

**PM Rotel V, Rotel I (Dnr KS 2022/667)**

## **Förslag till justering av trängselskattazonen till följd av exploatering i Hagastaden**

Framställan från trafiknämnden

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Framställan till regeringen om revidering av Bilaga 1 i lag (2004:629) om trängselskatt, bilaga 1 till stadens promemoria, godkänns.
2. Stockholms stad godkänner för sin del att Stockholms stad och Trafikverket gemensamt framställer föreslagen revidering till regeringen.
3. Stockholms stad hemställer till regeringen att verka för att stärka incitamenten att köra utsläppsfritt, genom differentierade trängselskatter och parkeringsavgifter, enligt bilaga 3 till stadens promemoria.

**Föredragande borgarråden Daniel Helldén och Anna König Jerlmyr** anför följande.

### Ärendet

Exploateringen av Hagastaden innebär att flera lokalgator anläggs över den nuvarande gränsen för trängselskatt, vilket innebär att betalstationer och gränsen för trängselskattazonen behöver justeras för att upprätthålla trängselskattesystemets funktion. Denna justering kräver en revidering av bilaga 1 i lag (2004:629) om trängselskatt, och Stockholms stad hemställer därför tillsammans med Trafikverket till regeringen om en revidering i lagen om trängselskatt.

Stockholms stad föreslår även för egen del att trängselskatten och parkeringsavgifter ska kunna differentieras med avseende på fordonens utsläpp och hemställer till regeringen att möjliggöra detta.

### Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats och beretts av stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* ser positivt på den föreslagna justeringen av trängselskattazonen i Hagastaden då den krävs för att upprätthålla trängselskattesystemets funktion samt anser att en differentiering av trängselskatten med avseende på fordonens utsläpp på ett effektivt sätt skulle styra över marknaden mot en elbilsintroduktion.

### Våra synpunkter

Hagastaden är en ny stadsdel som förbinder Stockholms stad med Solna stad. Visionen är att skapa starkare fysiska kopplingar över kommungränsen genom att länka

samma 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.

Exploateringen av Hagastaden innebär att flera lokalgator anläggs över den nuvarande gränsen för trängselskatt. Detta innebär att betalstationer och gränsen för trängselskattzonen behöver justeras för att upprätthålla systemets funktion.

Om de nya gatorna i Hagastaden 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 Stockholms stads parkerings AB ett garage. Garaget har i de färdiga delarna in-/utfarter både norr och söder om trängselsnittet. Garaget är dock utformat i olika sektioner där genomkörning mellan sektionsdelarna omöjliggörs genom fysisk separering. Passage av trängselsnittet under jord är och kommer således inte vara möjlig.

För att möjliggöra stadens ambitiösa klimatmål och målsättningen att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri 2030 har kommunstyrelsen i uppdrag i kommunfullmäktiges budget att genom hemställan till regeringen verka för att stärka incitamenten att köra utsläppsfritt, genom differentierade trängselskatter och parkeringsavgifter. Syftet är att differentiera mellan elbilar och bilar med förbränningsmotorer. En differentiering skulle på ett effektivt sätt styra över marknaden mot en starkare elbilsintroduktion, vilket kommer minska miljö- och klimatbelastningen från bussar, lastbilar, motorcyklar och personbilar.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Framställan till regeringen om revidering av Bilaga 1 i lag (2004:629) om trängselskatt, bilaga 1 till stadens promemoria, godkänns.
2. Stockholms stad godkänner för sin del att Stockholms stad och Trafikverket gemensamt framställer föreslagen revidering till regeringen.
3. Stockholms stad hemställer till regeringen att verka för att stärka incitamenten att köra utsläppsfritt, genom differentierade trängselskatter och parkeringsavgifter, enligt bilaga 3 till stadens promemoria.

Stockholm den 24 augusti 2022

DANIEL HELLDÉN OCH ANNA KÖNIG JERLMYR

#### Bilagor

1. Förslag till Framställan till regeringen om revidering av Bilaga 1 i lag (SFS 2004:629) om trängselskatt
2. Underlagsrapport. Trängselskatt i Hagastaden
3. Hemställan till regeringen om differentierad trängselskatt och parkeringsavgifter

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Att hemställan till regeringen kompletteras med att även verka för att stärka incitamenten att köra bilpoolsfordon.

Vi välkomnar att majoriteten efter många års prat äntligen presenterar en hemställan till regeringen om att införa differentierade trängselskatter och parkeringsavgifter.

Vi beklagar dock att gränsdragningen endast görs mellan elfordon och övriga fordon. Vi anser att fordon som ingår i bilpools också måste ingå. I praktiken innebär en elbil lika mycket trängsel som en fossildriven bil, medan bilpoolsbilar kan bidra till att minska trängsel.

### **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

I samband med utbyggnad av den nya stadsdelen Hagastaden föreslår Trafikverket och Stockholms stad att förändringar genomförs av bilaga 1 till lag (2004:629) om trängselskatt, 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.

Stockholms stad föreslår även för egen del att trängselskatten och parkeringsavgifter ska kunna differentieras med avseende på fordonens utsläpp och hemställer till regeringen att möjliggöra detta.

### Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 maj 2022 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till Framställan till regeringen om revidering av Bilaga 1 i Lag om trängselskatt (SFS 2004:629), gemensamt med Trafikverket, enligt bilaga till trafikkontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden hemställer ärendet till kommunstyrelsen för godkännande.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 30 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Trängselskatt är en statlig skatt och bestämmelser om t.ex. placering av betalstationer regleras i bilaga 1 till Lag om trängselskatt. Alla förändringar av lagen eller dess bilagor beslutas av Riksdagen.

Exploateringen av Hagastaden innebär att flera lokalgator anläggs över den nuvarande gränsen för trängselskatt. Detta innebär att betalstationer och gränsen för trängselskattezonerna behöver justeras för att upprätthålla systemets funktion. Denna justering kräver en revidering av bilaga 1 till Lag om trängselskatt. En framställan om revidering av bilaga 1 ska skickas till Regeringen under 2022/2023 gemensamt av Stockholms stad och Trafikverket.

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 3 gator; Solnavägen, Gävlegatan och Häl-singegatan. Betalpunkterna placeras på Stockholms kommunala gatunät i närheten av och i anslutning till Norra Stationsparken. Placering av nya betalpunkter har tagits fram gemensamt av staden och Trafikverket.

Eftersom den föreslagna utformningen i Hagastaden innebär att de nya genomfartsgator som byggs beläggs med trängselskatt så förväntas inte förändringen medföra några betydande trafikomfördelningar jämfört med dagens situation.

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 följd av exploatering i Hagastaden, 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.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats och beretts av stadsledningskontoret.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 5 juli 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2022 framgår att staden ska verka för ett lokalt beslutsfattande och dynamiskt användande av trängselskatten för att säkerställa en bättre framkomlighet och för att intäkterna från trängselskatten ska stanna i Stockholm. Staden ska vara med och besluta om de eventuella korrigeringar av systemet som kan bli aktuella.

Stadsledningskontoret konstaterar att utbyggnaden av Hagastaden medför att platserna för betalstationer och gränsen för trängselskattazonen behöver justeras. Stadsledningskontoret ser positivt på denna justering då den krävs för att upprätthålla trängselskattesystemets funktion och för att få en öppen gatustruktur för trafiken i området.

Stadsledningskontoret konstaterar vidare att om de nya gatorna i Hagastaden skulle undantas från trängselskatt skulle de utgöra icke skattebelagda passager till och från innerstaden. Det skulle innebära stor andel genomfartstrafik på dessa gator vilket skulle påverka Hagastaden negativt med buller, utsläpp och trängsel.

Stadsledningskontoret konstaterar att det av kommunfullmäktiges budget framgår att Stockholm ska vara en levande, hälsosam och attraktiv stad som förenar tillväxt med ambitiösa klimatmål. Målet är att staden ska vara fossilfri och klimatpositiv senast år 2040. Vidare anges att målsättningen är att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030 och elektrifiering är en av de mest centrala åtgärderna. Genom att staden initierar åtgärder för elektrifiering av transportsektorn kan utsläppen från trafiken minska. För att möjliggöra stadens ambitiösa klimatmål har kommunstyrelsen i uppdrag i kommunfullmäktiges budget att genom hemställan till regeringen verka för att stärka incitamenten att köra utsläppsfritt, genom differentierade trängselskatter och parkeringsavgifter. Kommunstyrelsen hemställer därför i samband med detta ärende till regeringen att verka för sådana åtgärder.

Stadsledningskontoret anser att en differentiering av trängselskatten, med avseende på fordonens utsläpp av CO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub> på ett effektivt sätt skulle styra marknaden mot en elbilsintroduktion, vilket kommer att minska miljö- och klimatbelastningen från bussar, lastbilar, motorcyklar och personbilar. Den differentierade trängselskatten skulle på så sätt göra det mer lönsamt med laddbara fordon och förnybara drivmedel än fordon med fossila drivmedel.

Stadsledningskontoret konstaterar också att kostnaderna kommer att belasta exploateringskontoret inom projekt Hagastaden samt att projektet gjort en överenskommelse med Trafikverket om fördelningen av kostnaderna.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen godkänner förslag till *Framställan till regeringen om revidering av Bilaga 1 i Lag om trängselskatt* samt att Stockholms stad tillsammans med Trafikverket skickar den till regeringen för beslut och att Stockholms stad hemställer till regeringen att verka för att stärka incitamenten att köra utsläppsfritt, genom differentierade trängselskatter och parkeringsavgifter.