



TRAFIKVERKET



Trängselskatt i Stockholm 2015 +

Revidering av trängselskattazonen till följd av Norra länken och Hagastaden

Dokumenttitel: Trängselskatt i Stockholm 2015 +
Skapat av: Lotten Lindmark, Trafikverket och Daniel Firth, Stockholms stad
Dokumentdatum: 2012-02-13
Dokumenttyp: Rapport
Projektnummer: Trafikverket: 104538, Stockholms stad: 7000433
Version: 1.0

Publiceringsdatum: 2012-04-04
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Lotten Lindmark, Trafikverket och Daniel Firth, Stockholms stad
Uppdragsansvarig: Lotten Lindmark, Trafikverket och Daniel Firth, Stockholms stad

Förord

Trängselskatt är den enskilda åtgärden som har gjort mest för att öka framkomligheten och minska miljöbelastningen från trafiken i Stockholm på senare år. Mätningarna visar att trängselskatten fortsätter att ge betydande minskningar i biltrafikmängder, kortare köer och minskade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Detta trots den ständiga befolkningsökning som sker i regionen.

Stockholmsregionen växer och nya stadsdelar och ny infrastruktur byggs. Stora förändringar som medför att dagens trängselskatt behöver ses över. Norra länken öppnar för trafik år 2015 och de nya lokalgatorna mellan Stockholm och Solna i Hagastaden kommer att etappvis öppnas från år 2017. Nya betalstationer för trängselskatt behövs för att trängselskattesystemet ska kunna fortsätta ha effekt.

I denna rapport sammanfattas det förslag som Trafikverket och Stockholms stad gemensamt föreslår ska skickas in till Regeringen som underlag till beslut om förändring av bilagan till lagen om Trängselskatt.

Per Anders Hedkvist

Trafikdirektör

Stockholms stad

Helena Sundberg

Regionchef Stockholm

Trafikverket

Innehåll

Sammanfattning	5
1. Inledning	6
Syfte	7
Tidplan för ändring trängselskatt	7
Tillvägagångssätt	7
Avgränsning	8
Information och förankring.....	8
Rapportens upplägg.....	8
2. Förslag till justering av trängselskatt i Stockholm	10
3. Bakgrund.....	12
Syftet med trängselskatt	12
Effekterna av trängselskatten i Stockholm	12
Stockholmsöverenskommelsen.....	13
Departementsutredning	13
Syftet med Norra länken och övertagande av Lidingöbron	14
Vision och mål för Hagastaden	14
Vision och mål för Norra Djurgårdsstaden.....	15
4. Sammanfattning av analysresultat	16
Trafikeffekter	16
Miljöeffekter.....	17
Genomförbarhet	18
5. Vidare arbete inom detta projekt	19
Projektering och information	19
Urbana stationer	19
Finansiering av förändringarna	19
Fortsatt uppföljning av effekter	19

Bilagor

Bilaga 1	Metod och scenarier
Bilaga 2	Trafikanalys, WSP
Bilaga 3	Miljöeffekter
Bilaga 4	Genomförbarhet

Sammanfattning

Trängselskatten i Stockholm har som syfte att bidra till ökad framkomlighet för biltrafik. Den ger även intäkter som ska användas till ny transportinfrastruktur och minskar miljöbelastningen från biltrafiken. Denna rapport innehåller ett förslag till justering av trängselskatten i Stockholm för att anpassa systemet till nya Norra länken samt till exploateringarna i Hagastaden.

Förslaget är resultatet av ett omfattande arbete som har undersökt effekten för trafik, intäkter, miljö samt genomförande av ett antal tänkbara scenarier. Arbetet har drivits gemensamt av Trafikverket region Stockholm och Stockholms stad, och i samråd med Lidingö stad, Solna stad, Storstockholms lokaltrafik och Transportstyrelsen.

Rapporten föreslår att Lidingöundantaget tas bort och att Norra länken hanteras på samma sätt som Essingeleden i dagens trängselskattesystem, dvs. att Norra länken ska utgöra en skattefri passage genom innerstaden. Trängselskatt ska tas ut för bilresor som lämnar Norra länken för att köra in i innerstaden. Gränsen för trängselskatt i Hagastaden föreslås gå genom den planerade Norra Stationsparken.

Det valda förslaget bedöms utnyttja trafiksystemet mest effektivt i förhållande till de övriga studerade scenarierna. En anledning är att biltrafik till och från nordostsektorn kan fördelas mera jämnt mellan E4:an och Roslagsvägen, vilket i sin tur avlastar Bergshamravägen och lokalgatorna i Solna. Även Stockholms innerstad avlastas.

Den föreslagna justeringen av trängselskattesystemet ger sammantaget den bästa trafikeffekten. Att förslaget optimerar utnyttjandet av trafiksystemet bekräftas av det positiva konsumentöverskottet. Intäkterna går i linje med beräkningarna för Stockholmsöverenskommelsen.

Valt förslag förbättrar miljön för cirka 5000 boende men resulterar samtidigt till att CO₂-utsläppen ökar något. Skillnaden mot övriga scenarier är små.

Regionalt beslut avseende förslaget kommer att tas politiskt i Stockholms stad och eventuellt i andra berörda kommuner. Trafikverket och Stockholms stad kommer därefter att gemensamt skicka in förslaget för beslut, en s k framställan, till Regeringen. Framställan syftar till att revidera bilagan till lagen om trängselskatt och kommer skickas ut på remiss från finansdepartementet till regionens berörda aktörer. Förändringarna kan träda i kraft först när Norra länken och de övriga nya vägarna öppnar fr.o.m. 2015.

1. Inledning

Trängselskatt har efter försöket 2006 funnits permanent i Stockholm sedan 2007. Syftet med trängselskatten är att öka framkomligheten i väg- och gatunätet inom, kring samt till och från Stockholms innerstad. 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 osv. beskrivs i lagen om trängselskatt (2004:629). Placering av betalstationer, tiderna som skatten kan tas ut samt skattenivåerna i Stockholm regleras i en bilaga till lagen. Alla förändringar av lagen om trängselskatt eller dess bilagor beslutas av Riksdagen.



Bild 1 Dagens bilaga till lagen om trängselskatt. Varje ring motsvarar en betalstation, som i sin tur kan bestå av flera portaler

Norra länken i sin helhet kommer att öppna för trafik 2015. Norra länken förbinder Lidingö och Värtan med E4 och Essingeleden. Norra länkens syfte är att skapa en kapacitetsstark led för den regionala biltrafiken att ta sig runt Stockholms innerstad, vilket ska resultera i minskad biltrafik på gatunätet och bättre stadsmiljö i innerstaden. Om ingen revidering av den befintliga bilagan till lagen om trängselskatt sker, kommer Norra länken i sin helhet att ligga inom trängselskatteområdet och blir skattebelagd för alla, utom för lokala resor mellan olika stadsdelar i Stockholms norra innerstad.

Hagastaden är en ny stadsdel som förbinder Stockholms stad med Solna stad. Exploateringarna innebär att flera lokalgator anläggs över den nuvarande gränsen för trängselskatt, som idag följer kommungränsen. Utbyggnaden av stadsdelen kommer

ske etappvis, och de första gatorna över kommungränsen öppnar ca 2017. Om ingen revidering av bilagan till lagen om trängselskatt sker kommer dessa nya lokalgator bli skattebefriade infarter till innerstaden.

Dessa två projekt resulterar i att gränsen för trängselskattazonen behöver justeras för att upprätthålla systemets funktion. Denna justering kräver en revidering av bilagan till lagen om trängselskatt.

Syfte

Syftet med detta projekt är att ta fram ett förslag till hur betalstationerna för trängselskatt bäst kan placeras inför öppnandet av förlängningen av Norra länken samt utbyggnad av Hagastaden.

Denna rapport ska ge underlag till beslut i Stockholms stads kommunstyrelse och eventuellt andra direkt berörda kommuner, samt inom Trafikverkets regionala organisation. Förslaget kommer ligga till grund för framställan till Regeringen om en revidering av bilagan till lagen om trängselskatt.

Tidplan för ändring trängselskatt

Beslut i Stockholms stads kommunstyrelse och eventuellt andra direkt berörda kommuner kommer att behövas under våren 2012.

En framställan som utgör regionens förslag ska skickas till Regeringen under september 2012 gemensamt av Stockholms stad och Trafikverket. Finansdepartementet kommer genom departementspromemoria att skicka förslaget på remiss till berörda kommuner och organisationer. Därefter tas beslut av Riksdagen om revidering av bilagan till lagen om trängselskatt (2004:629).

Det reviderade trängselskattesystemet beräknas vara klart för att tas i drift under 2015.

Tillvägagångssätt

Projektet är ett samarbete mellan Trafikverket region Stockholm och Stockholm stad, och inleddes under senhösten 2010. I projektet har representanter från Lidingö stad, Solna stad, Storstockholms lokaltrafik (SL) och Transportstyrelsen varit delaktiga.

Under våren 2011 har övergripande analyser för ett flertal scenarier genomförts. Analysunderlag har tagits fram för beslut i en gemensam styrgrupp bestående av Trafikverket och Stockholms stad. För ett fåtal scenarier har därefter fördjupade analyser gjorts. De fördjupade analyserna har studerat biltrafikomfördelningar, kölängder, tidsförluster, påverkan på ruttval, trafikantnytta, de negativa effekterna i form av buller, partiklar och klimatpåverkan, portalplaceringar samt intäkter och kostnader för förslagen.

Utvärderingskriterier utarbetades tidigt i projektet för bedömning av scenarierna. Kriterierna omfattar lokala och regionala trafik- och miljöeffekter, påverkan på kollektivtrafik, genomförbarhet, kompatibelt med skatt på Essingeleden, tydlighet och ekonomi. Kriterierna har legat till grund för projektgruppens förslag till vilka scenarier

som bör utredas vidare eller avfärdas. För utförligare beskrivning om processen se bilaga 1.

Avgränsning

Uppdraget avgränsar sig att se över systemet med trängselskatt från år 2015 med utblick mot 2020. Det innebär att en avgränsning gjorts till att beakta fysiska händelser runt Norra länken. Det som beaktas är öppnandet av Norra länken, hanteringen av Lidingöundantaget och öppnandet av infrastrukturen i berörd del av Hagastaden.

Projektet har inte analyserat förändringar av skattebelopp, däremot har kalkyler baserats på en indexhöjning från 2012 motsvarande compensation för inflationen. Det pågår en särskild departementsutredning som ska föreslå hur eventuella höjningar ska hanteras¹. Utredningen rapporterar i slutet av september 2012.

Finansieringen av Stockholmsöverenskommelsen förutsätter att Essingeleden kommer att avgiftsbeläggas i någon form när Förbifart Stockholm öppnar för trafik. Därför har trafikanalyser och intäktsberäkningar baserats på ett öppnande av förbifarten år 2021. Däremot har detta projekt inte analyserat eller tagit ställning till hur en avgift på Essingeleden ska utformas, utan istället fokuserat på att förslaget skall kunna utvecklas. Därför har kompatibilitet med en framtida avgift på Essingeleden varit med som ett utvärderingskriterium.

Information och förankring

Respektive deltagare har ansvarat för intern förankring avseende projektet, för såväl processen under utredningsskedet som de beslut som fattats kring vilka scenarier som bör utredas vidare eller tas bort.

Dialog har förts med representanter för verksamheter kring Stockholms universitet. Detta eftersom universitetet med sitt läge nära gränsen, och inte med självklar tillhörighet till innerstaden, var en viktig fråga när trängselskatten infördes.

Information om att projektet bedrivits har lagts upp på Trafikverkets hemsida och övriga organisationer har efter eget behov valt att hänvisa till den eller inte. Inga aktiva informationsinsatser har ägt rum.

Rapportens upplägg

Denna rapport sammanfattar de viktigaste resultaten av analysarbetet. I kapitel 2 beskrivs det förslag till justering av trängselskatt som projektet föreslår. Kapitel 3 innehåller viktig bakgrund om trängselskatten och de projekt som har orsakat behov av justering. Kapitel 4 utgör en sammanfattning av effekterna av det valda förslaget, medan kapitel 5 beskriver de fortsatta utredningar som krävs för att systemet kan sättas i drift.

Bilaga 1 innehåller en beskrivning av projektets metod samt en redovisning av samtliga studerade scenarier. Bilaga 2 innehåller resultat av trafikanalyserna och intäkterna. I

¹ Skatte- och avgiftsuttag vid användandet av vissa vägar, Kommittédirektiv 2011:47

bilaga 3 redovisas miljökonsekvenserna. Bilaga 4 innehåller en diskussion om projektets genomförbarhet, en kalkyl om investeringsbehov och kompatibiliteten avseende kommande system på bl a Essingeleden.

2. Förslag till justering av trängselskatt i Stockholm

Förslaget till justering av trängselskatt innebär att Norra länken hanteras på samma sätt som Essingeleden i dagens system, dvs. att den läggs utanför trängselskattesnittet. I Hagastaden föreslås gränsen för trängselskatt justeras till att gå genom den nya Norra Stationsparken.

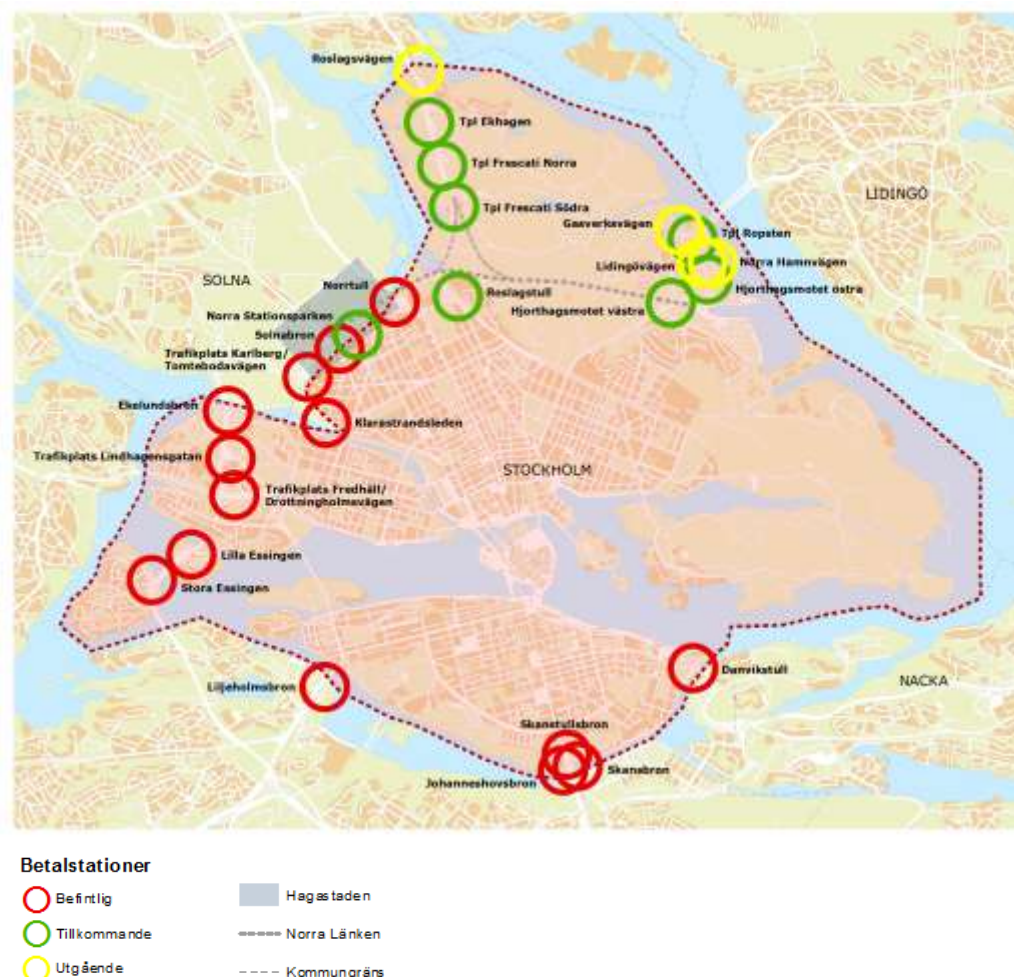


Bild 2 Förslag till placering av betalstationer.

Principen bygger på att portalerna placeras på eller i anslutning till Norra länkens på- och avfartsramper. Bilresor mellan två delar av innerstaden som passerar Norra länken utan att åka på länken (till exempel mellan Gärdet och Hjorthagen) kommer inte att passera en betalstation och betalar därmed inte trängselskatt.

I Hagastaden placeras betalstationer på Stockholms kommunala gatunät i närheten av och i anslutning till Norra Stationsparken. Den nya gränsen kommer att gå så nära kommungränsen till Solna som möjligt utan att orsaka oönskade dubbelpassager.

Dagens undantag från trängselskatt som gäller för bilresor till och från Lidingö tas bort, eftersom samma möjlighet ges i och med Norra länken. Den här utredningen påverkar inte frågan om infartsparkeringarna i Ropsten.

Förslaget medför att trafiksystemet utnyttjas mer effektivt än idag. Det blir en mer tydlig uppdelning mellan regional och lokal biltrafik, där regionala biltrafikflöden kan belasta det statliga vägnätet medan lokal biltrafik inom såväl Stockholm som inom Solna går på respektive gatunät.

3. Bakgrund

Trängselskatt gäller för passager med vissa motorfordon vid in- och utfart till Stockholms innerstad mellan 06:30 och 18:30, helgfria dagar. Skattebeloppet varierar beroende på tidsintervall mellan 10 kronor och 20 kronor per passage, med ett maxbelopp av 60 kronor per dag och fordon. Kvällar, nätter, lördagar, helgdagar och dagar före helgdag samt juli månad är trängselskattefria. Utryckningsfordon, bussar, diplomatiska, utländska fordon och motorcyklar samt vissa miljöbilar är undantagna. Trängselskatten gäller inte heller vid passage via Essingeleden samt resor till och från Lidingö som passerar genom innerstaden inom 30 minuter.

Syftet med trängselskatt

Syftet med trängselskatten är att öka framkomligheten i väg- och gatunätet inom, kring samt till och från Stockholms innerstad. Trängselskatten bidrar även till minskat buller och minskad utsläpp av föroreningar, samt ger intäkter som ska användas för att finansiera investeringar i infrastrukturen i Stockholms län.

Effekterna av trängselskatten i Stockholm

Trängselskatten infördes på försök i Stockholm mellan januari och juli 2006, och efter beslut av Riksdagen infördes permanent från och med 1 augusti 2007. Effekterna av trängselskatten på framförallt Stockholmnas resmönster, men även på miljön och detaljhandeln, har följts noga av Stockholms stad sedan försöket med trängselskatt i 2006.

Tydligast är effekten på antalet fordon som passerar trängselskattesnittet under trängselskattebelagda tider. Vid införandet av trängselskatt under försöksperioden 2006 minskade antalet fordonspassager över snittet med 22 procent jämfört med 2005.

Sedan trängselskatten infördes permanent sommar 2007 har antalet passager över trängselskattesnittet under skattebelagda tider legat stabilt vid cirka 360 000 passager per vardagsmedeldygn, dvs. cirka 18-20 procent lägre än innan trängselskatteförsöket 2005. Att detta är en något mindre minskning än under försöket tros bero främst på ovanligt låga biltrafikmängder i början av 2006 på grund av en snörik vinter samt en "nyhetseffekt" av försöket. Under perioden sedan 2005 har befolkningen i Stockholm ökat i snabb takt som har bidragit till ökade bilresor i andra delar av trafiksystemet. Justerat för detta och andra externa effekter är den effektiva minskningen på grund av trängselskatten cirka 22 procent².

Framkomligheten analyseras med hjälp av data från ett restidsmätningssystem som använder kameror för att mäta restidsförlängningen. Den viktigaste slutsatsen är att framkomligheten fortsätter att vara bättre i förhållande till 2005 och den effekten fortsätter att hålla i sig. Framkomligheten i regionen påverkas dock av flera faktorer, där trängselskatt är ett väsentligt styrmedel.

² Börjesson et al, The Stockholm congestion charges – five years on. Effects, acceptability and lessons learnt, Transport Policy 20 (2012) sid 1-12.

Analysen av försöket med trängselskatt 2006 visade att koldioxidutsläpp från biltrafiken i innerstaden minskade med mellan 10 och 14 procent till följd av trängselskatten. Minskningar på ytterligare 4 procent har skattats sedan den permanenta trängselskatten infördes 2007. Undantaget för miljöbilar har varit av stor betydelse för denna effekt.

Stockholmsöverenskommelsen

När Riksdagen fattade beslut om att återinföra trängselskatten tillsattes även en särskild förhandlingsman, Carl Cederschiöld, för att ta fram en överenskommelse mellan regeringen och regionens företrädare om Stockholms infrastruktur. I uppdraget ingick även att lämna förslag om trängselskattens utformning på kort sikt, samt användning av intäkterna.³

Förhandlingen resulterade i bl.a. ett förslag att ta bort miljöbilsundantaget för nyregistrerade miljöbilar fr.o.m. 1/1 2009 samt för alla miljöbilar fr.o.m. 1/8 2012. Ett förslag att ta bort Lidingöundantaget och att Lidingö skulle då ingå i området för trängselskatt slopades. Både Lidingö stad och Stockholms stad vill istället avvakta Norra länkens öppnande då fri passage till och från Lidingö skulle kunna ordnas.⁴

Under våren 2009 träffades en överenskommelse mellan staten och regionens aktörer om finansieringen av Stockholmsöverenskommelsen. Denna omfattar drygt 70 olika spår- och vägprojekt till en summa motsvarande 100 miljarder kronor under perioden 2010-2021, varav intäkterna från trängselskatten utgör en fjärdedel av finansieringen. Skatten ska indexuppräknas när byggandet av förbifart Stockholm påbörjas, och en avgift ska tas ut på Essingeleden då förbifarten står klart kring 2021.⁵

Departementsutredning

I juni 2011 tillsattes en statlig utredning⁶ för att bl.a. lämna förslag till hur vissa beslut över trängselskatt kan delegeras från Riksdagen till kommuner samt föreslå hur framtida höjningar av trängselskatten kan utformas för att bibehålla skattens förmåga att begränsa trängsel.

Utredaren ska även undersöka villkoren för att ta ut trängselskatt och avgift för användandet av väginfrastruktur för fordon som inte är registrerade i Sverige. Utredningen ska återsamla rapporterna den 30 september 2012.

³ Samlad trafiklösning för Stockholmsregionen för miljö och tillväxt, Överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen December 2007

⁴ Promemoria om nya regler om trängselskatt, Remiss från Finansdepartementet 2008. Se även Lidingö stads remissvar Dnr KS/2007:10050, samt Stockholms stads remissvar Dnr 314-1635/2008

⁵ Avsiktsförklaring våren 2009 angående Stockholmsförhandlingen m.m. finansiering/genomförande. Behandlades av Stockholms kommunstyrelse 2009-06-17, Dnr 314-1153/2009.

⁶ Skatte- och avgiftsuttag vid användandet av vissa vägar, Dir. 2011:47

Syftet med Norra länken och övertagande av Lidingöbron

Norra länken är en 5 kilometer lång väg (därav 4 km i tunnel) mellan Norrtull och Värtan. Den utgör den nordvästra delen av en blivande ringled runt Stockholms innerstad. Projektet, som finansieras till 75 procent av staten och till 25 procent av Stockholms stad, syftar till att skapa en kapacitetsstark led för den regionala biltrafiken att ta sig runt Stockholms innerstad. Detta kommer att resultera i minskad biltrafik på gatunätet och bättre stadsmiljö i Stockholms innerstad. Intunnling av befintliga Norra länken mellan Tomtebodavägen och Norrtull kommer att stå klart ca 2017. Norra länken i sin helhet är en förutsättning för stadens exploateringar i de två nya stadsdelarna Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden. Dessa två områden kommer omfatta sammanlagt cirka 15 000 lägenheter och 65 000 arbetsplatser.



Bild 3: Norra länkens sträckning

Enligt AG-överenskommelsen⁷ ska staten ta över väghållaransvaret för Lidingövägen på delen från Norra länkens tunnelpåslag via Lidingöbron och Södra Kungsvägen fram till Lejonvägen. Beslutet träder i kraft i samband med att Norra länken öppnar för trafik år 2015. Överenskommelsen syftade till att renodla väghållaransvaret mellan staten och kommunerna och där flertalet av förändringarna trädde i kraft redan 1990, medan ett fåtal, däribland denna, villkorades av andra investeringars öppnande.

Vision och mål för Hagastaden

Hagastaden är namnet på en ny stadsdel på gränsen mellan Stockholms innerstad och 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. Byggandet av Hagastaden är redan igång. Nya Karolinska Sjukhuset öppnar 2016, intunnlingen av befintliga Norra länken och Värtabanan ska vara färdigt ca 2019 och hela nya stadsdelen ska stå klart ca 2025.

⁷ Framställning i fråga om väghållningsansvaret för vissa övergripande vägar inom Stockholms kommun, Regeringsbeslut 1990-09-20.

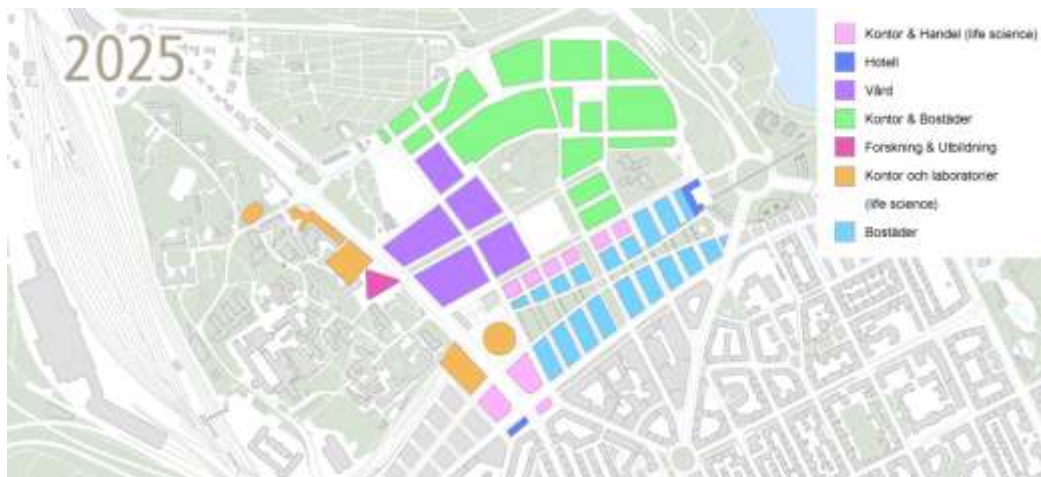


Bild 4: Hagastaden fullt utbyggd ca år 2025.

Vision och mål för Norra Djurgårdsstaden

Norra Djurgårdsstaden är namnet på en ny stadsdel i och kring Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen och Loudden, i den östra delen av Stockholms innerstad. Fullt utbyggt kommer Norra Djurgårdsstaden att rymma 10 000 nya bostäder och 30 000 nya arbetsplatser, tillsammans med hamnverksamhet. Stadsdelen ska vara ett miljöprofilsområde, som innebär att den ska bli ett föredöme för hållbart stadsbyggande. En målsättning är att utvecklas till en av världens första klimatpositiva stadsdelar. Bebyggelsen ska vara klimatanpassad och stadsdelen ska vara fossilbränslefri 2030 med ett koldioxidutsläpp som understiger 1.5 ton per person och år till 2020.



Bild 5: Områden som omfattas av Norra Djurgårdsstaden

4. Sammanfattning av analysresultat

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

Den allra viktigaste slutsatsen är att de skillnader i trafik- eller miljöeffekter som syns mellan de olika studerade scenarierna är relativt små. Detta i förhållande till den omfördelning av trafik i trafiksystemet som Norra länken ger, och den ökade belastningen på delar av trafiksystemet orsakat av exploateringen i Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden.

Det innebär att den justering av trängselskatten som här föreslås genomföras påverkar trafikflödena på marginalen i förhållande till de nyinvesteringar som görs i området. Det innebär inte att trängselskattens effekt uteblir, den snarare fördelar sig på ett annat sätt.

Som jämförelsealternativ (JA) för Norra länken har befintlig lagstiftning valts med en Norra länk innanför zonen. För Hagastaden har inget JA använts.

Trafikeffekter

Det valda förslaget bedöms utnyttja trafiksystemet bäst eftersom trafik till och från nordostsektorn fördelas mellan E4:an och Roslagsvägen. Om Norra Länken istället ligger innanför zonen för trängselskatt skulle trängseln öka markant på E4:an och Bergshamravägen.

Konsumentöverskottet har beräknats till ca 115 miljoner kronor mer per år för valt förslag än om Norra länken ligger inne i zonen för trängselskatt. I konsumentöverskottet ingår förändrad restid, reskostnad och trängselskatt för resenärerna. Intäkterna är i linje med beräkningarna inför Stockholmsöverenskommelsen

Detta scenario bedöms även ge bäst förutsättningar för en framtida utveckling av systemet med trängselskatt, där det kan bli aktuellt med avgifter på Essingeleden och andra belastade vägar.

Att lägga Norra Länken utanför zonen för trängselskatt ger även positiva lokala effekter på trafiken. Eftersom det inte blir någon trängselskatt på Roslagsvägen och Norra Länken, kommer dessa vägar att utnyttjas i högre utsträckning vilket avlastar Bergshamravägen och E4 vid Frösunda. Trafiken på Bergshamravägen minskar med ca 8 000 fordon per dygn. Trafiken på Roslagsvägen (sträckan mellan Ålkistan och infart till Norra Länken) ökar i motsvarande grad.

På E4:an vid Frösunda är minskningen något mindre än på Bergshamravägen. Orsaken till detta är att då trafik skiftar från E4:an till Roslagsvägen ökar hastigheten på E4:an, vilket medför att det blir mer attraktivt att använda denna jämfört med att köra andra vägar genom Solna. Vissa vägar i Solna får därför något mindre flöden om Norra Länken inte ingår i zonen för trängselskatt. Även i norra delen av innerstaden minskar trafiken, speciellt på Cederdalsgatan och Sveavägen vid Sveaplan.

Jämförelsealternativet, där Norra länken ligger inne i zonen för trängselskatt, skulle ge ökad trängsel på E4:an och Bergshamravägen. JA skulle dock ge högre intäkter med ca 90 miljoner kronor per år. Detta beror främst på att alla bilresor mellan Essingeleden och nordostsektorn, via Norra länken, blir dubbelbeskattade. Konsumentöverskottet blir därför är lägre i JA än i valt förslag.

Den förslagna utformningen i Hagastaden ger bäst trafikeffekter i förhållande till övriga studerade scenarier. Detta främst genom att biltrafik inom Hagastaden, i norra Stockholms innerstad och i södra Solna totalt sett blir lägre. Norra Stationsgatan läggs därmed innanför trängselskattezonerna och kommer att avlasta andra öst-västliga gator i norra innerstaden. Detta påverkar kollektivtrafik positivt.

Vid Norrtull läggs gränsen för trängselskatt norr om cirkulationsplatsen. Detta ger stora trafikfördelar eftersom det avlastar flera innerstadsgator, och därmed ökar framkomligheten för kollektivtrafiken. Det är dock viktigt att cirkulationsplatsen utformas så att det blir möjligt att köra från E4/Uppsalavägen till Norra länken (västgående riktning) utan att behöva betala trängselskatt.

Miljöeffekter

Det föreslagna scenariot är inte det mest fördelaktiga av de studerade scenarierna ur miljösynpunkt. CO₂-utsläppen blir ca 2 % högre än om Norra länken skulle ingå i trängselskattezonerna.

Halter av PM₁₀ och bullernivåer minskar på Bergshamravägen och Sveavägen men ökar på Roslagsvägen om Norra länken ligger utanför. Skillnader mellan de studerade förslagen i halter och exponering av NO₂ är små. Den negativa miljöpåverkan som kommer att uppstå på Roslagsvägen beror till övervägande del på öppnandet av Norra länken. Övriga vägar och gator påverkas inte nämnvärt miljömässigt.

I det valda scenariot kommer ca 5000 boende i Stockholms får lägre bullernivåer och lägre PM₁₀-halter än om Norra länken ligger kvar innanför trängselskattezonerna. I beräkningen ingår inte antalet personer som exponeras i och kring universitetet på Roslagsvägen samt intill tunnelmynningarna. Dessa personer består främst av de som rör sig till och inom området under kortare stunder.

När det gäller trafikanter exponering av luftföroreningar i vägtunnlarna finns det idag för lite kunskap för att kunna bedöma och räkna in tunnelexponeringen i den totala bedömningen ovan. Kompensationsåtgärder i form av lägre hastigheter, tystare asfaltsbeläggningar och dubbdäcksförbud på kommunala gator skulle kunna minska exponerings- och hälsoriskerna av buller och PM₁₀.

Valt förslag förbättrar miljön för cirka 5000 boende men resulterar samtidigt till att CO₂-utsläppen ökar något. Skillnaden mot övriga scenarier är små.

Projektet anser att trängselskatt som metod inte är det enda sättet att tackla miljöproblem kopplat till vägtrafik och att den bör kunna kompletteras med andra

metoder för att minimera de negativa konsekvenserna på Roslagsvägen. Kompenserande åtgärder bör studeras närmare.

Genomförbarhet

Förslaget innebär att sju nya betalstationer tillkommer, medan två utgår. Samtliga bedöms som genomförbara. Kostnaden för investeringen bedöms till totalt ca 76 miljoner kronor i 2011 års prisnivå. Investeringarna kommer behöva göras mellan år 2012 och 2018.

Kostnader avseende drift och underhåll kommer att sjunka i samband med att ett nytt system införs hos Transsportstyrelsen under 2012, medan drift och underhåll för den fysiska anläggningen förändras marginellt mot dagens nivåer.

Det kan förekomma tillfälliga flytt av betalsnitt under byggtiden för Hagastaden, med tillhörande kostnader. Dessa har inte uppskattats då planeringen av byggsleden i Hagastaden inte är klart.

En förutsättning för genomförande är att portaldesign kan anpassas till både urbana och parklika miljöer. Förslaget bedöms ge bästa flexibilitet inför framtida avgiftssystem eller utvecklingar av trängselskatt i Stockholm.

5. Vidare arbete inom detta projekt

Innan trängselskatten i Stockholm kan justeras i enlighet med detta förslag krävs, förutom erforderlig lagändring, ett antal vidare studier för att fastställa detaljer inför genomförandet.

Projektering och information

Vidare studier krävs för att fastställa placeringen av portaler och styrutrustning i väg- och gatunätet. Informationsinsatser till regionen ut är väsentligt inför realiserandet.

Urbana stationer

Placering av portaler i stadsgator och i parker förutsätter en portaldesign som kan anpassas till känsliga miljöer. Inom Göteborgs trängselskattesystem förutsätts mer urban utrustning redan 2013. Detta gör att erfarenheter och teknik kommer finnas tillgänglig.

Finansiering av förändringarna

De förändringar som föreslås beräknas kosta ca 76 miljoner kronor under en period från 2012 fram till år 2018. Finansieringen kommer att behöva regleras i en särskild överenskommelse.

Fortsatt uppföljning av effekter

Stockholms stad har sedan den permanenta trängselskatten infördes sommaren 2007, haft i uppdrag att följa upp effekterna av trängselskatten på framförallt trafiksystemet, men även för miljön, näringslivet osv. Denna uppföljning är viktigt, både för att informera stockholmarna om skattens fortsatta effekter med även för att ge underlag till beslut om både justeringar av systemet och revideringar av lagen.

Det är även viktigt att de justeringar som föreslås här särskilt följs upp efter införandet så att eventuella problem eller oväntade effekter snabbt kan lindras eller åtgärdas.



Trafikverket, 171 93 Solna.
Besöksadress: Sundbybergsvägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

Stockholms stad, Trafikkontoret, Box 8311, 104 20
Stockholm. Besöksadress: Fleminggatan 4.
Telefon: 08 508 27 200