



Daniel Firth
Trafikplanering
08-508 261 24
daniel.firth@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2012-04-19

Revidering av trängselskattazonen till följd av Norra länken och Hagastaden. Underlag till en regional framställan

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna detta förslag till revidering av trängselskattazonen som underlag till en regional framställan, och skicka den till Kommunstyrelsen för vidare hantering.
2. Trafik och renhållningsnämnden ger trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett forskningsprogram för hur ytterligare ändringar av trängselskatten kan undersökas.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Anton Västberg
Enhetschef



Sammanfattning

2007 blev trängselskatten permanent i Stockholm. Trängselskatten fortsätter att ge goda effekter på bl.a. framkomlighet och koldioxidutsläpp och ger dessutom intäkter som kan investeras i trafikinfrastrukturen.

Exploatering av Hagastaden och färdigställandet av Norra länken innebär stora förändringar i trafiksystemet i norra innerstaden. För att trängselskatten ska ha fortsatt god effekt behöver dagens trängselskattazon ses över och förändras.

En justering av trängselskattazonen kräver revidering av bilagan till *Lagen om trängselskatt*. Beslut om detta kan endast fattas av riksdagen. Föreliggande rapport utgör underlag till en begäran från Staden och Trafikverket till regeringen – en så kallad framställan – om ändring i bilagan till *Lagen om trängselskatt*.

Kontoret och Trafikverket rekommenderar att Norra länken läggs utanför trängselskattazonen, vilket innebär att den hanteras på samma sätt som Essingeleden hanteras i dagens system. Trängselskatt tas ut för biltrafik som lämnar Norra länken för att köra in i Stockholms innerstad. Undantaget från trängselskatt som idag gäller för bilresor till och från Lidingö kan tas bort, eftersom samma funktion uppfylls av Norra länken.

I Hagastaden föreslås gränsen för trängselskatt gå genom den planerade Norra Stationsparken, i närheten av kommungränsen mellan Stockholm och Solna.

Justeringen innebär att trafiksystemet kommer att utnyttjas bättre än idag eftersom det blir en tydligare uppdelning mellan regional och lokal biltrafik.

Beslut kan fattas i riksdagen runt sommaren 2013. Förändringarna kan träda i kraft först när Norra länken och övriga nya vägar öppnar, vilket tidigast sker 2015.

Bakgrund

Trängselskatt är en statlig skatt för passager med motorfordon vid in- och utfart till Stockholms innerstad under vissa tider. Bestämmelser om skatteplikt, tilläggsavgifter omprövning etc. regleras i *Lagen om Trängselskatt* (2004:629). Placering av betalstationer, tider som skatten kan tas ut samt skattenivåerna i Stockholm regleras i en bilaga till lagen.

Huvudsyftet med trängselskatten är att öka framkomligheten i väg- och gatunätet inom, kring samt till och från Stockholms innerstad. Kontorets mätningar visar att trängselskatten fortsätter att ge betydande minskningar i biltrafikmängder och kortare köer och även bidrar till minskade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Detta trots den ständiga befolkningsökning som sker i regionen. Trängselskatten bidrar därmed till flera mål inom stadens Miljöprogram samt i remissversionen av Framkomlighetsstrategin. Trängselskatten ger även intäkter som kan investeras i infrastruktur i Stockholmsregionen.

Norra länken ska förbinda Lidingö och Värtan med E4 och Essingeleden och avlastar flera innerstadsgator. Hagastaden förbinder Stockholms innerstad med Solna och ett antal innerstadsgator förlängs norrut. Dessa två projekt innebär att nya in- och utfarter till trängselskattazonen skapas. För att trängselskatten ska ha fortsatt god effekt behöver dagens trängselskattazon ses över och förändras.

En justering av trängselskattazonen kräver revidering av bilagan till *Lagen om trängselskatt*. Beslut om detta kan endast fattas av riksdagen. Denna process tar tid. Föreliggande rapport ska ligga till grund för en framställan från Staden och Trafikverket till Regeringen om en revidering av bilagan till *Lagen om trängselskatt*. Regeringen kommer att skicka ut förslaget på remiss till andra berörda aktörer innan en lagändring läggs fram för beslut. Efter beslut i riksdagen, som beräknas ske runt sommaren 2013 krävs tid för en uppbyggnad och inkörning av nya betalstationer. Förändringarna kan då träda i kraft när Norra länken öppnar 2015.

Kontoret har i samarbete med Trafikverket region Stockholm arbetat fram ett förslag till nya placeringar för betalstationerna för trängselskatten i anslutning till Norra länken och i Hagastaden. Utgångspunkten har varit att på bästa sätt tillgodose målen om bättre framkomlighet och mindre miljöpåverkan samtidigt som skatteintäkterna inte ska minska. Flera olika scenarier har analyserats utifrån påverkan på trafik, miljö, intäkter samt möjligheten att genomföra alternativet. Det föreslagna alternativet är det som sammantaget bedöms ge bäst resultat.

Förslag till justering

Förslag till justering är att Norra länken läggs utanför trängselskattazonen. Det innebär att den hanteras på samma sätt som Essingeleden hanteras i dagens system.

Betalstationer placeras på Norra länkens på- och avfarter och resor med bil som lämnar länken för att åka in i innerstaden betalar trängselskatt. Resor med bil mellan två platser i innerstaden som passerar Norra länken utan att åka på den,







exempelvis mellan Gärdet och Hjorthagen, kommer inte att passera en betalstation och betalar därmed inte trängselskatt. Undantaget från trängselskatt som idag gäller för bilresor till och från Lidingö kan tas bort, eftersom samma funktion uppfylls av Norra länken.

I Hagastaden föreslås gränsen för trängselskatt gå genom den nya Norra Stationsparken, där betalstationer placeras.

Förslaget innebär att resor med bil mellan Norra Djurgårdsstaden och övriga regionen omfattas av trängselskatt, medan resor med bil mellan Norra Djurgårdsstaden och övriga innerstaden inte betalar trängselskatt.

Bilden visar hur en ny karta i bilagan till *Lagen om trängselskatt* skulle se ut, och indikerar de nya betalstationer som skulle tillkomma samt de som kan tas bort. Notera att betalstationerna längs Norra länken gäller endast för resor som lämnar eller åker in på Norra länken, på samma sätt som idag gäller för Essingeleden. Förslaget beskrivs i mer detalj i bilaga 1.



Betalstationer	
 Befintlig	 Hagastaden
 Tillkommande	 Norra Länken
 Utgående	 Kommungräns

Ärendets beredning

Arbetet är ett samarbete mellan trafikkontoret och Trafikverket region Stockholm. Underlag har tagits fram för beslut i en för Staden och Trafikverket gemensam styrgrupp. En grupp med representanter från Lidingö stad, Solna stad, Storstockholms lokaltrafik (SL), Trafikverkets huvudkontor och Transportstyrelsen har följt arbetet. Samråd har skett med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.

Analys och konsekvenser

Det scenario som föreslås bedöms utnyttja trafiksystemet bäst, eftersom biltrafik till och från regionens nordostsektor kan fördelas mellan E4 Uppsalavägen och Roslagsvägen och att Norra länkens förmåga att avlasta Stockholms innerstad främjas. Även lokalgatorna i Solna får en bra avlastning.

Den föreslagna utformningen i Hagastaden ger bäst trafikeffekter, främst genom minskad biltrafik inom stadsdelen, men även på lokalgator i södra Solna. Genom att Norra Stationsgatan och den föreslagna cirkulationsplatsen vid Norrtull ligger kvar innanför trängselskattazonen finns även möjlighet att avlasta andra östvästliga gator i norra innerstaden. Därmed främjas framkomligheten för kollektivtrafiken på till exempel Odengatan.

Ca 5000 boende får lägre bullernivåer och bättre utomhusluft. Koldioxidutsläpp från trafiken i denna del av trafiksystemet blir något högre, ca 2 procent, än i jämförelsealternativet. Detta på grund av att en dubbelbetalning som förekommer i jämförelsealternativet undviks. Den samlade bedömningen är att samhällsnyttan av de lokala förbättringarna i detta fall är större än onyttorna av ökade koldioxidutsläpp.

Konsumentöverskottet, som främst består av förändrad restid, reskostnad och betald trängselskatt ökar med omkring 115 miljoner kronor per år. Intäkterna blir lika som dagens. Förslaget innebär ca 76 mkr i investeringskostnader. Staden förutsätter att ändringarna finansieras med trängselskatteintäkter.

En variant har studerats där även de nya exploateringarna i Norra Djurgårdsstaden ligger utanför trängselskattazonen. Detta skulle ge ytterligare minskad biltrafik på bl.a. Lindarängsvägen, Strandvägen, Oxenstiernsgatan och Lidingövägen med



omkring 200 fordon per timme under morgonrusningen. Samtidigt skulle biltrafiken på Norra länken öka med omkring 350 fordon per timme. Denna ökning innebär större risk för kö i Norra länken, och därmed att påfarterna kan behöva stängas oftare. Detta skulle påverka näbarheten till Norra Djurgårdsstaden, Lidingö och Värtahamnen. Den samlade bedömningen är att den negativa påverkan på det regionala trafiknätet i detta fall är något större än den negativa påverkan på lokalgatorna. Norra Djurgårdsstaden föreslås därför ligga kvar innanför trängselskattazonen. Trängselskatt är en metod att styra trafikflöden och trafikmängder och bör kombineras med andra åtgärder, inom ramen för den föreslagna Framkomlighetsstrategin.

Fortsatt arbete

Innan trängselskatten i Stockholm kan justeras i enlighet med detta förslag krävs, förutom lagändring, fortsatt arbete för att fastställa detaljerna för genomförandet:

- Projektering för att fastställa placeringen av portaler och styrutrustning i väg och gatunätet.
- Urbana stationer som passar bättre i urbana miljöer än dagens utrustning.

Trängselskatten är ett mycket kraftfullt verktyg som kan bidra till att uppnå många av Stockholmsregionens mål om ökad framkomlighet och minskad miljöbelastning från vägtrafik. Under arbetet med detta projekt har ett antal sådana möjligheter tangerats. Exempel är bl.a. högre skattebelopp, trängselskatter på andra delar av trafiksystemet, variabla skattebelopp utifrån fordonets egenskaper och även mer komplexa, variabla utformningar av tider för trängselskatt och skattebelopp. Enligt Stockholmsöverenskommelsen ska trängselskatt införas på Essingeleden när Förbifart Stockholm öppnar efter 2021. För- och nackdelarna av att införa trängselskatt på leden även innan förbifarten står klar, har debatterats bl.a. i Stockholms kommunfullmäktige, i media och i olika åtgärdsplaner för miljö och klimat. Kontoret anser att det är viktigt att Trafikverket och Stockholms stad, tillsammans med andra berörda aktörer, redan nu börjar undersöka hur en trängselskatt på Essingeleden och även kompletterande åtgärder i andra delar av trafiksystemet bör utformas. Kontoret föreslår att mål för trängselskattesystemet tas fram och ett forskningsprogram för ytterligare ändringar preciseras.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta förslag till revidering av trängselskattazonen som underlag till en regional framställan och skickar den till Kommunstyrelsen för vidare hantering samt ger kontoret i uppdrag



att ta fram ett forskningsprogram för hur ytterligare ändringar av trängselskatten kan undersökas

Slut