

Påverkade Stockholmsförsöket detaljhandeln i Stockholmsregionen?

ULF RÄMME

är fil lic och arbetar på Handels Utredningsinstitut som detaljhandelsanalytiker med huvudsaklig inriktning mot lokala och regionala analyser. ulf.ramme@hui.se

Stockholmsförsökets effekter på detaljhandels omsättning i Stockholms innerstad var begränsade. Detaljhandeln innanför avgiftszonen utvecklades något svagare än detaljhandeln utanför avgiftszonen under perioden. Skillnaderna förklaras framför allt av kalendereffekter och särskilda händelser såväl innanför som utanför avgiftszonen. En viktig förklaring till de begränsade effekterna är att innerstadskonsumenten endast i begränsad omfattning är bilburen och att stockholmarnas inköpsvanor varit oförändrade under de senaste åren.

Stockholmsförsöket avslutades i juli 2006. Dess effekter på biltrafiken, yrkes- och privattrafik, över avgiftssnittet var omedelbara och kraftiga (Miljöavgiftskansliet 2006). Samtidigt minskade privatpersonernas totala resande över avgiftssnittet under ett vardagsdygn med omkring 10 procent och antalet inköpsresor som passerade avgiftssnittet minst en gång under ett vardagsdygn minskade med 17 procent (Smidfelt-Rosqvist m fl 2006).

Stockholmsförsöket är intressant eftersom det är ett naturligt experiment som ger möjlighet att studera huruvida det uppstår effekter i andra verksamheter när åtgärder som är avsedda att reglera trafikflöden införs. Effekterna på olika delar av transportnäringarna och ett antal regionalekonomiska aspekter har undersökts i flera utredningar under Stockholmsförsökets gång. Sammantaget visar dessa undersökningar på relativt begränsade näringslivseffekter (Svalgård m fl 2006a; Svalgård m fl 2006b; Blomberg och Widell 2006; Anderstig m fl 2006; Lagrén och Sandahl 2006). Denna undersökning kompletterar de övriga genom sitt fokus på hur detaljhandeln i Stockholmsregionen påverkades av Stockholmsförsöket.

Syftet med föreliggande artikel är dels att undersöka huruvida Stockholmsförsöket påverkade detaljhandels omsättning innanför respektive utanför avgiftszonen, dels att dra slutsatser om vilka långsiktiga effekter av trängselskatter som kan uppträda. Det blir därför naturligt att lyfta blicken för att på så sätt kartlägga de eventuella näringslivseffekter som har uppstått i London sedan 2003.

Stockholmsförsöket kan leda till en rad effekter, vilka på olika sätt kan påverka detaljhandeln i Stockholmsregionen. På ett allmänt plan kan dels framhållas de kollektivtrafiksatsningar som har möjliggjort för fler människor att ta sig till Stockholms innerstad, dels trafikminskningen innanför avgiftszonen som möjliggjort ökad tillgänglighet genom kortare köer och en ökad tillgänglighet till parkeringsplatser.

Stockholmsförsöket kan också leda till substitutionseffekter, dvs att

Artikeln baseras på Rämme och Cronholm (2006). Författaren vill tacka Michael Cronholm för hans insatser i huvudprojektet samt Fredrik Bergström och Sven-Olov Daunfeldt för kommentarer på denna artikel.

konsumenter i Stockholmsregionen ändrar destination för sina inköpsresor, färd sätt i samband med inköpsresorna och slutligen tidpunkt för inköpet. För att undersöka om Stockholmsförsöket lett till substitutionseffekter har Handels Utredningsinstitut (HUI) byggt upp en unik databas med omsättningsuppgifter för ett stort antal varuhus, köpcentrum och stråbutiker innanför avgiftszonen. Omsättningsutvecklingen i dessa jämförs mot omsättningsutvecklingen i ett antal köpcentrum utanför avgiftszonen, samt med omsättningsutvecklingen i riket. Dessutom har konsumentundersökningar genomförts där 1 000 individer intervjuats om sina inköpsvanor före och under Stockholmsförsöket. Om substitutionseffekter har förekommit antas dessa ta sig uttryck genom ett trendbrott i omsättningsutvecklingen hos detaljhandeln innanför avgiftszonen och signifikant förändrade inköpsvanor i samband med att Stockholmsförsöket inleddes i januari 2006.

Det är också rimligt att tala om en köpkraftseffekt som drabbar hushållen i samband med att de genomför resor med bil över avgiftsnittet. En mindre del av de intäkter som systemet genererar skulle i frånvaro av trängselskatt ha tillfallit detaljhandeln i Stockholmsregionen. Om köpkraftseffekten är av betydande omfattning antas den manifesteras sig i att detaljhandeln i Stockholmsregionen som helhet utvecklas sämre än i riket efter januari 2006.

1. Detaljhandels utveckling i Stockholmsregionen före och under Stockholmsförsöket

Att avgöra hur stora effekterna av Stockholmsförsöket har varit på detaljhandels omsättning i innerstaden försvåras av en rad faktorer. För det första har Sverige och Stockholmsregionen befunnit sig i en allt starkare högkonjunktur före och under försöksperioden. En av de branscher som gått starkast i denna uppgång har varit detaljhandeln, vilket förklaras av ökade realinkomster, främst som en följd av löneökningar, skattelättnader och bidragshöjningar, låg inflation, låga räntor samt ett prisfall inom detaljhandeln vilket bidragit till ytterligare förstärkningar av hushållens köpkraft (Stockholms Handelskammare 2006; Handels Utredningsinstitut 2006a).

För det andra pågår sedan länge en strukturuomvandling inom detaljhandeln i riket. I Stockholmsregionen har denna strukturuomvandling tagit sig uttryck genom att köpcentrum och externhandelsområden i Stockholms kranskommuner har tillåtits uppstå och växa relativt fritt samtidigt som det varit svårt att skapa nya detaljhandelsytor i innerstaden. En effekt av denna utveckling har blivit att detaljhandeln i Stockholms innerstad har tappat marknadsandelar till detaljhandeln i kranskommunerna under den senaste tioårsperioden (Handels Utredningsinstitut 2006b). Tabell 1 redovisar i grova drag detaljhandels omvandling i Stockholmsregionen under de senaste åren.

Tabell 1
Omvärldsförändringar som försvårar isoleringen av Stockholmsförsökets effekter på detaljhandeln

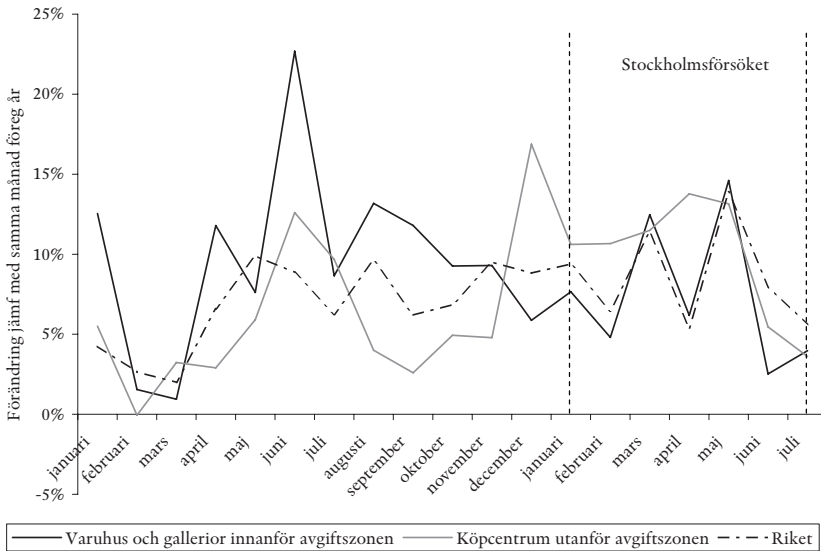
Område	Åtgärd
Centrala Norrmalm / "citystråket" och malmarna	Upprustning och förnyelse av fysisk miljö och detaljhandelsutbud utmed ett stort antal centrala handelsstråk. Upprustning, utvidgning och förnyelse av detaljhandelsutbud i Gallerian och Sturegallerian. Tillskapande av 12 000 kvadratmeter handelsyta i city. Upprustning av fastigheter samt omstrukturering och omprofilering av varuutbud i cityvaruhus. Små förändringar inom befintliga köpcentrum på malmarna. Främst omprofilering och förändring av hyresgästbestånd. Tillskapande av gallerian Bruno, ombyggnad och renovering av Åhléns Skanstull samt Ringens köpcentrum.
Utanför avgiftszonen	Tillskapande och utvidgning av flera stora marknadsplatser i sydöstra Stockholm. Under andra halvåret 2005 tillkom totalt 55 000 kvadratmeter handelsyta i Sickla och Gustavsberg. Utvidgning av Barkarby handelsområde i norra Stockholm. Bauhaus utvidgar detaljhandelsytan. Plantagen öppnar ny enhet. Tillskapande av 3 000 kvadratmeter sällanköpsvaruhandel söder om Barkarby outlet. 12 000 kvadratmeter sällanköpsvaruhandel i Arninge. Utvidgning och renovering av Skärholmens centrum, Forum Nacka och Stinsen köpcentrum. Delar av centrumen avstängda under ombyggnationen. Kista, Solna och Täby centrum nya hyresgäster.

Källa: Rämme och Cronholm (2006).

Dessa omvärldsförändringar innebär att handelsyta försvinner temporärt för att nyöppnas vid en senare tidpunkt och att det i takt med att utvidgningar och renoveringar blir klara finns mer handelsyta, vilket förklarar delar av försäljningsökningen såväl innanför som utanför avgiftssnittet. Omvärldsförändringarna bidrar således till att detaljhandelsomsättningen i enskilda centrum utvecklas långsammare under vissa perioder och snabbare under andra perioder. Omvandlingsprocessen försvårar därigenom möjligheten att isolera eventuella effekter av Stockholmsförsöket.

Den egentliga detaljhandeln består dels av dagligvaruhandeln dels av handel med sällanköpsvaror. Stockholmsförsökets effekter på dagligvaruhandeln var, på grund av konsumenternas vana att handla dagligvaror bostadsnära, mycket små. Av den anledningen kommer fokus i denna artikel att ligga på handeln med sällanköpsvaror.

Under Stockholmsförsökets sju månader ökade sällanköpsvaruhandeln i Stockholmsregionen med totalt 8,2 procent jämfört med samma period föregående år. Under samma period ökade detaljhandeln i riket med 8,6 procent. Utvecklingen i Stockholmsregionen skiljer sig något åt mellan de enheter som var lokaliserade innanför avgiftszonen och de enheter som var lokaliserade utanför. Innanför avgiftszonen ökade sällanköpsvaruhandeln med 7,2 procent medan handeln utanför avgiftszonen ökade med 9,8 procent. En av de viktigaste orsakerna till skillnaderna mellan de två olika zonerna är att det har tillkommit handelsyta inom



Figur 1
Sällanköpsvaruhandels utveckling i varuhus och gallerior innanför avgiftszonen, i köpcentrum utanför avgiftszonen samt i riket under perioden januari 2005-juli 2006. Procent

Källa: Handels Utredningsinstitut (2006).

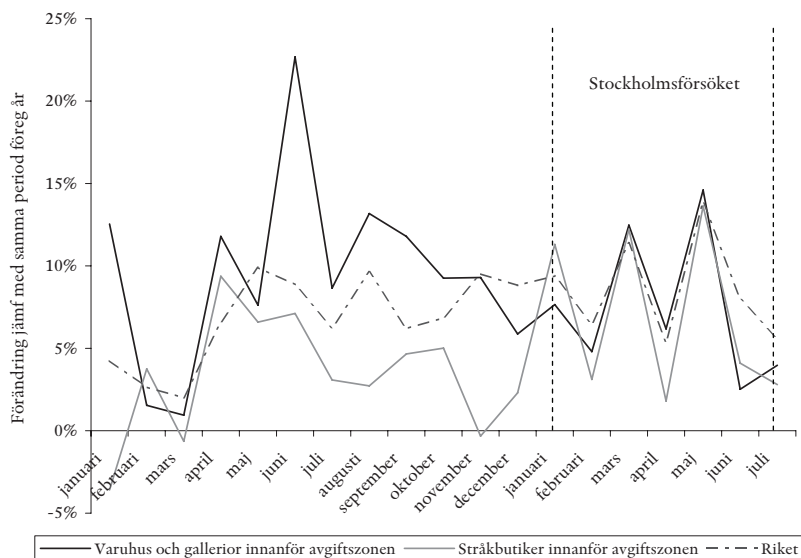
sällanköpsvaruhandeln utanför avgiftszonen vilket förklarar den starkare tillväxttakten.

I figur 1 redovisas omsättningsutvecklingen inom detaljhandeln i varuhus och gallerior i olika delar av Stockholmsregionen och i riket sedan januari 2005. Jämförelsen görs mot samma månad föregående år för att på så vis eliminera säsongsvariationerna.

Figuren visar att sällanköpsvaruhandeln innanför avgiftszonen har fluktuerat kraftigare än sällanköpsvaruhandeln utanför avgiftszonen och i riket. Under 2005 var tillväxttakten innanför avgiftszonen med få undantag högre än i de andra områdena. Sedan årsskiftet 2006 har sällanköpsvaruhandeln innanför avgiftszonen utvecklats sämre än sällanköpsvaruhandeln utanför avgiftszonen, men i linje med riket.

Frånvaron av trendbrott i samband med införandet av trängselskatt i januari 2006 pekar på att Stockholmsförsöket endast kan ha haft marginell effekt på sällanköpsvaruhandeln under försöksperioden. Den fallande trenden och den sedan i november 2005 lägre tillväxttakten hos varuhus och köpcentrum innanför avgiftszonen förklaras dels av att flera varuhus i city påbörjade eller intensifierade pågående ombyggnadsprojekt, dels av att Gallerians extrema tillväxttakt under inledningen av året reducerades till en fortsatt kraftig tillväxttakt under andra halvan av 2005 och slutligen av att omsättningsutvecklingen i övriga varuhus och köpcentrum innanför avgiftszonen stagnerade till följd av en ökad konkurrens innanför avgiftszonen. Figuren visar också att köpcentrum utanför avgiftszonen, i samband med tillkomsten av ny handelsyta, fr o m oktober 2005 såg en snabb och sedan stabil tillväxt. En rimlig förklaring till nedgången innanför avgifts-

Figur 2
Sällanköpsvaruhandelns utveckling i varuhus och gallerior innanför avgiftszonen, i stråkbutiker samt i riket under perioden januari 2005-juli 2006. Procent



Källa: Handels Utredningsinstitut (2006c).

zonen står därför att finna i en ökad konkurrens från köpcentrum i Stockholms kranskommuner.

I samband med förstudierna till Stockholmsförsöket framhölls att de sk stråkbutikerna, dvs butiker lokaliserade i gatulägen, kunde påverkas kraftigare av trängselskatten än varuhus och köpcentrum. Det är därför relevant att studera hur stråkbutikerna utvecklades i förhållande till varuhus och gallerior innanför avgiftszonen samt i riket. Under Stockholmsförsöket ökade omsättningen i stråkbutikerna med 7,0 procent vilket är något svagare än utvecklingen hos varuhus och köpcentrum innanför avgiftszonen. I figur 2 nedan jämförs utvecklingen hos omkring 600 stråkbutiker med utvecklingen hos varuhus och gallerior innanför avgiftszonen och med utvecklingen i riket.

Under hela 2005 hade stråkbutikerna en lägre tillväxttakt än varuhus och gallerior innanför avgiftszonen. Tillväxttaktan började avta något tidigare bland stråkbutikerna, vilket pekar på att dessa drabbades hårdare av den ökade konkurrensen såväl innanför som utanför avgiftszonen. Sedan årsskiftet 2006 har stråkbutikerna haft en utveckling som, med undantag för större fluktuationer, följer utvecklingen hos varuhus och köpcentrum innanför avgiftszonen och utvecklingen i riket.

Sammanfattningsvis pekar undersökningen på att sällanköpsvaruhandeln innanför avgiftszonen endast kan ha påverkats marginellt av Stockholmsförsöket. Avvikelserna från detaljhandelskonjunkturen utanför avgiftszonen och i riket förklaras dels av speciella händelser, såsom ombyggnationer och renoveringar av varuhus och köpcentrum, dels av kalendereffekter, såsom förskjutningar av påsken. De relativt begränsade effekterna

Tabell 2
Brukar du handla på väg till eller från arbete eller studier? Procent

		Aldrig	Ibland	Ganska ofta	Nästan alltid	Totalt
Bosatta innanför avgiftszonen	2004	14	32	28	25	100
	2006	20	32	26	23	100
Bosatta utanför avgiftszonen	2004	23	34	28	14	100
	2006	20	33	32	15	100

Källa: Handelns Utredningsinstitut (2004, 2006d).

för detaljhandeln leder till frågan huruvida Stockholmsförsöket påverkade konsumenternas inköpsmönster.

2. Konsumenternas inköpsvanor före och under Stockholmsförsöket

I samband med Stockholmsförsöket genomfördes två konsumentundersökningar i samarbete med Synovate. Syftet var att kartlägga och analysera hur stockholmarnas resvanor och inköpsmönster såg ut innan Stockholmsförsöket inleddes, samt huruvida de förändrats sedan försöket inleddes. I undersökningen ställdes frågor om ett antal varuslag, men då skillnaderna i inköpsmönstren som regel var små för olika varuslag aggregerades konsumtionen av beklädnadsartiklar, hemutrustning samt sport- och fritidsartiklar till varugruppen sällanköpsvaror.

I tabell 2 redovisas i vilken omfattning konsumenterna gjorde inköp av sällanköpsvaror i samband med resor till och från arbete/studier.

År 2004 uppgav drygt hälften av de respondenter som var bosatta innanför avgiftszonen att de ganska ofta eller nästan alltid handlade i samband med resor till eller från arbete/studier. Bland respondenter bosatta utanför avgiftszonen uppgav en något lägre andel, drygt 40 procent, att de gjorde sina inköp i samband med resor till och från arbete/studier.

I 2006 års undersökning finns en tendens till förskjutning av inköpstillfället hos båda grupperna. Andelen respondenter bosatta innanför avgiftszonen som uppgav att de ganska ofta eller nästan alltid handlade i samband med resor till och från arbete/studier har minskat svagt, medan andelen som uppgav att de aldrig gör inköp i samband med resor till och från arbete/studier har ökat. Bland respondenter bosatta utanför avgiftszonen är förhållandet samtidigt det omvända.

Sällanköpsvaror handlas oftare på ett större avstånd från hemmet än dagligvaror, varför dessa inköp skulle kunna påverkas i högre utsträckning av trängselavgifter än inköpen av dagligvaror. För att få svar på denna fråga fick respondenterna uppges var de senast gjorde sitt inköp av sällanköpsvaror. Tabell 3 visar att ungefär var tredje respondent uppgav att de gjorde sitt senaste inköp av sällanköpsvaror innanför avgiftszonen.

Redan innan Stockholmsförsöket inleddes gjorde respondenter bosatta

Tabell 3
Var gjorde du ditt senaste inköp av sällanköpsvaror?
Procent

	Bosatta innanför avgiftszonen		Bosatta utanför avgiftszonen		Alla	
	2004	2006	2004	2006	2004	2006
Handlar innanför avgiftszonen	69	72	25	24	34	32
Handlar utanför avgiftszonen	31	28	75	76	66	68
Totalt	100	100	100	100	100	100

Källa: Handels Utredningsinstitut (2004, 2006d).

innanför avgiftszonen i mycket stor utsträckning inköp av sällanköpsvaror i innerstaden medan respondenter bosatta utanför avgiftszonen i huvudsak gjorde sina inköp på marknadsplatser utanför avgiftszonen.

För enskilda varuslag skiljer sig svaren åt då respondenter bosatta innanför avgiftszonen handlade framför allt beklädnadsartiklar samt sport- och fritidsartiklar innanför avgiftszonen. En större andel uppgav att de handlade möbler och hemutrustning utanför avgiftszonen, men dessa inköp gjordes framför allt på helger. Bland respondenter bosatta utanför avgiftszonen skedde en majoritet av alla inköp på marknadsplatser utanför avgiftszonen och de inköp som gjordes innanför avgiftszonen genomfördes ofta i samband med resor till och från arbete/studier (Rämme och Cronholm 2006, s 43).

2006 års undersökning visar att det finns en svag tendens till att respondenter bosatta innanför avgiftszonen i större utsträckning även handlar där. Skillnaderna är mycket små, varför det inte går att dra slutsatsen att konsumenter bosatta innanför avgiftszonen skulle ha ersatt inköpresor till marknadsplatser utanför avgiftszonen med inköp på marknadsplatser innanför densamma efter det att Stockholmsförsöket inletts.

Konsumenternas val av inköpsställe och det avstånd som är förknipat med transporten till inköpsstället avspeglas i det färdmedelsval som konsumenterna gör. Sällanköpsvaruhandeln i innerstaden är geografiskt avgränsad och avstånden som regel korta, varför det torde vara vanligare att respondenter bosatta i innerstaden i högre utsträckning väljer andra färdmedel än bil vid sina inköpsresor. För respondenter bosatta utanför avgiftszonen torde förhållandet vara det omvända på grund av att det geografiska avståndet till inköpsstället som regel är längre. Tabell 4 visar vilket transportmedel respondenterna använde för att ta sig till inköpsstället vid sitt senaste inköp av sällanköpsvaror. Omkring 60 procent av respondenterna uppgav att de genomförde sitt senaste inköp med bil såväl innan som efter det att Stockholmsförsöket inleddes.

Endast var tredje respondent innanför avgiftszonen använde bil vid sitt senaste inköp samtidigt som närmare 60 procent gick till fots eller använde kollektivtrafik. Bland respondenterna bosatta utanför avgiftszonen var det samtidigt mer än dubbelt så vanligt att använda bil vid det senaste inköps-

	Bosatta innanför avgiftszonen		Bosatta utanför avgiftszonen		Alla	
	2004	2006	2004	2006	2004	2006
Bil	32	29	68	66	61	60
Kollektivtrafik	30	24	20	22	22	23
Till fots	27	32	6	5	10	10
Annat	11	15	6	7	7	7
Totalt	100	100	100	100	100	100

Tabell 4
Vilket transportmedel använde du vid ditt senaste inköp av sällanköpsvaror? Procent

Källa: Handelns Utredningsinstitut (2004, 2006d).

tillfället. Den lilla förändring som kan uppmärksammas i samband med bilutnyttjande vid inköpsresor torde framför allt kunna förklaras av stigande bensinpriser och säsongseffekter.

Den stora andelen bilburna inköpsresor kan ge intrycket att en stor grupp påverkas av trängselavgifter i samband med sina inköp. Respondenterna fick därför uppge om de handlade sällanköpsvaror under avgiftstid samt huruvida de använde bil och passerade en avgiftsstation i samband med sin senaste inköpsresa. Tabell 5 visar att respondenterna endast i en begränsad andel av alla inköpsresor betalar trängselskatt i samband med sina inköpsresor.

Vid båda undersökningstillfällena genomfördes drygt hälften av alla inköp på vardagar under avgiftstid, dvs vardagar mellan 06.30–18.29. Omkring 45 procent av inköpsresorna företogs samtidigt på vardagar efter 18.30 samt på helger. I båda grupperna uppgav en något större andel av respondenterna att de gjorde sitt senaste inköp på vardagar efter 18.30 och på helger år 2006. Det fanns en tendens till att respondenter bosatta innanför avgiftszonen förändrat sitt inköpsbeteende mer än respondenter bosatta utanför avgiftszonen efter det att Stockholmsförsöket inletts.

Av det totala antalet inköpsresor under vardagar berördes endast en begränsad andel, 3–4 procent, av trängselavgifterna. En viktig förklaring till detta är att trots att en majoritet av beklädnadsinköpen och inköpen av sport- och fritidsartiklar faktiskt sker på vardagar mellan 06.30–18.29 så är det få respondenter som använder bil i samband med dessa inköp. Beträffande inköpen av möbler och hemutrustning sker en majoritet av dessa inköp på helger när trängselavgifter inte tas ut för passage över avgiftssnittet (Rämme och Cronholm 2006, s 38).

Konsumentundersökningarna visar sammanfattningsvis att det är svårt att belägga att det förekommit förskjutningar i tid och rum vad gäller inköpsvanor. De små förändringar som ägt rum pekar i stället på en påfallande stabilitet i inköpsmönstren under de senaste åren. Det tycks emellertid finnas en tendens till att respondenter bosatta innanför avgiftszonen har förändrat sitt beteende något mer än respondenter bosatta utanför avgiftszonen efter det att Stockholmsförsöket inletts.

Tabell 5
Hur många betalar
trängselskatt i sam-
band med sina inköp
av sällanköpsvaror?
Procent

	Bosatta innanför avgiftszon		Bosatta utanför avgiftszon		Alla	
	2004	2006	2004	2006	2004	2006
Handlar på avgiftstid (mån-fre 06.30–18.29)	50	46	54	52	53	51
Betalar trängselskatt i samband med inköpsresor	5	3	3	3	4	3
Handlar ej på avgiftstid (mån-fre efter 18.30 & helger)	45	51	43	45	43	46
Totalt	100	100	100	100	100	100

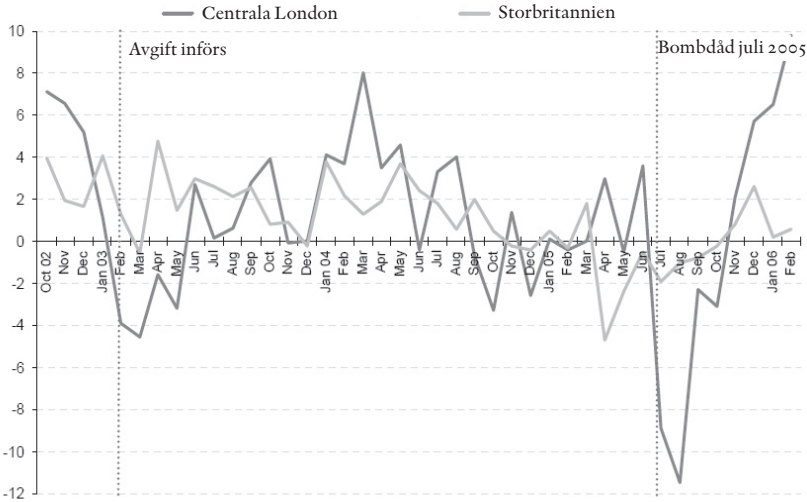
Källa: Handelsns Utredningsinstitut (2004, 2006d).

3. Långsiktiga effekter av trängselavgifter – erfarenheter från London

En allvarlig kritik mot Stockholmsförsöket är att det är svårt att dra långsiktiga slutsatser utifrån den korta försöksperioden (Stockholms Handelskammare 2005). Långsiktiga slutsatser kring Stockholmsförsöket kan antingen baseras på simuleringsmodeller eller på empiriska iakttagelser från liknande fall. I dagsläget finns emellertid ingen simuleringsmodell som kan ge ett statistiskt tillfredsställande svar på de frågor som denna artikel avser belysa. Det är därför intressant att vända blicken mot London, där trängselavgifter har funnits sedan februari 2003. Genom att belysa vilka erfarenheter som har gjorts där torde det bli möjligt att säga något om vilka långsiktiga effekter som kan uppträda vid ett permanentande av trängselskatt i Stockholm.

Sedan 2003 har ett antal organisationer och institutioner studerat trängselavgifternas effekter på näringslivet och, i synnerhet, detaljhandeln i London. Slutsatserna kring hur trängselavgifterna har påverkat detaljhandeln innanför avgiftszonen går isär beroende på vem som gjort undersökningen samt undersökningarnas tillvägagångssätt och syften. För att ge en så nyanserad bild som möjligt redovisas i denna artikel huvudslutsatserna kring effekterna på detaljhandeln i samtliga utredningar.

I samband med sina årliga utvärderingar har Transport for London (TfL) studerat en mängd aspekter för näringslivet innanför avgiftszonen. Bland annat har enkätutskick och djupintervjuer genomförts med ett urval av företag verksamma inom avgiftszonen. Därtill har offentlig statistik använts för att belysa utvecklingen i olika sektorer av näringslivet och underkonsulter har använts i syfte att belysa specifika frågeställningar eller för att kvalitetssäkra undersökningarna. Samtliga undersökningar pekar på att näringslivet innanför avgiftszonen ej påverkats i nämnvärd omfattning av trängselavgifterna. I figur 3 redovisas detaljhandelns utveckling i London och Storbritannien under perioden 2003–06.



Figur 3
Procentuell förändring av detaljhandelsomsättningen i London och Storbritannien jämfört med samma månad föregående år

Källa: Transport for London (2006).

Detaljhandeln i centrala London har sedan 2003 fluktuerat kraftigare än detaljhandeln i Storbritannien som helhet. Redan innan trängselavgifter infördes i februari 2003 hade den lokala konjunkturen i London fallit till en nivå under den för riket. Under 2004 och första halvan av 2005 följde utvecklingen i London i huvudsak utvecklingen i riket. Terrordåden i början av juli 2005 innebar en kraftig nedgång för detaljhandeln i London under resten av sommaren, men redan i oktober hade den återhämtat sig för att därefter stiga kraftigt i förhållande till riket.

TfLs slutsats av ovanstående är att trängselskatten i London har haft en mycket liten effekt på detaljhandeln under perioden 2003–06. Dessutom förefaller terrorbombningar och avgiftshöjningar i juli 2005 endast ha fått kortsiktigt negativa effekter på detaljhandeln. En fördjupad bild erhålls emellertid genom enkätundersökningarna. Framför allt lyfter respondenterna fram omvärldsfaktorernas betydelse för deras företags utveckling. Bland de detaljhandelsföretag som uppgav att deras omsättning minskat sedan 2003 minskade andelen företag som direkt uppgav att trängselavgifterna inverkar negativt på deras verksamhet från omkring 30 procent till 20 procent. De vanligaste förklaringarna var i stället den ekonomiska konjunkturen, minskad turism förknippad med rädsla för terrordåd, ökad konkurrens från externa köpcentrum, företagsspecifika problem, reparationen av "the central line" m fl (Transport for London 2004, s 85–88; Transport for London 2005, s 82–83, s 94; Transport for London 2006, s 97).

Andra områden som specialstuderats är bl a huruvida företag som är lokaliserade i randzonen påverkas mer av trängselavgifterna än företag i de centrala delarna av avgiftszonen samt huruvida trängselavgifterna har bidragit till att företag inom avgiftszonen i större utsträckning lokaliserar

sig utanför avgiftszonen efter det att trängselavgifter har införts. Undersökningarna visar på relativt begränsade effekter för företagen i randzonen men det finns en tendens till att småskaliga företag uppgav att de påverkats mer än företagen i randzonen som helhet. Den främsta anledningen till denna nedgång uppgavs bero på konjunkturutvecklingen, företagsspecifika faktorer och andra omvärldsfaktorer medan trängselavgifternas påverkan ansågs vara marginell (Transport for London 2005, s 132–133; Transport for London 2006, s 139). Trängselavgifterna tycks inte heller ha påverkat företagens benägenhet att omlokalisera sig utanför avgiftszonen utan snarare handlar det om trendmässiga förändringar (Transport for London 2005, s 76; Transport for London 2006, s 79).

Resultaten i TfLs undersökningar får stöd från andra undersökningar som med ekonometriska metoder försökt avgöra vilken påverkan trängselavgiften har haft på detaljhandeln i London som helhet och på enskilda företags utveckling. Undersökningarna visar att detaljhandeln innanför avgiftszonen inte har påverkats av trängselavgifterna (Quddus m fl 2005, s 15–17). Däremot ges visst stöd för att enskilda enheters försäljning innanför avgiftszonen kan ha påverkats negativt samtidigt som samma företags enheter utanför avgiftszonen har fått se försäljningen öka under samma period. Slutsatsen av undersökningen är att skillnaderna mellan de olika enheternas utveckling är ett resultat av trängselavgifterna (Bell m fl 2004; Quddus m fl 2005, s 17–18).

Handelskammaren i London genomförde under perioden 2003–05 enkätundersökningar till företag innanför avgiftszonen (Windsor Cundell 2003; London Chamber of Commerce and Industry 2004; London Chamber of Commerce and Industry 2005). I motsats till ovanstående undersökningar visar dessa på relativt stora effekter för detaljhandeln. En kritisk punkt med alla dessa undersökningar är deras låga och fallande svarsfrekvens. Undersökningarna omfattar ett antal frågor om hur företagen upplever att deras omsättning och kundantal påverkats, vilka anledningarna är till detta, om de funderar på att omlokalisera sig, vad de har för inställning till trängselavgifterna samt om företagen ser några förbättringsområden i nuvarande system.

Det finns en svagt ökande tendens till att mellan 75–85 procent av företagen säger att deras omsättning minskat jämfört med samma period föregående år. Dessutom uppgav omkring 60 procent av respondenterna att kundantalet i deras butiker fallit. Anledningarna till att affärerna gick sämre uppgavs vara flera. Omkring 60 procent av respondenterna ansåg att trängselavgifterna var huvudorsaken medan ytterligare 20–25 procent ansåg att ekonomisk lågkonjunktur och rädsla för terrorism låg bakom nedgången. Respondenterna fick även svara på frågan om de funderade på att omlokalisera sig som en följd av trängselavgifterna. Under perioden ökade andelen respondenter som funderade på att flytta verksamheten till utanför avgiftszonen från 25 till 35 procent (Windsor Cundell 2003; London Chamber of Commerce and Industry 2004; London Chamber of Commerce and Industry 2005).

4. Avslutande kommentarer

Denna artikel har undersökt huruvida Stockholmsförsöket ledde till effekter för detaljhandeln i Stockholmsregionen. Slutsatsen är att Stockholmsförsökets påverkan på detaljhandeln i Stockholms innerstad var begränsad. En viktig förklaring till det står att finna i de stabila inköpsmönstren under försöksperioden samt det begränsade användandet av bil i samband med inköpsresor till innerstaden.

Erfarenheter från London pekar på att även vid ett permanentande av trängselskatt i Stockholm kan de långsiktiga effekterna förväntas bli små. För det första är risken att detaljhandeln innanför avgiftszonen ska påverkas negativt relativt begränsad. En av de huvudsakliga anledningarna till detta är att innerstadskonsumenten i Stockholm endast i begränsad utsträckning använder bil vid sina inköp. Det finns för det andra en risk att enskilda företag påverkas negativt och det förefaller som om mindre företag riskerar att påverkas kraftigare än större företag. Slutligen pekar erfarenheterna från London på att omvärldsfaktorer och företagsspecifika frågeställningar, inte oväntat, är av större betydelse för företagens utveckling än trängselavgifterna.

Ett större hot mot detaljhandeln innanför avgiftszonen blir på längre sikt i stället den strukturomvandling som detaljhandeln kontinuerligt genomgår. Stockholms detaljhandelsmarknad växer varje år med mellan 2,0–2,5 procent och denna tillväxt sker i huvudsak i Stockholms kranskommuner. Under överskådlig framtid kommer flera nya köpcentrum att byggas i kranskommunerna och flera av de redan befintliga köpcentrumen kommer att renoveras och byggas ut för att möta den ökade konkurrensen i Stockholmsregionen. Det finns bedömningar som pekar på att omkring 250 000 kvadratmeter detaljhandelsyta kommer att tillskapas fram till 2010 och under nästkommande femårsperiod är ytterligare 250 000 kvadratmeter detaljhandelsyta planerad att uppföras i kranskommunerna. Utvecklingen förväntas leda till att kranskommunernas invånare endast i begränsad omfattning finner det nödvändigt att resa in till Stockholms innerstad för att göra inköp utan i stället tar sikte på något köpcentrum i kranskommunerna. Det står därigenom klart att strukturomvandlingen i detaljhandeln är ett allvarigare hot mot innerstadens detaljhandel än trängselavgifter.

REFERENSER

- Anderstig, C, H Bratt, L Fridén, F Saarinen och L Sjölin (2006), "Regionalekonomisk utvärdering av Stockholmsförsöket", Utvärderingsrapport, Inregia AB, Stockholm.
- Bell, M, M Quddus, J-D Schmöcker och A Fonzone (2004), "The Impact of the Congestion Charge, the Retail Sector", Centre for Transport Studies, Imperial College London, London.
- Blomberg, I och J Widell (2006), "Effekter av Stockholmsförsöket, hantverksföretag och trafikskolor", Utvärderingsrapport, Sweco, Stockholm.
- Handelns Utredningsinstitut (2004), *Konsumentsundersökning, Stockholmsförsöket 2004*, Stockholm.
- Handelns Utredningsinstitut (2006a), *Konjunkturbedömning, 2004 Q1 - 2006 Q2*, Stockholm.
- Handelns Utredningsinstitut (2006b), *Stockholm Shopping, Stockholms handels- och köpcentrumguide 2006*, Gävle.
- Handelns Utredningsinstitut (2006c), *Omställningsdatabas, Stockholmsförsöket 2004-2006*, Stockholm.
- Handelns Utredningsinstitut (2006d), *Konsumentsundersökning, Stockholmsförsöket 2006*, Stockholm.
- Lagrén, L, och J Sandahl (2006), "Effekter av trängselskatt på detaljhandel och liknande besöksintensiva näringar, preliminär rapport", Utvärderingsrapport, Kungliga Tekniska Högskolan / Nordplan AB, Stockholm.
- London Chamber of Commerce and Industry (2004), *The Retail Survey: One Year on, the Impact of the Congestion Charge on the Retail Sector*, London.
- London Chamber of Commerce and Industry (2005), *The Third Retail Survey, The Impact of the Congestion Charging on the Central London Retail Sector, Eighteen Months on*, London.
- Miljöavgiftskansliet (2006), "Analysgruppens sammanfattning", Månadsrapport, augusti 2006, Stockholms stad, Stockholm.
- Quddus, M, A Carmel och M Bell (2005), "The Congestion Charge's Impact on Retail, The London Experience", GLA Economics, London.
- Rämme, U och M Cronholm (2006), "Stockholmsförsökets effekter på detaljhandeln i Stockholmsregionen, slutrapport", Utvärderingsrapport, Handelns Utredningsinstitut AB (HUI), Stockholm.
- Smidfelt-Rosqvist, L m fl (2006), "Förändrade resvanor i Stockholms län, effekter av Stockholmsförsöket", Utvärderingsrapport, Trivector Traffic AB, Stockholm.
- Stockholms Handelskammare (2005), "Trängselskatten, vägval för Stockholmsregionen", Rapport 2005:3, Västerås.
- Stockholms Handelskammare (2006), *Stockholmsbarometern, 2004 Q1 - 2006 Q2*, Stockholm.
- Svalgård, S, J Henningsson, S Björnin Lidén, M Stjärnekull och J Dickinson (2006a), "Utvärdering av effekter på taxi, budtransporter och färdtjänst av Stockholmsförsöket", Utvärderingsrapport, Transek AB, Stockholm.
- Svalgård, S, J Henningsson, S Björnin Lidén, M Stjärnekull och J Dickinson (2006b), "Utvärdering av effekter på distributions- och renhållningstransporter av Stockholmsförsöket", Utvärderingsrapport, Transek AB, Stockholm.
- Transport for London (2004), *Congestion Charging Central London, Impacts Monitoring, Second Annual Report*, London.
- Transport for London (2005), *Congestion Charging Central London, Impacts Monitoring, Third Annual Report*, London.
- Transport for London (2006), *Congestion Charging Central London, Impacts Monitoring, Fourth Annual Report*, London.
- Winson Cundell, E (2003), "The Retail Survey, The Impact of The Congestion Charge on the Retail Sector", London Chamber of Commerce and Industry, London.