaden och Essingeleden år 2020-2025.

Tabell 1. Trängselskattebelopp för befintligt och nytt system, innerstaden 2020-2025.

Tider	Trängselskattebelopp innerstaden (kronor)		
	Befintligt system	Nytt system	
		Lågsäsong	Högsäsong
6.00–6.29	0	15	15
6.30–6.59	15	25	30
7.00–7.29	25	35	45
7.30–8.29	35	35	45
8.30–8.59	25	25	30
9.00–9.29	15	15	20
9.30–14.59	11	11	11
15.00–15.29	15	15	20
15.30–15.59	25	25	30
16.00–17.29	35	35	45
17.30–17.59	25	25	30
18.00–18.29	15	15	20

Tabell 2. Trängselskattebelopp för befintligt och nytt system, Essingeleden 2020-2025.

Tider	Trängselskattebelopp Essingeleden (kronor)		
	Befintligt system	Nytt system	
		Lågsäsong	Högsäsong
6.00–6.29	0	15	15
6.30–6.59	15	22	27
7.00–7.29	22	30	40
7.30–8.29	30	30	40
8.30–8.59	22	22	27
9.00–9.29	15	15	20
9.30–14.59	11	11	11
15.00–15.29	15	15	20
15.30–15.59	22	22	27
16.00–17.29	30	30	40
17.30–17.59	22	22	27
18.00–18.29	15	15	20



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

www.trafikverket.se