

Lena Persson

Från: Ann-Britt Eriksson <ann-britt.eriksson@regeringskansliet.se>
Skickat: den 10 november 2022 11:21
Till:



Ämne: Remiss avseende förslaget i framställan från Trafikverket och Stockholms kommun om ändring av bilaga 1 till lagen (2004:629) om trängselskatt. Svar senast 14 februari 2023.

Bifogade filer: Remissmissiv Trängsel.pdf; Framställan från Trafikverket och Stockholms kommun Trängsel.pdf; Författningsförslag.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Kategorier: Lena

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast den 14 februari 2023**. Svaren bör lämnas per e-post till fi.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till oliver.sparrings@regeringskansliet.se. Ange diarienummer Fi2022/02728 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslaget i framställan från Trafikverket och Stockholms kommun och det tillhörande författningsförslaget.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Förslaget i framställan från Trafikverket och Stockholms stad och det tillhörande författningsförslaget kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Linnea Westman

Kansliråd

Hälsningar

Ann-Britt Eriksson

Assistent

Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen

103 33 Stockholm

Tel. 08-405 16 31



Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen, Enheten för
mervärdesskatt och punktskatter

Rättssakkunnig

Oliver Sparrings

oliver.sparrings@regeringskansliet.se

076-1334226

**Remiss avseende förslaget i framställan från Trafikverket och
Stockholms kommun om ändring av bilaga 1 till lagen
(2004:629) om trängselskatt**

Remissinstanser

- 1 AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)
- 2 Biltrafikens Arbetsgivareförbund
- 3 Föreningen Gröna Bilister
- 4 Konkurrensverket
- 5 Länsstyrelsen i Stockholms län
- 6 Mobility Sweden
- 7 Motorbranschens Riksförbund
- 8 Naturvårdsverket
- 9 Näringslivets Transportråd
- 10 Regelrådet
- 11 Region Stockholm
- 12 Riksförbundet M Sverige
- 13 Skatteverket
- 14 Solna kommun
- 15 Stockholms Handelskammare
- 16 Stockholms kommun
- 17 Sundbybergs kommun
- 18 Svensk Handel

- 19 Svensk Kollektivtrafik
- 20 Svenska Taxiförbundet
- 21 Svenska Transportarbetareförbundet
- 22 Svenska Naturskyddsföreningen
- 23 Svenskt Näringsliv
- 24 Sveriges Bussföretag
- 25 Sveriges Kommuner och Regioner
- 26 Sveriges Transportindustriförbund
- 27 Sveriges Åkeriföretag
- 28 Trafikanalys
- 29 Trafikverket
- 30 Transportstyrelsen

Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet **senast den 14 februari 2023**. Svaren bör lämnas per e-post till fi.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till oliver.sparrings@regeringskansliet.se. Ange diarienummer Fi2022/02728 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslaget i framställan från Trafikverket och Stockholms kommun och det tillhörande författningsförslaget.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Förslaget i framställan från Trafikverket och Stockholms stad och det tillhörande författningsförslaget kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Linnea Westman
Kansliråd



Beteckning Trafikverket: TRV 2022/41703
Beteckning Stockholms Stad: T2022-00875

Regeringen
Finansdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Framställan om revidering av Bilaga 1 i Lag om trängselskatt (SFS 2004:629)

FRAMSTÄLLAN

I samband med utbyggnad av den nya stadsdelen Hagastaden föreslår Trafikverket och Stockholms Stad att förändringar genomförs av bilaga 1 till Lag om trängselskatt (SFS 2004:629), Stockholms kommun. Syftet med förändringarna är att upprätthålla trängselskattesystemets funktion.

Förslaget omfattar justering avseende placering av betalstationer för trängselskatt i bilaga 1 genom att dagens betalstation Solnabron byter namn till Hagastaden och flyttas nordöst för att täcka in betalpunkter på de nya gatorna.



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

FÖRANKRING AV FRAMSTÄLLANS INNEHÅLL

Framställan och underlagsrapporten har tagits fram i samarbete mellan Trafikverket region Stockholm och Stockholm stad.

Transportstyrelsen, Solna stad och Region Stockholm Trafikförvaltningen har blivit informerade om de föreslagna förändringarna av bilaga 1 genom befintliga samarbetsgrupper.

BAKGRUND

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 placering av betalstationer behöver justeras för att upprätthålla systemets funktion. Denna justering kräver en revidering av bilaga 1 till Lag om trängselskatt.

Den föreslagna justeringen av bilaga 1 har tagits fram gemensamt av Stockholms stad och Trafikverket. Utgångspunkten har varit att säkerställa att trängselskattens funktion upprätthålls samt att portalernas påverkan på stadsrummet blir så liten som möjligt.

FÖRSLAGETS INNEHÅLL

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.

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

Föreslagen lagändring väntas träda ikraft i samband med öppnandet av Hälsingegatans förlängning till Solna Stad, cirka 2024. Därefter förväntas inga ytterligare förändringar i trängselskattesystemet till följd av byggnationerna i Hagastaden.

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.

PÅVERKAN PÅ KOSTNADER OCH INTÄKTER FÖR SYSTEMET

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

De nya portalerna uppförs på lokalgator med låga trafikflöden. Därför påverkas intäkterna från trängselskattesystemet endast marginellt.

Roberto Maiorana

Generaldirektör

Trafikverket

Magdalena Bosson

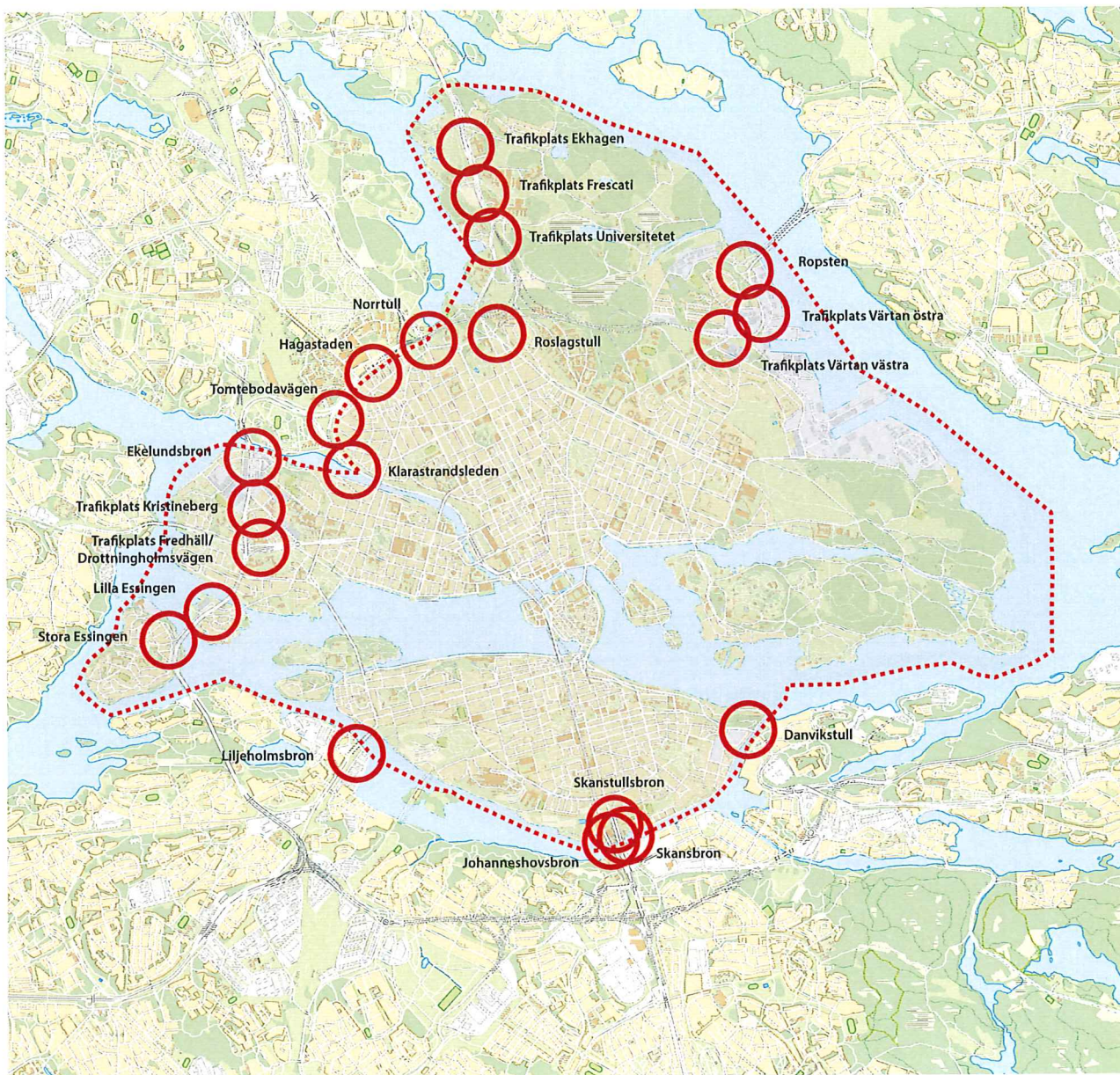
Stadsdirektör

Stockholms Stad

BILAGOR

Bilaga 1 Förslag till karta utvisande placering av betalstationer för trängselskatt

Bilaga 2 Underlagsrapport Trängselskatt i Hagastaden





TRAFIKVERKET



Stockholms
stad

Bilaga 2:
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

Sammanfattning	4
1 Inledning	5
Syfte.....	6
Tidplan för ändring trängselskatt.....	6
Tillvägagångssätt.....	6
Information och förankring.....	7
Upplägg underlagsrapport.....	7
2 Förslag till justering av trängselskatt i Stockholm.....	7
3 Beskrivning av effekter	9
Trafik- och miljöeffekter	9
Kostnader	9
Bilaga A: Alternativ för trängselskattens betalsnitt.....	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

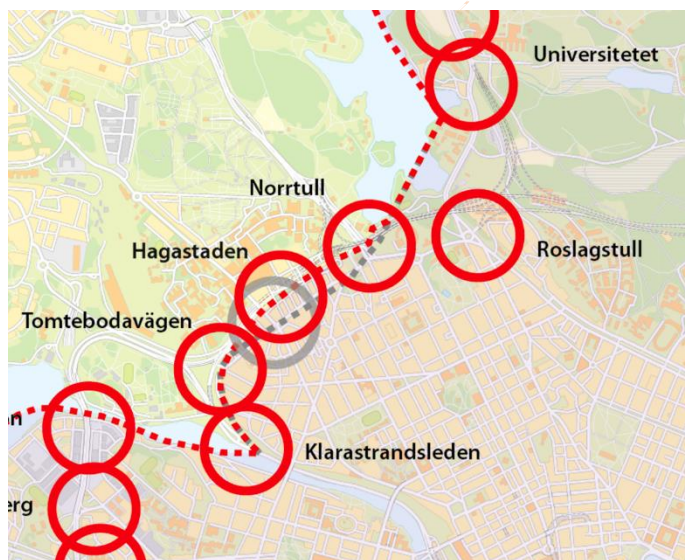
Trängselskatt har funnits permanent i Stockholm sedan 2007. Trängselskatten har som syfte att öka framkomligheten i väg- och gatunätet.

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.

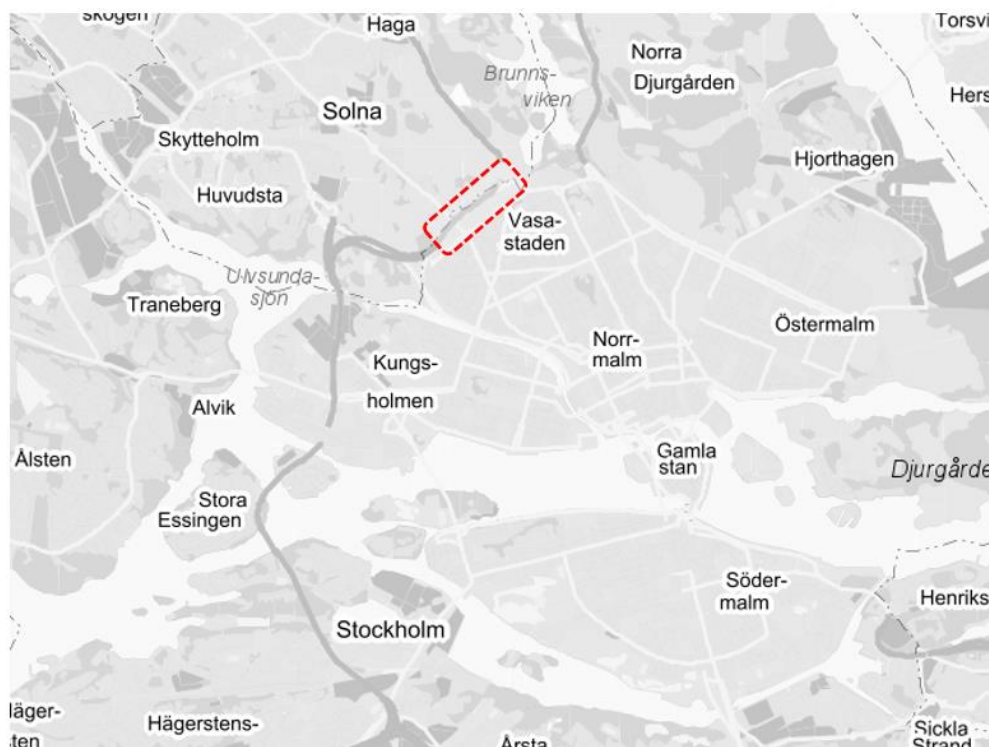
Det valda förslaget bedöms inte innebära några betydande effekter på trafik eller miljö jämfört med dagens situation och bedöms vara det förslag som ger minst påverkan på stadsmiljön.



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 2015¹. 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.

¹ 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.

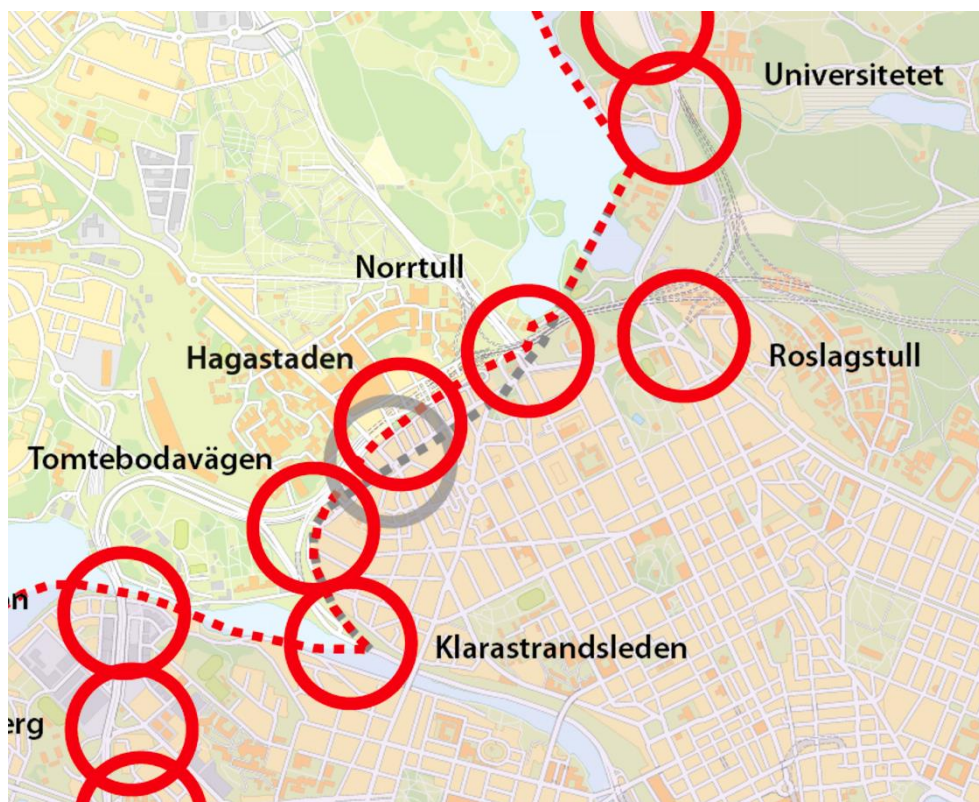
2 Förslag till justering av trängselskatt i Stockholm

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 infrastruktur² 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.

² Inkommande el, servis- och fiberanslutning, kanalisation och fundament samt portaler

Bilaga A: Alternativ för trängselskattens betalsnitt

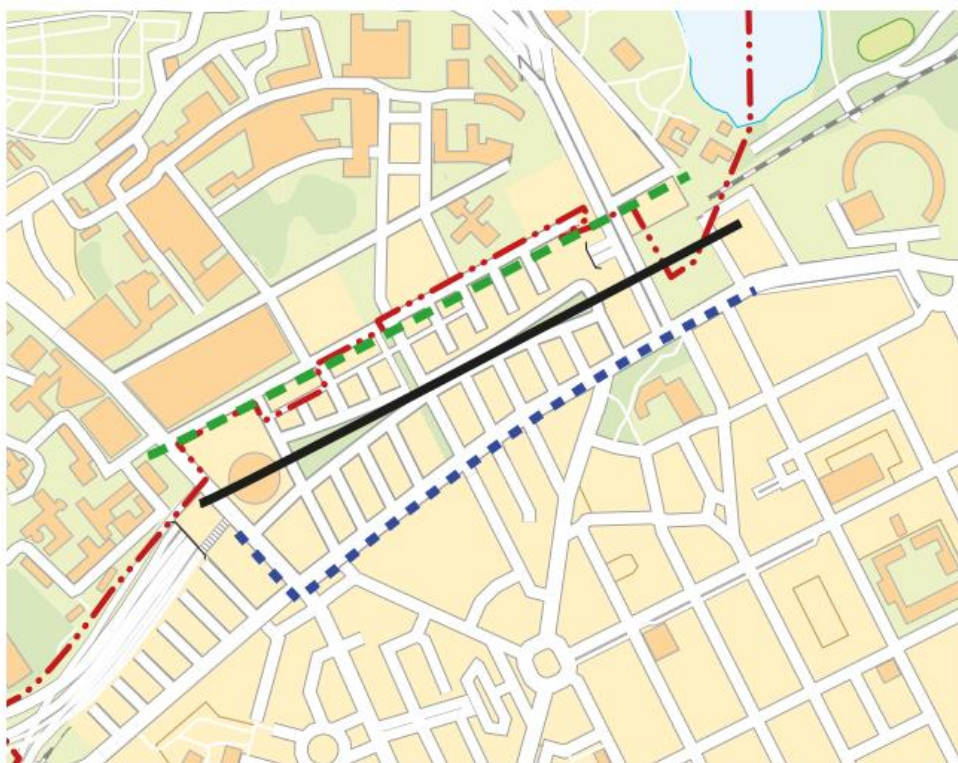
Inledning

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

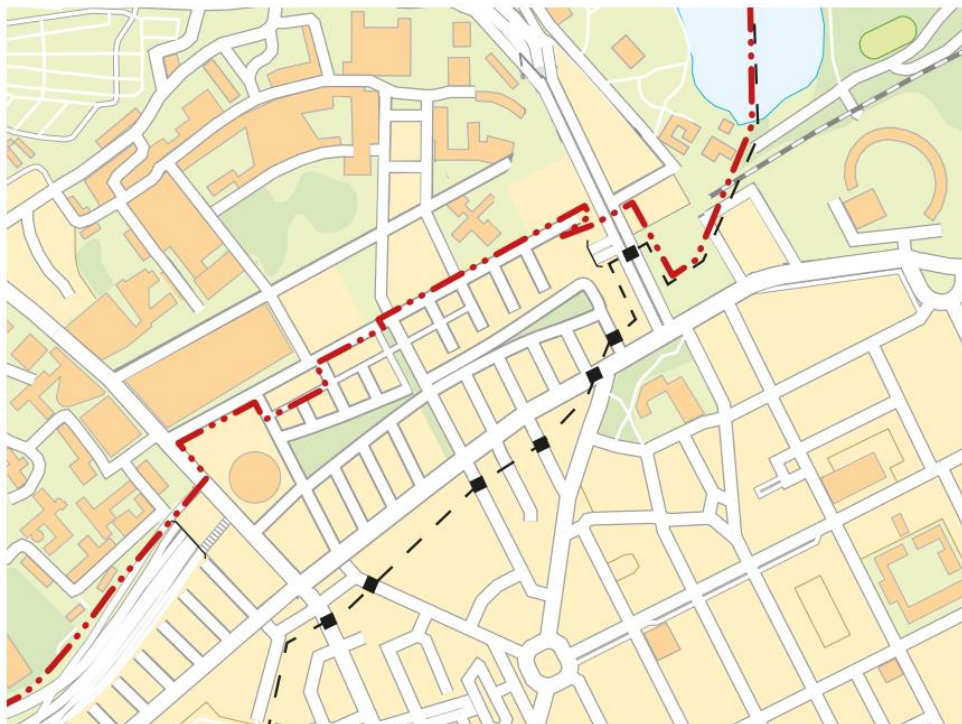
Därutöver har även ytterligare två kriterier utvärderats, men då de inte är alternativskiljande så redovisas gemensamt nedan:

- 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 trängselskattazonen.

Alternativet omfattar sju betalpunkter³, 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 trängselskattazonen.
- 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 trängselskattazonen 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**

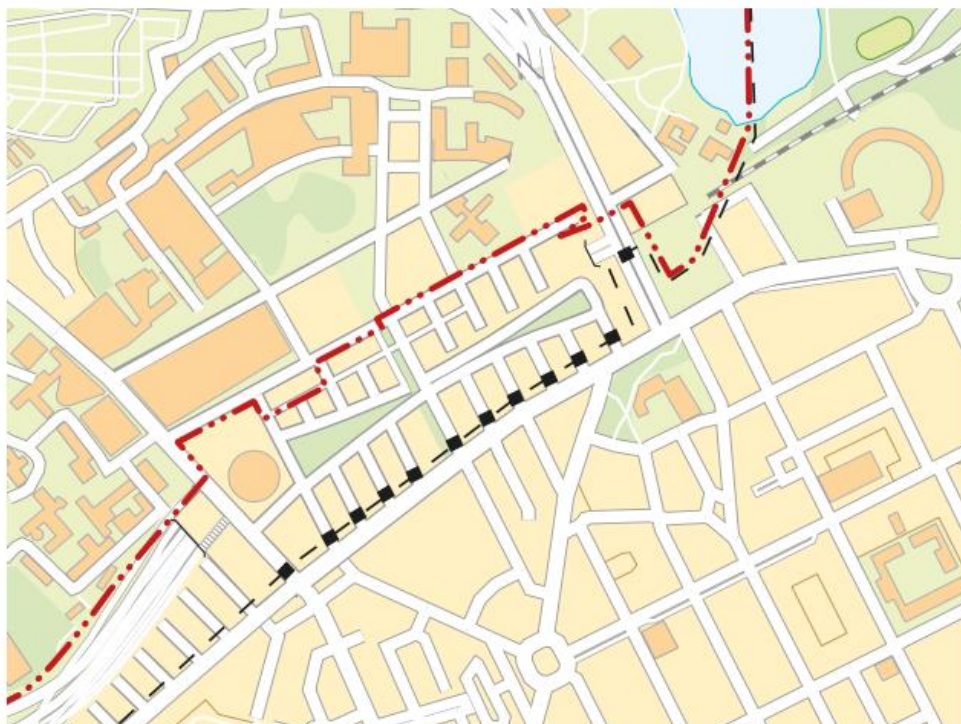
³ Inklusivt ett portalsnitt vid Norrtull.

- 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 betalpunkter⁴ 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.

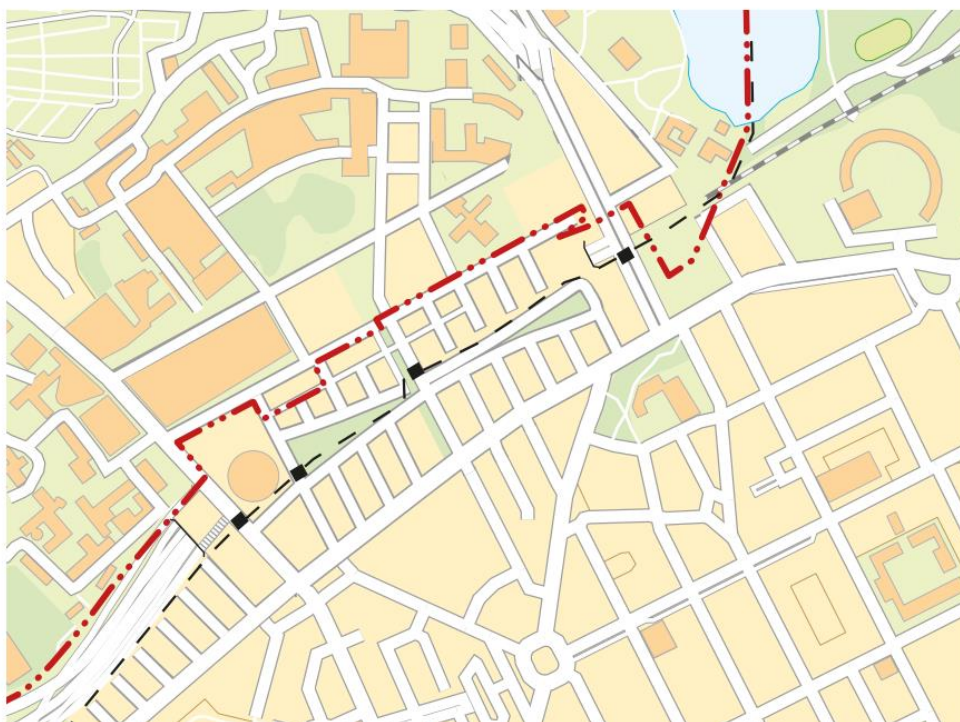
⁴ Inklusive ett portalsnitt vid Norrtull.

- **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 betalpunkter⁵, 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.

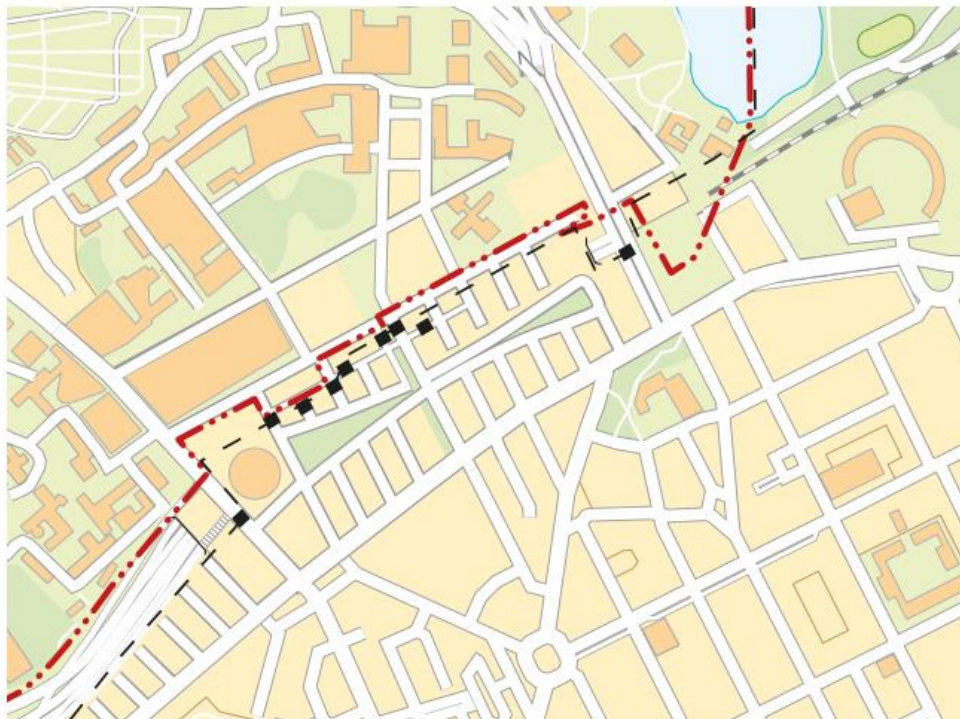
⁵ Inklusive ett portalsnitt vid Norrtull.

- **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 betalpunkter⁶.



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**

⁶ Inklusive 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 ⁷	Fördelar	Nackdelar
1	7		Stort antal betalpunkter ger risk för dubbelpassager omfördelning 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.

⁷ Inklusive ett portalsnitt vid Norrtull.

Författningsförslag avseende förslaget i
framställan från Trafikverket och Stockholms
kommun om ändring av bilaga 1 till lagen
(2004:629) om trängselskatt

1 Bakgrund

Med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt kan tids- och platsrelaterade skatter tas ut i Stockholm och Göteborg. I bilaga 1 till lagen framgår var de skattebelagda betalstationerna i Stockholm är placerade. Passage vid en sådan betalstation under vissa tidpunkter föranleder skattskyldighet med de belopp som anges i bilagan. Huvudsyftet med trängselskatten är att öka framkomligheten för vägtrafiken. 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.

En framställan från Trafikverket och Stockholms kommun kom in till regeringen i oktober 2022. Bakgrunden till framställan är att utbyggnaden av den nya stadsdelen Hagastaden medför ett behov av att flytta en betalstation för trängselskatt. Utbyggnaden innebär att flera lokalgator anläggs över den nuvarande gränsen för trängselskatt. I framställan föreslås att ringen som avser betalstationen Solnabron i bilaga 1 till lagen om trängselskatt flyttas nordöst för att täcka in betalpunkter på de nya gatorna. Syftet med den föreslagna ändringen är att upprätthålla trängselskattesystemets funktion. Den nya betalstationen kommer att byta namn från Solnabron till Hagastaden.

Till framställan har Trafikverket och Stockholms kommun bilagt dels en karta som visar den föreslagna nya placeringen av betalstationer för trängselskatt, dels underlagsrapporten Trängselskatt i Hagastaden.

Den föreslagna ändringen av betalstationernas placering bedöms nödvändig för att upprätthålla trängselskattesystemets funktion.

I framställan anges att den föreslagna ändringen i lagen bör träda i kraft i samband med öppnandet av Hälsingegatans förlängning till Solna stad och att det kommer att ske cirka 2024. Det finns därför ett behov av bemyndigande till regeringen att besluta om när den föreslagna ändringen ska träda i kraft.

För att komplettera förslaget i framställan har det inom Finansdepartementet tagits fram ett förslag till författningstext och tillhörande författningskommentar som bygger på framställan.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att bilaga 1 till lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

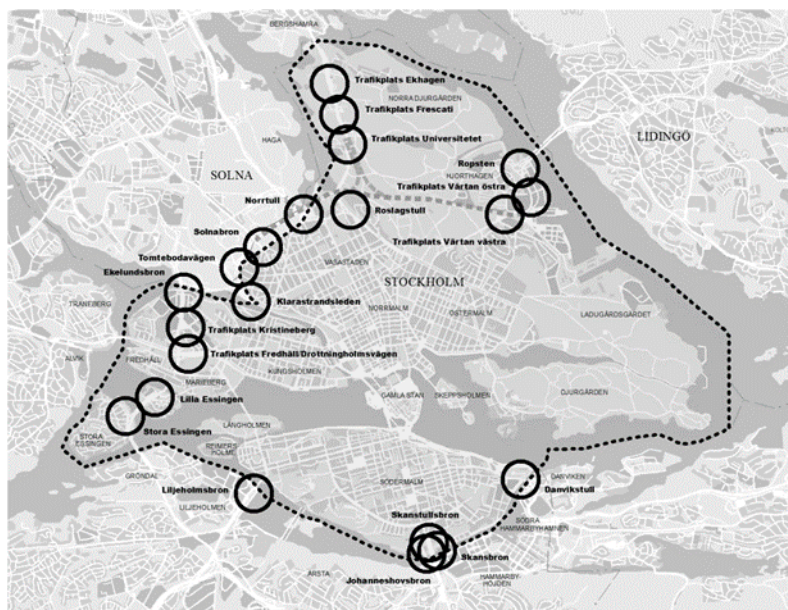
Nuvarande lydelse

Bilaga 1¹

Stockholms kommun

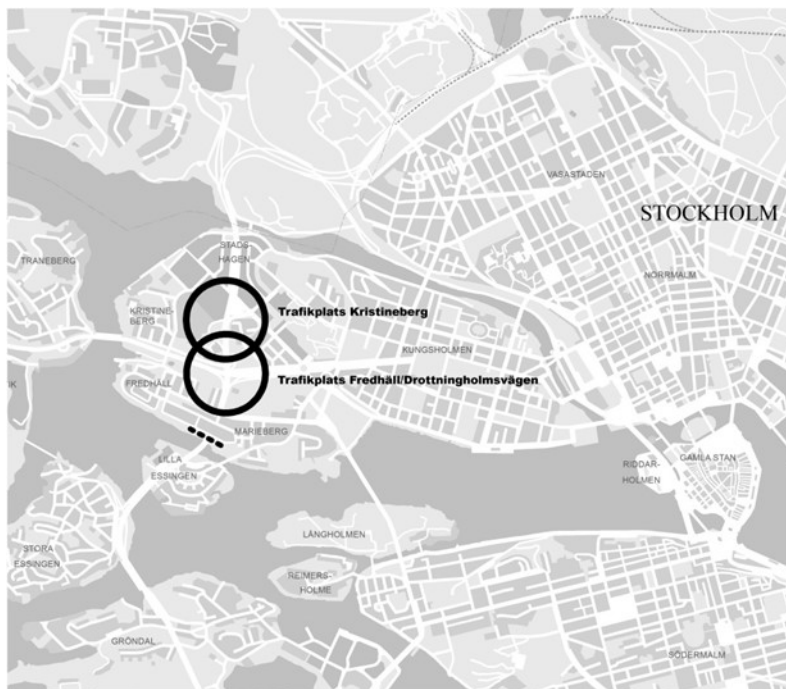
1. Kartor av vilka det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.

Stockholms innerstad



¹ Senaste lydelse SFS 2018:200.

Essingeleden



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartorna. I fråga om kartan som benämns Essingeleden gäller detta för passage på Essingeleden över den streckade linjen på kartan, dock inte för trafik till och från Drottningholmsvägen öster om Essingeleden eller till och från Lindhagensgatan.

Dag före helgdag ska, om inget annat framgår av tredje eller fjärde stycket, ingen skatt tas ut.

Skatt tas ut för

- dag före långfredagen,
- dag före Kristi himmelsfärdsdag, och
- dag före alla helgons dag.

Skatt ska även tas ut för, om de infaller på en vardag utom lördag,

- dag före första maj och
- dag före nationaldagen.

Under juli månad ska ingen skatt tas ut förutom för de fem första vardagarna utom lördag i den månaden.

Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Med högsäsong avses 1 mars–dagen före midsommarafton och 15 augusti–30 november. Med lågsäsong avses övrig tid.

Stockholms innerstad

Tider klockan	Skattebelopp kronor lågsäsong	Skattebelopp kronor högsäsong
6.00–6.29	15	15
6.30–6.59	25	30
7.00–8.29	35	45
8.30–8.59	25	30
9.00–9.29	15	20
9.30–14.59	11	11
15.00–15.29	15	20
15.30–15.59	25	30
16.00–17.29	35	45
17.30–17.59	25	30
18.00–18.29	15	20

Essingeleden

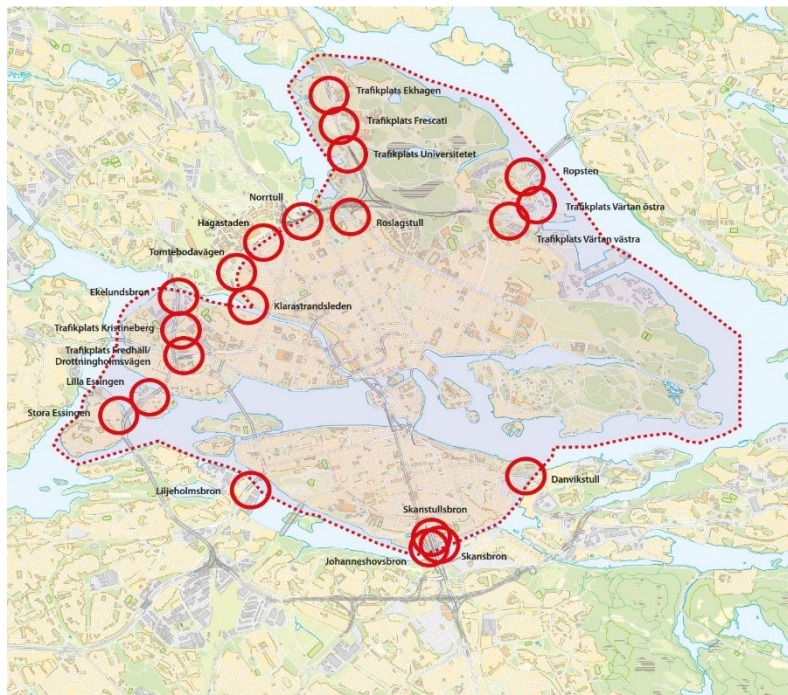
Tider klockan	Skattebelopp kronor lågsäsong	Skattebelopp kronor högsäsong
6.00–6.29	15	15
6.30–6.59	22	27
7.00–8.29	30	40
8.30–8.59	22	27
9.00–9.29	15	20
9.30–14.59	11	11
15.00–15.29	15	20
15.30–15.59	22	27
16.00–17.29	30	40
17.30–17.59	22	27
18.00–18.29	15	20

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 105 kronor under lågsäsong och 135 kronor under högsäsong.

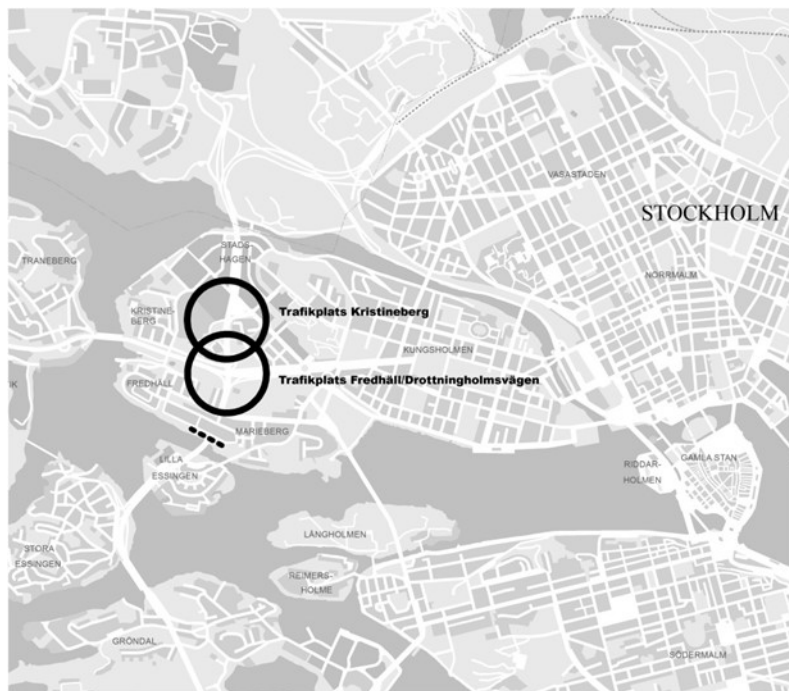
Stockholms kommun

1. Kartor av vilka det framgår var de skattebelagda betalstationerna ska placeras.

Stockholms innerstad



Essingeleden



2. Trängselskatt ska betalas under vardagar utom lördagar under följande tider och med följande belopp vid passage av en sådan betalstation som är markerad på kartorna. I fråga om kartan som benämns Essingeleden gäller detta för passage på Essingeleden över den streckade linjen på kartan, dock inte för trafik till och från Drottningholmsvägen öster om Essingeleden eller till och från Lindhagensgatan.

Dag före helgdag ska, om inget annat framgår av tredje eller fjärde stycket, ingen skatt tas ut.

Skatt tas ut för

- dag före långfredagen,
- dag före Kristi himmelsfärdsdag, och
- dag före alla helgons dag.

Skatt ska även tas ut för, om de infaller på en vardag utom lördag,

- dag före första maj och
- dag före nationaldagen.

Under juli månad ska ingen skatt tas ut förutom för de fem första vardagarna utom lördag i den månaden.

Tidpunkten för passagen ska bestämmas av timmen och den påbörjade minuten.

Med högsäsong avses 1 mars–dagen före midsommarafton och 15 augusti–30 november. Med lågsäsong avses övrig tid.

Stockholms innerstad

Tider klockan	Skattebelopp kronor lågsäsong	Skattebelopp kronor högsäsong
6.00–6.29	15	15
6.30–6.59	25	30
7.00–8.29	35	45
8.30–8.59	25	30
9.00–9.29	15	20
9.30–14.59	11	11
15.00–15.29	15	20
15.30–15.59	25	30
16.00–17.29	35	45
17.30–17.59	25	30
18.00–18.29	15	20

Essingeleden

Tider klockan	Skattebelopp kronor lågsäsong	Skattebelopp kronor högsäsong
6.00–6.29	15	15
6.30–6.59	22	27
7.00–8.29	30	40
8.30–8.59	22	27
9.00–9.29	15	20
9.30–14.59	11	11
15.00–15.29	15	20
15.30–15.59	22	27
16.00–17.29	30	40
17.30–17.59	22	27
18.00–18.29	15	20

3. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska högst uppgå till 105 kronor under lågsäsong och 135 kronor under högsäsong.

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för passager av betalstationer som sker före ikraftträdandet.

3 Författningskommentar

3.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Bilaga 1

Kartan i punkten 1 med placering av betalstationer ändras endast genom att ringen som avser betalstationen Solnabron flyttas nordöst. Ändringen innebär att skattskyldighet för trängselskatt inträder vid passager på gatorna Solnavägen, Gävlegatan och Hälsingegatan.