

***Underlagsrapport***  
**Trängselskatt i Hagastaden**

Justering av trängselskattazonen till följd av  
exploatering i Hagastaden

Dokumenttitel: Underlagsrapport Trängselskatt i Hagastaden  
Skapat av: Sofia Heldemar, Ole Jansson och Stefan Christensson  
Trafikverket och Gunilla Brogren, Stockholm stad  
Dokumentdatum: 2022-04-04  
Dokumenttyp: Underlagsrapport  
Ärendenummer: Trafikverket 2022/41703, Stockholms stad: T2022-00875  
Version: 1.0

Utgivare: Trafikverket  
Kontaktperson: Sofia Heldemar, Trafikverket och Gunilla Brogren,  
Stockholm stad

## Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	4
<b>1 Inledning</b> .....	5
Syfte.....	6
Tidplan för ändring trängselskatt.....	6
Tillvägagångssätt.....	6
Information och förankring.....	7
Upplägg underlagsrapport.....	7
<b>2 Förslag till justering av trängselskatt i Stockholm</b> .....	7
<b>3 Beskrivning av effekter</b> .....	9
Trafik- och miljöeffekter.....	9
Kostnader.....	9
<b>Bilaga A: Alternativ för trängselskattens betalsnitt</b> .....	10
Inledning.....	10
Förutsättningar .....	11
Kriterier för att utvärdera alternativ .....	12
Alternativ 1 – Betalsnitt på södra sidan Norra stationsgatan .....	13
Alternativ 2 – Betalsnitt på norra sidan av Norra stationsgatan .....	15
Alternativ 3 – Betalsnitt genom Norra Stationsparken (Hagastaden).....	17
Alternativ 4 – Betalsnittet på södra sidan Sjukhusets entrégata .....	19
Summering av för- och nackdelar av de olika alternativen. ....	21

## Sammanfattning

Trängselskatt har funnits permanent i Stockholm sedan 2007. Trängselskatten har som syfte att öka framkomligheten i väg- och gatunätet.

I samband med utbyggnaden av den nya stadsdelen Hagastaden behöver betalstationernas placering justeras för att upprätthålla trängselskattesystemets funktion. Denna justering kräver en revidering av bilaga 1 till Lag om trängselskatt.

Förslaget till revidering är baserat på en utredning avseende bästa placeringar av betalpunkt utifrån olika kriterier, bland annat att minska risken för onödiga dubbeldebiteringar. Arbetet har drivits gemensamt av Trafikverket och Stockholms stad.

Förslaget till justering av trängselskatt innebär att dagens betalstation Solnabron byter namn till Hagastaden och flyttas nordöst för att täcka in de betalpunkter som erfordras för att uppfylla lagen. I figuren nedan illustreras det nya läget för betalstation Hagastaden med en röd ring och den nuvarande betalstationen Solnabron som utgår visas i grått.

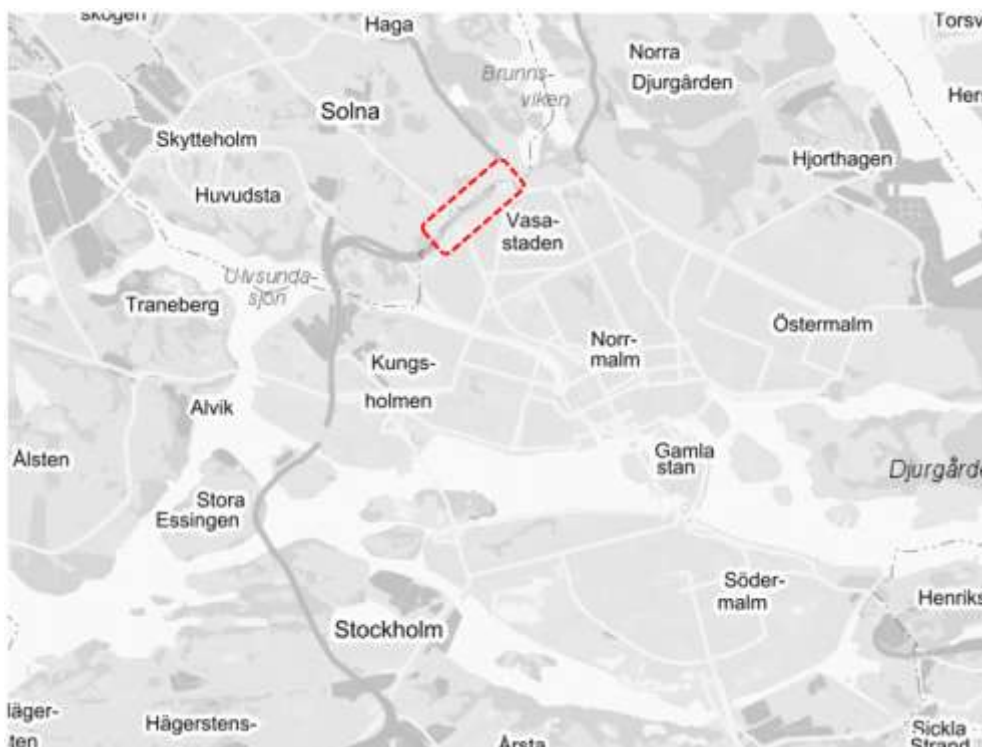
Det valda förslaget bedöms inte innebära några betydande effekter på trafik eller miljö jämfört med dagens situation och bedöms vara det förslag som ger minst påverkan på stadsmiljön.



# 1 Inledning

Trängselskatt har funnits permanent i Stockholm sedan 2007. Syftet med trängselskatten är att öka framkomligheten i väg- och gatunätet. Trängselskatten bidrar även till minskat buller och minskade utsläpp av föroreningar från vägtrafiken, samt ger betydande intäkter som ska användas för att finansiera investeringar i infrastrukturen i Stockholms län.

Trängselskatt är en statlig skatt och bestämmelser om skatteplikt, tilläggsavgifter omprövning o.s.v. beskrivs i Lag om trängselskatt (2004:629). Placering av betalstationer, tider som skatten kan tas ut samt skattenivåer i Stockholm regleras i bilaga 1 till lagen. Alla förändringar av Lag om trängselskatt eller dess bilagor beslutas av Riksdagen.



Figur 1 Den nya stadsdelen Hagastaden.

Hagastaden är en ny stadsdel som förbinder Stockholms stad med Solna stad. Visionen är att skapa starkare fysiska kopplingar över kommungränsen genom att länka samman Stockholms innerstad med Solna i en integrerad stadsmiljö. Innerstadens gatunät ska förlängas norrut. Utbyggnaden av stadsdelen kommer ske etappvis, och de första nya gatorna över kommungränsen öppnar tidigast 2024. Hela den nya stadsdelen beräknas stå klar 2030.

Exploateringarna innebär att flera lokalgator anläggs över den nuvarande gränsen för trängselskatt. Uppförandet av Hagastaden resulterar i att betalstationer och gränsen för trängselskattzonen behöver justeras för att

upprätthålla systemets funktion. Denna justering kräver en revidering av bilaga 1 till Lag om trängselskatt.

Om ingen revidering av bilaga 1 till Lag om trängselskatt sker skulle det innebära att nya lokalgator bli skattebefriade infarter till innerstaden.

## **Syfte**

Syftet med denna underlagsrapport är att beskriva hur betalstationernas placering bör anpassas till utbyggnaden av stadsdelen Hagastaden.

Underlagsrapporten kommer att ligga till grund för framställan till Regeringen.

## **Tidplan för ändring trängselskatt**

En framställan ska skickas till Regeringen under 2022 gemensamt av Stockholms stad och Trafikverket.

Finansdepartementet kommer genom departementspromemoria att skicka förslaget på remiss. Därefter tas beslut av Riksdagen om revidering av bilagan till Lag om trängselskatt (2004:629).

Det reviderade trängselskattesystemet skall vara klart för att tas i drift i samband med öppnandet av Hälsingegatans förlängning till Solna stad, cirka 2024.

## **Tillvägagångssätt**

Denna underlagsrapport har tagits fram i samarbete mellan Trafikverket region Stockholm och Stockholm stad. Placering av nya betalpunkter har tagits fram gemensamt av parterna. Utgångspunkten har varit att säkerställa att trängselskattens funktion upprätthålls samt att portalernas påverkan på stadsrummet blir så liten som möjligt.

Arbetet har utgått från de analyser som gjordes i samband med revidering av Lag om trängselskatt 2015<sup>1</sup>. Trafikverket och Stockholm stad har konstaterat att inga större ändringar i planen har skett sedan dess och att det liggande förslaget, benämnt *Alternativ 3*, fortfarande är det som rekommenderas. I bifogad bilaga finns en uppdatering av beskrivningarna för de alternativa placeringar av betalpunkt som har analyserats.

---

<sup>1</sup> *Trängselskatt i Stockholm 2015+, Revidering av trängselskattazonen till följd av Norra Länken och Hagastaden, Bilaga 1 Metod och scenarier.*

## **Information och förankring**

Trafikverket och Stockholms stad har ansvarat för intern förankring avseende arbetet i respektive organisation, för såväl processen under utredningsskedet som de beslut som fattats.

## **Upplägg underlagsrapport**

Denna underlagsrapport sammanfattar de viktigaste delarna till förslaget om ändrad trängselskatt med anledning av Hagastadens utbyggnad. I kapitel 2 beskrivs det förslag till justering av trängselskatt som projektet föreslår. Kapitel 3 utgör en beskrivning av effekterna av det valda förslaget.

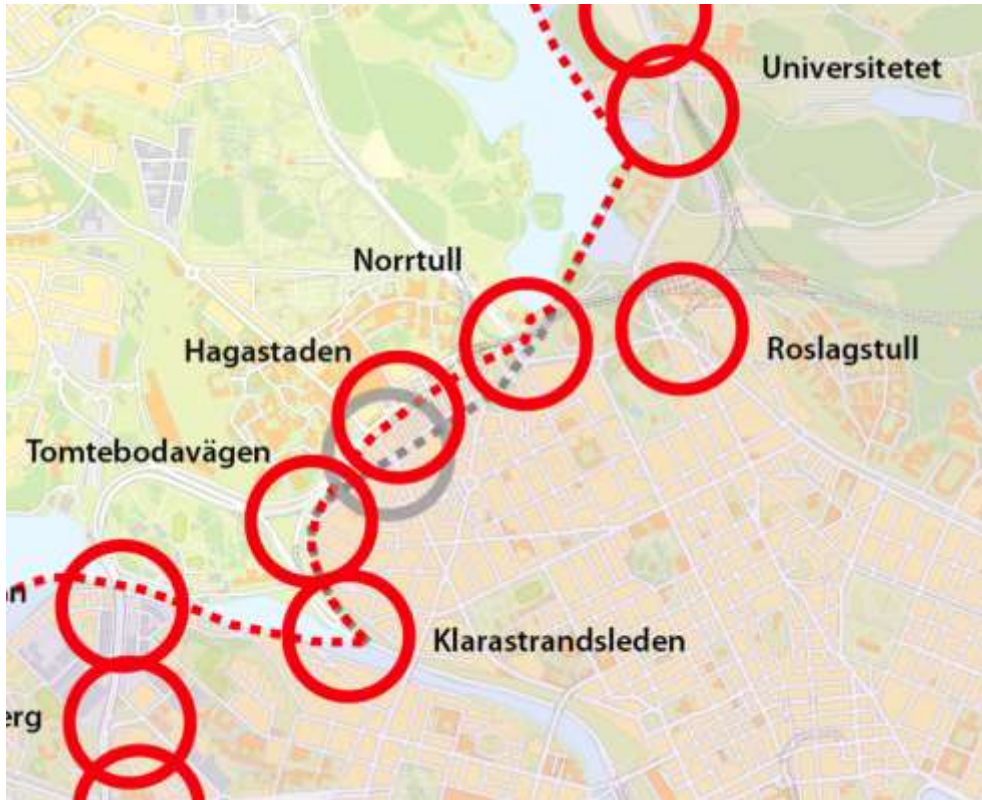
## **2 Förslag till justering av trängselskatt i Stockholm**

Förslaget till justering av Lag om trängselskatt innebär att dagens betalstation Solnabron byter namn till Hagastaden och att den flyttas nordost för att täcka in de nya betalpunkterna. I figuren nedan illustreras det nya läget för betalstation Hagastaden med en röd ring och den befintliga betalstationen Solnabron med en grå ring.

Betalstation Hagastaden omfattar betalpunkter på 3 gator; Solnavägen, Gävlegatan och Hälsingegatan. Betalpunkterna placeras på Stockholms kommunala gatunät i närheten av och i anslutning till Norra Stationsparken.

Enligt figuren kommer även den streckade trängselskattezonerna i kartan att justeras norrut för att följa betalpunkterna. I kartan är det tidigare snittet markerat i grått.

Utöver detta kommer betalpunkten vid Norrtull att flyttas norrut. Det kräver dock inte någon lagändring då de nya snitten ligger inom nuvarande betalstationer.



Figur 2 Utsnitt av förslag till bilaga 1 i lag. Betalstationen Solnabron som utgår visas i grått.



### 3 Beskrivning av effekter

Här sammanfattas de viktigaste effekterna av förslaget, med avseende på biltrafiken, intäkter, miljön och genomförbarheten.

#### **Trafik- och miljöeffekter**

Eftersom den föreslagna utformningen i Hagastaden innebär att nya genomfartsgator beläggs med trängselskatt så förväntas inte förändringen medföra några betydande trafikomfördelningar jämfört med dagens situation. Därför har miljöeffektsutredning inte utretts vidare.

Om de nya gatorna i Hagastaden, mellan Stockholm och Solna, skulle undantas från trängselskatt skulle dessa behöva stängas för genomfartstrafik för att inte utgöra icke skattebelagda passager till och från innerstaden. Detta skulle ge en negativ inverkan på stadsstrukturen och tillgängligheten i Hagastaden, samt ge upphov till onödiga omvägar som skulle påverka trängsel, buller och utsläpp.

Under Norra Stationsparken anlägger Stockholm Parkering ett garage. Garaget kommer att ha in-/utfarter både norr och söder om trängselsnittet. Garaget kommer dock utformas i olika sektioner där genomkörning mellan sektionsdelarna omöjliggörs genom fysisk separering. Passage av trängselsnittet under jord är således inte möjlig.

#### **Kostnader**

Kostnaden för investeringen bedöms till totalt ca 20 miljoner kronor för betalpunkterna på Hälsingegatan och Gävlegatan. Kostnaden omfattar infrastruktur<sup>2</sup> samt portalernas tekniska utrusning. Trafikverket och Stockholms stad har tagit fram en särskild överenskommelse som beskriver hur kostnaderna regleras.

Investeringarna kommer behöva göras mellan år 2023 och 2024.

Kostnader avseende drift och underhåll för den fysiska anläggningen hanteras inom befintliga entreprenadkontrakt.

---

<sup>2</sup> Inkommande el, servis- och fiberanslutning, kanalisation och fundament samt portaler

## Bilaga A: Alternativ för trängselskattens betalsnitt

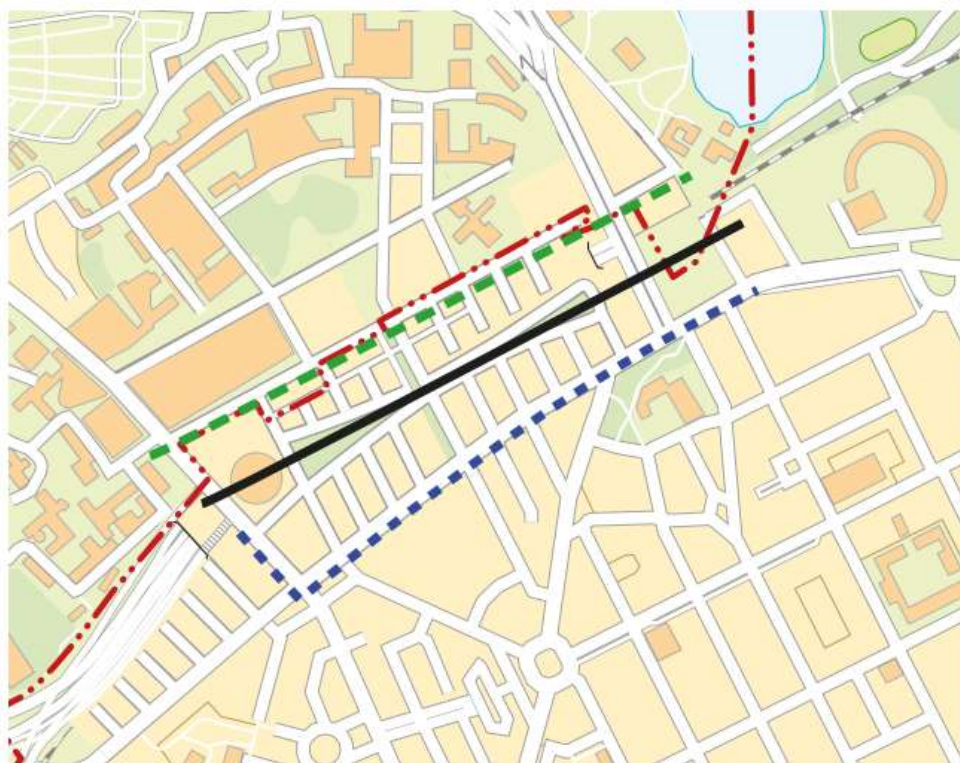
### Inledning

I denna bilaga beskrivs de alternativ som har studerats för var trängselskattens betalsnitt kan placeras i området Hagastaden. Beskrivningarna baseras till stor del på den underbilaga som togs fram i samband med framställan om förändrad trängselskatt 2012 (TRV2012/64961).

Alternativa gränser som har studerats visas i figur A-1 nedan. Gränserna utgår antingen från Sjukhusets entrégata (grön linje), Norra Stationsparken (svart linje) eller Norra stationsgatan (blå linje). För Norra stationsgatan beaktas placering både söder och norr om gatan. För Sjukhusets entrégata beaktas endast placering söder om gatan eftersom en placering norr om gatan innebär att betalpunkterna placeras utanför Stockholms stads kommungräns.

Sammanfattningsvis har följande alternativ analyserats:

- Alternativ 1 – Betalsnitt på södra sidan Norra stationsgatan
- Alternativ 2 – Betalsnitt på norra sidan av Norra stationsgatan
- Alternativ 3 – Betalsnitt genom Norra Stationsparken i Hagastaden
- Alternativ 4 – Betalsnitt på södra sidan Sjukhusets entrégata (kommungräns)



Figur A-1. Alternativa gränser för framtida betalsnitt vid Hagastaden.

### Förutsättningar

Möjligheten att passera gränsen för trängselskattazonen beror på utformningen av såväl de nya gatorna i Hagastaden som de av- och påfartsramper som ansluter till nationella vägnätet.

I Norrtull kommer betalpunktens placering justeras för att anpassas till framtida gatuutformning. Justeringar ligger dock inom befintliga betalstationer enligt bilaga 1 i Lag om trängselskatt. På Tomtebodavägen kommer betalpunkterna att stå kvar i befintligt läge.

På Solnavägen kommer en ny betalpunkt att tas i drift under 2022. Den ersätter då dagens provisoriska betalpunkt.

Gävlegatan och Hälsingegatan öppnar upp för trafik mellan Stockholm och Solna vilket medför nya kopplingar i snittet som kräver nya betalpunkter för att trängselskattesystemets funktion ska upprätthållas.

På Hagaesplanaden har parkmiljön ansetts olämplig för betalpunkter varför fasta hinder i form av pollare placeras ut som omöjliggör passage för skattepliktiga fordon enligt Lag om trängselskatt.

Trängselskattesystemet upprätthålls under hela byggtiden utan att möjliga smitvägar genom byggarbetsplatser skapas.

### **Kriterier för att utvärdera alternativ**

Enligt beskrivningen ovan har fyra alternativa placeringar av betalsnittet analyseras. Samtliga alternativ har utvärderats utifrån följande kriterier:

- Lokal trafik (söktrafik, dubbelpassager)
- Kommunicerbarhet
- Fysisk påverkan på stadsrum
- Placering av vägsidesutrustning
- Kostnader, service och underhåll

Därutöver har även ytterligare två kriterier utvärderats, men då de inte är alternativskiljande så redovisas gemensamt nedan:

- Regionala effekter: Vid omledning av trafik från Norra länken till Norra Stationsgatan passeras dubbla betalstationer (en på Solnavägen/Norra Stationsgatan och en vid Norrtull). Detta gäller för samtliga analyserade alternativ.
- Tillgänglighet till regionala instanser: Karolinska sjukhuset hamnar utanför betalsnittet, likt dagens situation, för samtliga analyserade scenarier.

## Alternativ 1 – Betalsnitt på södra sidan Norra stationsgatan

I detta alternativ förläggs hela Hagastaden utanför trängselskattezonen.

Alternativet omfattar sju betalpunkter<sup>3</sup>, vilket är relativt många jämfört med andra studerade alternativ.



Figur A-3. Alternativ 1 - Betalsnitt på södra sidan Norra stationsgatan

- **Lokal trafik**
  - Alla parkeringsplatser i Hagastaden ligger utanför trängselskattezonen.
  - Ett stort antal betalpunkter ger stor risk för oönskade dubbelpassager, särskilt för trafik på enkelriktade gator i Hagastaden och Vasastan som har målpunkt på andra sidan trängselskattezonan samt vid sökande efter parkeringsplatser.
  - Trafik från Hagastaden som ska norrut på E4 leds via Karolinska vägen då anslutning via Norrtullsplatsen ger dubbelpassage.
  - Placeringen kan leda till att trafiken omfördelas från bland annat Gävlegatan och Norra Stationsgatan till Sankt Eriksgatan för att undvika flera passager.
  
- **Kommunicerbarhet**

---

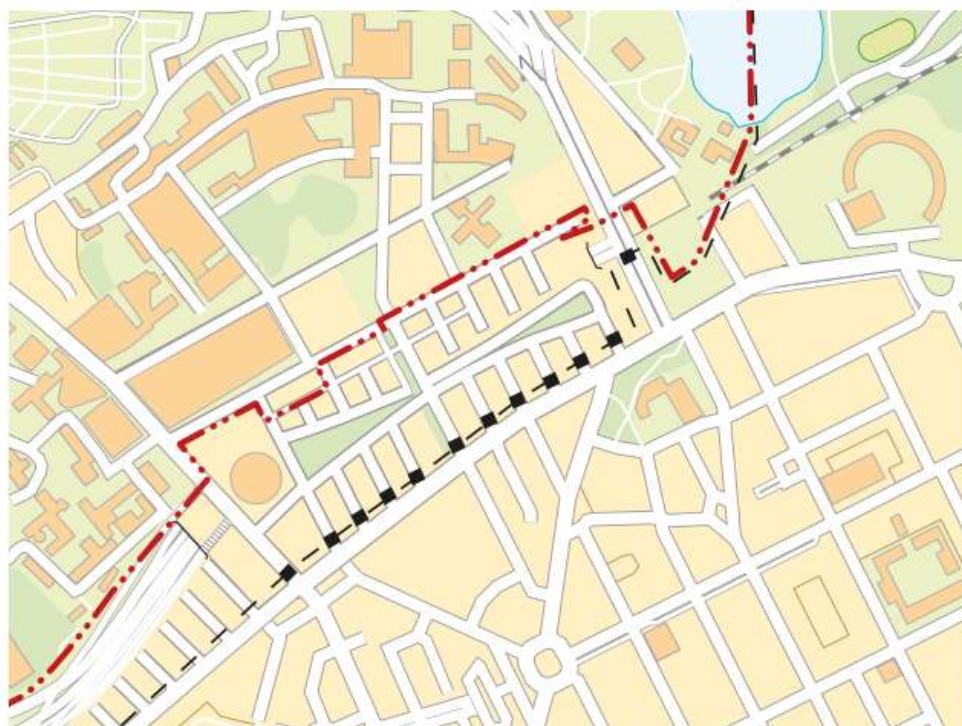
<sup>3</sup> Inklusivt ett portalsnitt vid Norrtull.

- Svårkommunicerad gräns för betalzon då den inte följer kvartersstrukturen.
- **Fysisk påverkan på stadsrum**
  - Ett relativt stort antal betalpunkter påverkar stadsrummet negativt.
- **Placering av vägsidesutrustning**
  - Placering av vägsidesutrustning i befintliga trafikmiljöer är generellt sett mer komplext än placering i nya trafikmiljöer. Exempelvis kan vägsidesutrustning vid Torsplan samt mellan Hälsinge- och Dalagatan komma att behöva placeras i befintliga byggnader.
- **Kostnader, service och underhåll**
  - Ett relativt stort antal betalpunkter ger negativ påverkan på kostnader, service och underhåll.

## Alternativ 2 – Betalsnitt på norra sidan av Norra stationsgatan

Även i detta alternativ förläggs hela Hagastaden utanför trängselskattazonen. Till skillnad från Alternativ 1 placeras här betalsnittet på den norra sidan av Norra stationsgatan.

Alternativet omfattar tolv betalpunkter<sup>4</sup> och är det alternativet med flest betalpunkter.



Figur A-4. Alternativ 2 – Betalsnitt på norra sidan av Norra Stationsgatan.

- **Lokal trafik**

- Alla parkeringsplatser i Hagastaden ligger utanför trängselskattazonen.
- Ett stort antal betalpunkter ger stor risk för oönskade dubbelpassager, särskilt för trafik på enkelriktade gator i Hagastaden som sedan har målpunkt på andra sidan trängselskattazonen samt vid sökande efter parkeringsplatser.
- Trafik från Hagastaden som ska norrut på E4 leds via Karolinska vägen då anslutning via Norrtullsplatsen ger dubbelpassage.

- **Kommunicerbarhet**

- Lättkommunicerad gräns för betalzon då den följer Norra Stationsgatans norra sida.

---

<sup>4</sup> Inklusivt ett portalsnitt vid Norrtull.

- **Påverkan stadsmiljö**
  - Ett stort antal betalpunkter påverkar stadsrummet negativt.
- **Placering av vägsidesutrustning**
  - Vägsidesutrustningen installeras i nya trafikmiljöer, vilket är mindre komplext jämfört med installation i befintliga miljöer.
- **Kostnader, service och underhåll**
  - Ett stort antal betalpunkter ger negativ påverkan på kostnader, service och underhåll.



### Alternativ 3 – Betalsnitt genom Norra Stationsparken (Hagastaden)

I detta Alternativ dras gränsen för betalsnittet genom Norra Stationsparken i Hagastaden se figur A-5 nedan. Det innebär att den nordligaste delen av Hagastaden inte omfattas av trängselskatt medan den södra delen hamnar i trängselskattzonen.

Alternativet omfattar fyra betalpunkter<sup>5</sup>, och är det alternativ med minst antal betalpunkter.



Figur A-5. Alternativ 3 - Betalsnitt genom Norra Stationsparken.

- **Lokal trafik**
  - I Hagastaden finns parkeringsplatser både utanför och innanför trängselskattzonen.
  - Trafik från norra Hagastaden som ska norrut på E4 leds via Karolinska vägen då anslutning via Norrtullsplatsen ger dubbelpassage.
  - Få betalpunkter ger mindre risk för oönskade dubbelpassager jämfört med andra scenarier.
- **Kommunicerbarhet**
  - Lättkommunicerad gräns för betalzon då det är få betalpunkter.

---

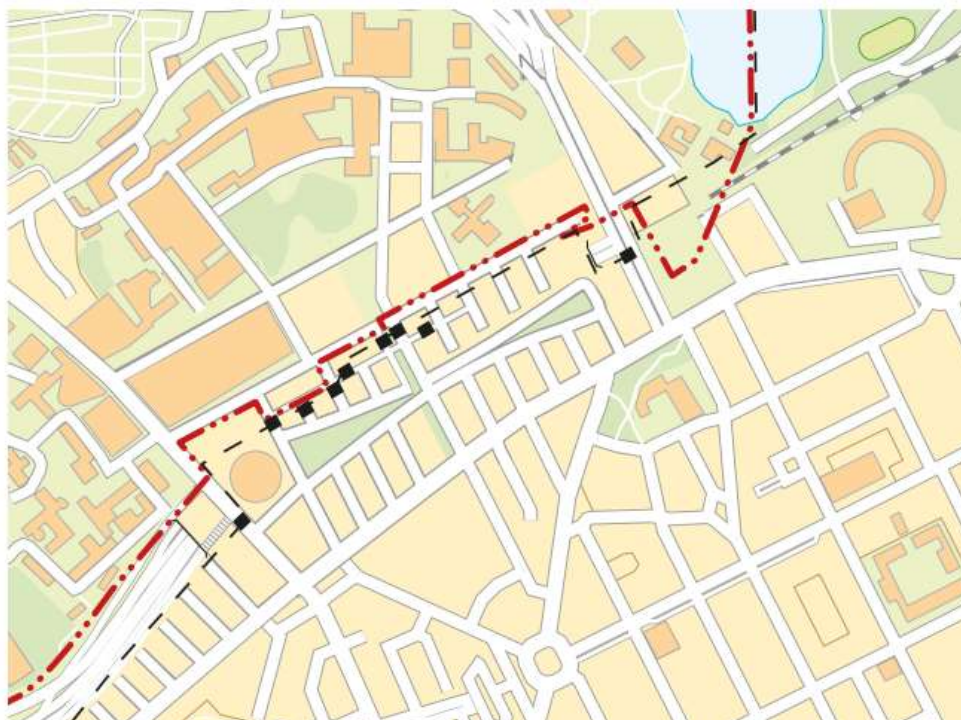
<sup>5</sup> Inklusivt ett portalsnitt vid Norrtull.

- **Fysisk påverkan på stadsrum**
  - Få betalpunkter gör att den negativa påverkan på stadsrummet begränsas.
- **Placering av vägsidesutrustning**
  - Vägsidesutrustningen installeras i nya trafikmiljöer, vilket är mindre komplext jämfört med installation i befintliga miljöer.
- **Kostnader, service och underhåll**
  - Få betalpunkter ger lägre kostnader, service och underhåll.

#### Alternativ 4 – Betalsnittet på södra sidan Sjukhusets entrégata

I detta Alternativ förläggs betalsnittet på södra sidan om sjukhusets entrégata. De betalpunkter som placerats strax öster om Hagaplan i figuren nedan är placerade söder om kommungränsen mellan Solna och Stockholm. Det innebär att den större delen av Hagastaden förläggs inom zonen för trängselskatt.

Alternativet omfattar åtta betalpunkter<sup>6</sup>.



Figur A-6. Alternativ 4 – Betalsnitt på södra sidan Sjukhusets entrégata.

- **Lokal trafik**

- Större delen av parkeringsplatserna i Hagastaden ligger innanför trängselskattazonen. Det innebär att boende och besökare som önskar parkera sin bil utanför trängselskattazonen är hänvisade till parkeringsplatser i Solna stad.
- Det stora antalet betalpunkter ger stor risk för oönskade dubbelpassager, särskilt för trafik på enkelriktade gator i Hagastaden och Vasastan som har målpunkt på andra sidan trängselskattazonen samt vid sökande efter parkeringsplatser.

- **Kommunicerbarhet**

---

<sup>6</sup> Inklusivt ett portalsnitt vid Norrtull.

- Svårkommunicerad gräns för betalzon då den inte följer kvartersstrukturen.
- **Fysisk påverkan på stadsrum**
  - Ett relativt stort antal betalpunkter påverkar stadsrummet negativt.
- **Placering av vägsidesutrustning**
  - Vägsidesutrustningen installeras i nya trafikmiljöer, vilket är mindre komplext jämfört med installation i befintliga miljöer.
- **Kostnader, service och underhåll**
  - Ett relativt stort antal betalpunkter ger negativ påverkan på kostnader, service och underhåll.

## Summering av för- och nackdelar av de olika alternativen.

Alternativ	Antal betalpunkter <sup>7</sup>	Fördelar	Nackdelar
1	7		Stort antal betalpunkter ger risk för dubbelpassager mfördelning av trafik Vägsidesutrustningen installeras i befintliga trafikmiljöer (mer komplext) Svårt att kommunicera gräns för betalzon (otydlig gräns för trafikanter) Stor antal betalpunkter påverkar stadsrummet negativt även negativt för kostnader, service och underhåll.
2	12	Lättkommunicerad gräns för betalzon Vägsidesutrustningen installeras i nya trafikmiljöer (mindre komplext)	Stort antal betalpunkter ger risk för dubbelpassager Stor antal betalpunkter påverkar stadsrummet negativt även negativt för kostnader, service och underhåll.
3	4	Få betalpunkter mindre ger mindre risk för dubbelpassager Lättkommunicerad gräns för betalzon (få betalpunkter) Tydlig gräns (Norra Stationsparken) Få betalpunkter begränsar påverkan stadsrummet och ger även lägre kostnader, service och underhåll Vägsidesutrustningen installeras i nya trafikmiljöer (mindre komplext)	
4	9	Vägsidesutrustningen installeras i nya trafikmiljöer (mindre komplext)	Stort antal betalpunkter ger risk för dubbelpassager Begränsade parkeringsmöjligheter utanför trängselskattazonen Svårt att kommunicera gräns för betalzon (otydlig gräns för trafikanter) Stor antal betalpunkter påverkar stadsrummet negativt även negativt för kostnader, service och underhåll.

<sup>7</sup> Inklusive ett portalsnitt vid Norrtull.