

RAPPORT

Trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten

Ett regeringsuppdrag



Trafikverket

Postadress: Trafikverket Region Stockholm, Solna strandväg 98, 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten

Författare: Otto Åstrand, Ioannis Ntrianos

Dokumentdatum: 2026-05-13

Ärendenummer: TRV 2025/128560

Kontaktperson: Otto Åstrand

Publikationsnummer: 2026:077

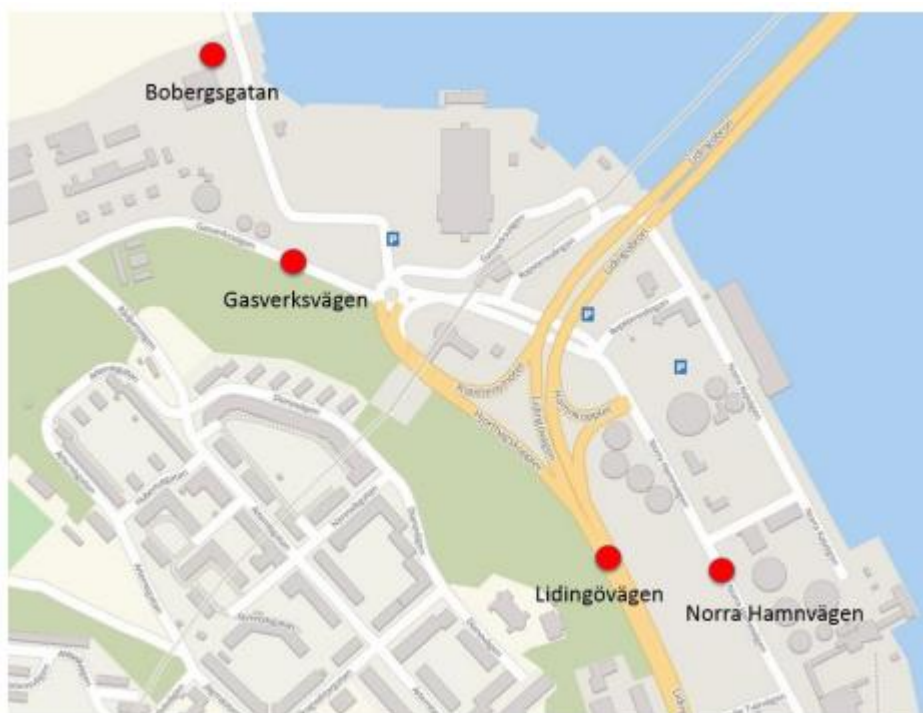
ISBN: 978-91-8045-584-8

Innehåll

1 Inledning/bakgrund	4
1.1 Uppdraget.....	4
1.2 Orientering.....	4
1.3 Historik	5
1.4 Placering av portaler i dag	5
1.5 Bytespunkten Ropsten.....	6
2 Möjliga lösningar	9
2.1 Bygga om infrastrukturen.....	9
2.2 Flytt av portaler.....	9
2.3 Undantag i lag om trängselskatt	11
3 Tillstånd och effekter	13
3.1 Analys av dagens resande i Ropsten.....	13
3.2 Utvärdering av alternativa lösningar.....	15
3.2.1 Trafik och stadsmiljö	15
3.2.2 Intäkter och kostnader	16
3.2.3 Bedömning av resenäreffekter	16
3.2.4 Sammanfattning av konsekvenser	19
4 Andra parter synpunkter.....	20
4.1 Transportstyrelsen.....	20
4.2 Skatteverket	20
4.3 Lidingö stad	20
4.4 Stockholms stad	20
4.5 Trafikförvaltningen Region Stockholm	20
5 Sammanfattning och rekommendation	22

1.3 Historik

Innan Norra länken byggdes och innan Norra Djurgårdstaden exploaterades med bostäder var betalstationerna placerade så att Ropsten låg utanför trängselskattesnittet (Figur 2). Det var då möjligt för trafik till och från Lidingö att hämta och lämna vid bytespunkten i Ropsten utan att betala trängselskatt. För att hantera resor till och från Lidingö fanns också ett undantag i lagen som gjorde att skattskyldighet inte inträdde om en bil passerade två betalstationer varav någon av betalstationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen, eller Norra Hamnvägen, och tiden mellan passagerna inte översteg 30 minuter.



Figur 2. Placering av portaler vid Ropsten innan Norra Länken.

När dagens utformning av systemet planerades utreddes frågan om att möjliggöra trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten, bland annat genom förändrad placering av portaler eller ombyggd infrastruktur för att möjliggöra detta. Trafikverket konstaterade då att det skulle försvåra omdaning av området och rekommenderade att placering av portaler skulle vara på ramperna till och från Lidingövägen. Portalernas placering på ramper till och från det övergripande vägnätet är en princip som följs i hela trängselskattesystemet där så är möjligt.

1.4 Placering av portaler i dag

I dag tas skatt ut på ramperna till och från väg 277. Väg 277 och ramperna har statligt väghållarskap och övrigt vägnät i Ropsten har kommunalt. En vardag är det cirka 1500 till 2000 fordon som passerar varje ramp. Avfarten från Lidingöbron

(portal 463) har mest trafik under förmiddagens rusningsperiod och påfarten mot Lidingö (portal 462) har det högsta flödet under eftermiddagen.



Figur 3. Portalernas nuvarande placering i betalstationen Ropsten.

1.5 Bytespunkten Ropsten

Ropsten är i dag en bytespunkt för kollektivtrafik mellan tunnelbana, bussar, spårväg (Lidingöbanan) och pendelbåtar. I bytespunkten finns även en infartsparkering med cirka 200 platser. Kostnaden för att parkera över dagen är 65 kr. Möjligheterna till infartsparkering har minskat genom åren då ytorna börjat användas för andra ändamål. Under platsbesök vinter 2026 kunde Trafikverket observera att parkeringen var högt utnyttjad och att många av de som angjorde parkeringen kom från Lidingö.

På avfartsrampen från Lidingö, där Trafikverket är väghållare, finns en 20 meter lång på- och avstigningsplats. Under Trafikverkets platsbesök i morgonrusningen nyttjades denna relativt mycket. Stundtals var hela ytan upptagen av två till tre bilar. En stor del av de bilar som nyttjade platsen för hämtning eller lämning körde sedan genom Ropsten och tillbaka mot Lidingö.

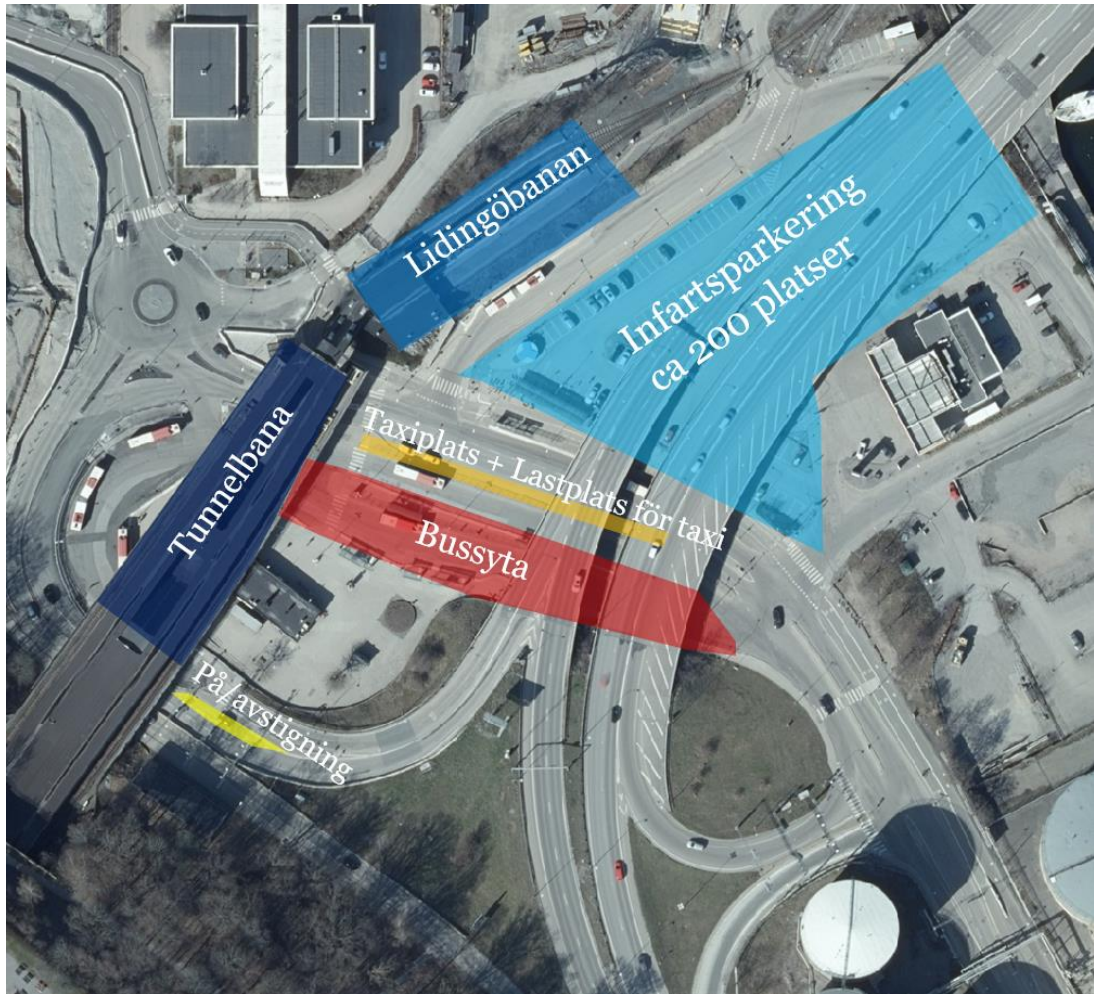
På Gasverksvägen finns en sträcka som är reglerad som taxiplats med parkeringsförbud, cirka 8 meter lång. Därefter följer en lastplats, 0-60 meter med tilläggstavla "TAXI". Förutom taxibilar nyttjades även denna yta för på- och avstigning av andra bilar än taxi.

Busstrafiken har en separat yta närmast tunnelbaneentrén och interagerar relativt lite med eventuell hämta och lämna-trafik under de platsbesök som gjordes. Enligt trafikförvaltningen Region Stockholm förekommer obehörig personbilstrafik för att hämta och lämna på bussterminalen.

Utrymmet på ramperna är begränsat och inte optimalt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Sträckan för att fordon som ska ut från fickorna ska hinna komma upp i rätt hastighet är kort och det finns då risk för olyckor genom påkörningar bakifrån. Dessutom är ytan placerad precis under kamerorna för trängselskatten, vilket orsakar manuellt administrativt arbete för att få en korrekt avläsning av registreringsskyltar.

Bytespunktens framtida utveckling har studerats av Trafikförvaltningen i samarbete med Lidingö stad, Trafikverket och Stockholms stad. Parterna kunde dock ej rekommendera något av de alternativ som utreddes. Detta på grund av de målkonflikter som finns, där bytespunktens utformning och krav ställs mot möjligheten att exploatera och utveckla ny bebyggelse vid Ropsten. Eventuell förlängning av Spårväg City och sammankoppling med Lidingöbanan innebär osäkerheter kring framtida utformning runt bytespunkten.

I Stockholms stads planering av Ropsten finns inga planer på att tillskapa ytor för att hämta och lämna.



Figur 4. Bytespunkten Ropsten.

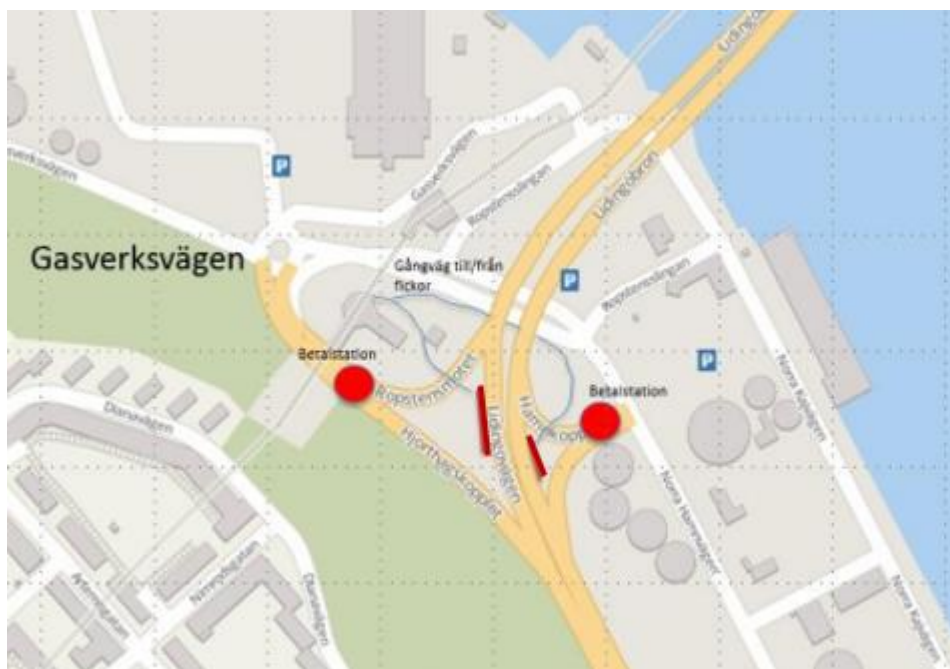
2 Möjliga lösningar

I detta avsnitt redovisas de lösningar som Trafikverket ser som möjliga för att åstadkomma trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten.

2.1 Bygga om infrastrukturen

Trafikverket har tidigare, i samband med att Norra länken färdigställdes 2015 utrett möjligheterna till att bygga "fickor" utmed väg 277 där hämtning och lämning skulle kunna ske. Kostnaderna uppskattades då till 2 till 5 miljoner kronor. I dag uppskattar Trafikverket att kostnaderna skulle vara de dubbla. För fickor krävs även åtgärder som gångpassager och tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättningar och kostnaderna för dessa åtgärder kan bli stora. Dessutom finns det inte tillräckligt utrymme för att kunna ha flera platser så att flera kan hämta och lämna samtidigt. Det bedöms vara negativt för trafiksäkerheten då utrymme inte finns för fordon att komma upp i rätt hastighet när dem ska ut från fickorna.

Med detta åtgärdsförslag är det dessutom inte möjligt med hämtning och lämning för trafik som ska tillbaka till Lidingö. Utifrån ovan resonemang avfärdar Trafikverket detta åtgärdsförslag.



Figur 5. Potentiell placering av fickor för hämtning och lämning, från tidigare utredning 2015.

2.2 Flytt av portaler

Ett alternativ skulle kunna vara att flytta portalerna för var skatten tas ut. Det skulle kunna göras både inom och utanför de betalstationer som anges i bilaga 1 till

lagen om trängselskatt (se Figur 6.). Flytt av portaler kan ske utan lagändring inom dessa ringar, om portaler behöver placeras utanför ringarna krävs att bilaga 1 till lagen om trängselskatt ändras.

Trafikverket ser att en flytt inom ringarna är tillräcklig för att ändra placeringen så att skatt inte tas ut för att hämta och lämna i Ropsten.

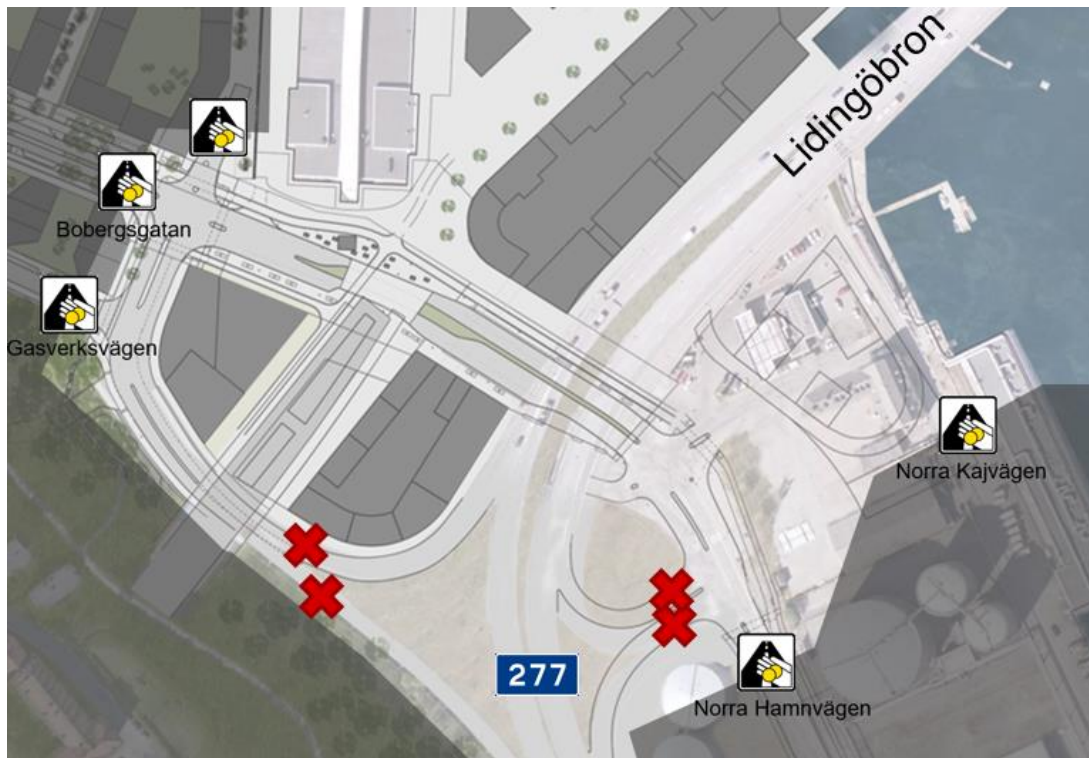


Figur 6. Utdrag av bilaga 1 med betalstationer runt Ropsten.

Innan Norra länken byggdes var portalerna placerade så att bytespunkten Ropsten låg utanför trängselskattazonen (Figur 2). En liknande placering skulle vara möjlig även nu och i en framtid. Området har dock förändrats sedan dess. En stor del av Norra Djurgårdsstaden nordväst om Ropsten är nu bebyggd. Stockholms stad planerar för ytterligare bebyggelse i Hjorthagen, Energihamnen och vidare ner mot Värtahamnen.

Den genomgående trafiken i bytespunkten är i dagsläget begränsad. En motsvarande placering som innan 2015 innebär att trafik genom området, till skillnad mot i dag, får betala dubbel trängselskatt. Dessutom kvarstår problem med hämtning och lämning i Ropsten, dock för andra trafikanter än idag.

Stockholms stad fortsätter att utveckla Norra Djurgårdsstaden, vilket kommer innebära ombyggnad av korsningspunkter i anslutning till Ropsten. I dagsläget är framtida utformning oklar varför Trafikverket inte har kunnat ta fram förslag till exakt flytt av portalerna. Trafikverket har i sin fortsatta bedömning av detta förslag utgått från en placering enligt Figur 7.



Figur 7. Möjlig placering av portaler för att Ropsten ska hamna utanför trängselskattesnittet. Källa bakgrundskarta: Stockholms stad.

En flytt av portaler måste göras i samråd med Stockholms stad som är väghållare för de vägar där portalerna skulle kunna placeras. Stockholms stad är negativt inställda till en sådan omplacering.

2.3 Undantag i lag om trängselskatt

Ett alternativ som inte innebär ombyggnad eller flytt av portaler är att införa ett undantag liknande den så kallade Lidingöregeln som fanns innan tillkomsten av Norra länken 2015. Den var formulerad i punkt 4 i bilaga 1 i Lag (2004:629) om trängselskatt och löd:

Skattskyldigheten enligt 9 § inträder inte om en bil vid passage till eller från Lidingö kommun passerar två skilda betalstationer, varav den ena skall utgöras av någon av betalstationerna vid Ropsten, och tiden mellan passagera inte överstiger 30 minuter.

För analys av eventuell påverkan på intäkter och förändrat beteende har Trafikverket valt att utgå från att ett eventuellt undantag skulle tillåta dubbla passager i Ropsten inom 15 minuter för att kvalificera för undantag. Att lämna passagerare skulle endast kräva ett fåtal minuter. Men för att på ett rimligt sätt kunna vänta på den som hämtas några minuter då man inte kan matcha kollektivtrafiken helt krävs 10-15 minuter. Skulle tiden bli längre än 15 minuter öppnar man upp för att andra typer av resor och ärenden blir trängselskattefria.

Samtidigt finns ingen garanti att man hinner hämta på 15 minuter, exempelvis om buss eller tunnelbana skulle vara försenade. Av dataunderlaget kan man anta att många resor som inte är hämta och lämna också faller inom dessa 15 minuter, exempelvis leveranser av varor.

Ett förslag applicerbart för hämtning och lämning i Ropsten är en fjärde punkt i bilaga 1 och formuleras enligt följande:

Skattskyldigheten enligt 9 § inträder inte om en bil passerar betalstationen Ropsten vid två tillfällen, och tiden mellan passagera inte överstiger 15 minuter.

Denna formulering innebär att även passager som görs ut från Ropsten och sedan tillbaka in igen inom 15 minuter skulle undantas skatt, dessa rörelser är dock relativt begränsade och minskar inte intäkterna i någon större utsträckning.

En begränsad del av trafiken till och från Ropsten har fler än två passager inom 15 minuter. Föreslagen formulering för undantag ska tolkas som att när två passager uppnåtts inom 15 minuter så försvinner skattskyldigheten. Görs ytterligare en passage efter dessa påbörjas en ny 15-minutersperiod och först efter ytterligare en passage utgår skattskyldigheten för den tredje och fjärde passagen. Om inte tolkningen görs på detta sätt finns det en möjlighet att köra in, ut och in igen inom 15 minuter och på så sätt ta sig in i trängselskattazonen utan att skattskyldigheten uppstår.

En sådan justering i lagen kräver att Transportstyrelsens system aktiveras 15 minuter före den trängselskattebelagda tiden och är aktiv 15 minuter efter. Detta behövs för att en av de två passagera inom 15 minuter kan ha skett utanför trängselskattebelagd tid, annars kommer en hämta och lämna-rörelse bli skattebelagd.

3 Tillstånd och effekter

3.1 Analys av dagens resande i Ropsten

För att analysera nuläget och beräkna eventuella effekter av trängselskattefri hämtning och lämning har Trafikverket erhållit data från Transportstyrelsen. Data består av alla passager i betalstationen Ropsten under 2025.

År 2025 finns det drygt en miljon passager registrerade i Ropsten, varav cirka 880 000 skattepliktiga. Trafikverket uppskattar intäkterna från dessa passager till cirka 20 mnkr², vilket motsvarar cirka 1 procent av årliga intäkterna från trängselskatten. Omkring 288 000 av passagera avser fordon som har genomfört två passager inom 15 minuter (dubbelpassage) och intäkter på cirka 6 mnkr under 2025. I procent räknat motsvarar det omkring 31 procent av alla passager och alla intäkter i Ropsten.

Dessa 288 000 passager har genomförts av omkring 53 000 unika fordon. Trafikverket har inte kunnat se något tydligt mönster i fordon som kontinuerligt och regelbundet hämtar och lämnar resenärer. Endast 10 procent av alla dubbelpassager har genomförts av fordon som genomfört mer än 10 dubbelpassager under hela 2025, vilket innebär att en majoritet av resorna inte är regelbundna. Detta i sig kan bero på att hämning och lämning innebär en kostnad i dag och att mönstret skulle kunna se annorlunda ut om hämtning och lämning var trängselskattefri.

Att en så stor andel av resorna är inte är återkommande gör det svårt att avgöra vilka passager som faktiskt gäller hämtning och lämning och vilka som gäller andra typer av ärenden. Lastbilar står för cirka 20 procent av passagera. Trafikverket bedömer att 29 procent av de 288 000 passagera sannolikt inte är kopplade till hämtning och lämning då fordonen inte fortsätter till eller från Lidingö vare sig när de kör in eller ut i Ropsten. Mönster som observerats indikerar att vissa av passagera görs i tjänst, exempelvis taxi och leveranser.

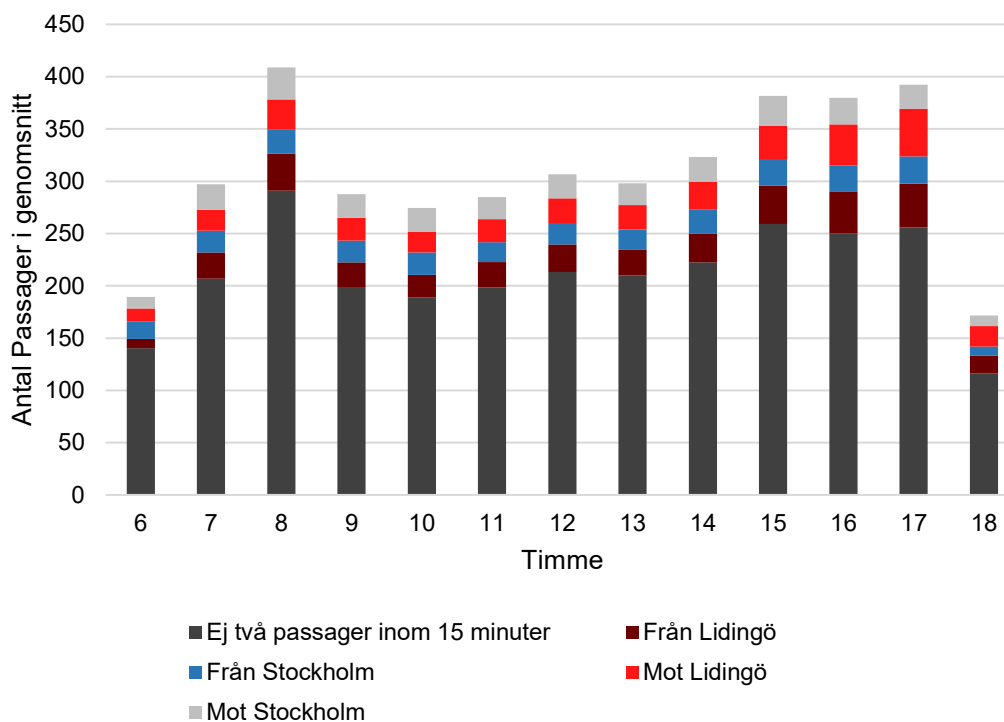
Tabell 1 visar de observerade reserelationerna. Majoriteten av passagera avser resor till och från Lidingö. Övriga passager i tabellen motsvarar passager som har ett avvikande mönster, exempelvis ett fordon som har två registrerade inpassager men ingen utpassage däremellan. Har dessa två passager skett inom en minut är detta sannolikt en dubbelregistrering och inte två faktiska passager, dessa har därför exkluderats i analysen.

² I tillgängliga data går det inte att skilja vilka passager som görs av fordon som uppnår maxtaxa (135 kr/dygn under hög- och 105 under lågsäsongen) samt vilka passager som är skattepliktiga. För att uppskatta detta har genomsnittliga historiska värden använts från Transportstyrelsen för hur stor andel av trafiken som uppnår maxtaxa respektive inte är skattepliktiga.

Tabell 1. Andel dubbelpassager i Ropsten i förhållande till totalt antal passager under 2025 och deras andel av trängselskatteintäkterna i Ropsten och reserelationer

Reserelation	Andel av dubbla passager inom 15 minuter	Andel av intäkter
från Stockholm mot Lidingö	17 %	18 %
från Stockholm mot Stockholm	25 %	23 %
från Lidingö mot Lidingö	35 %	35 %
från Lidingö mot Stockholm	19 %	20 %
övriga	4 %	4 %

Figur 8 visar genomsnittligt antal passager per timme i Ropsten under 2025 uppdelat på fordon som inom 15 minuter bara gjort en passage och de som gjort dubbelpassager. Observera att en hämtning eller lämning ger två passager, en när fordonet kör in i Ropsten och en när fordonet kör ut. Högst antal passager skedde under förmiddagens maxtimme mellan klockan 8 och 9 och under eftermiddagsrusningen mellan klockan 15 och 18. Andelen dubbelpassager är lägst mellan klockan 8 och 9 jämfört med övriga tider på dygnet.



Figur 8. Genomsnittlig timmesprofil för passager i Ropsten under 2025.³

3.2 Utvärdering av alternativa lösningar

Nedan beskrivs konsekvenserna av de två lösningar som Trafikverket ansett varit relevanta att studera djupare, flytt av portaler och undantag i lag om trängselskatt. Dels beskrivs effekter på trafik och stadsmiljö, dels effekter på intäkter och berörda myndigheters kostnader. Dessutom redovisas en bedömning av effekterna på resandet. Kostnader för trängselskattesystemet hos berörda myndigheter ska i regel finansieras genom intäkterna, vilket innebär att förändringar i kostnader påverkar medel för avtalade investeringar.

3.2.1 Trafik och stadsmiljö

Ytan för hämning och lämning på avfartsrampen från Lidingö är otillräcklig utifrån trafiken och efterfrågan i dag. Bättre möjligheter för hämtning och lämning kommer med säkerhet öka antalet hämtningar och lämningar, vilket skulle kräva att infrastrukturen behöver anpassas.

Resandeunderlaget för kollektivtrafik på Lidingö skulle kunna minska om det blir attraktivare att bli skjutsad till Ropsten och åka kollektivtrafik därifrån, om än på marginalen.

³ Trängselskatt tas ut mellan 06:30-18:30, därav är passager registrerade timme 6 och 18 endast halva timmen och då betydligt lägre än övriga timmar.

Förutom de effekter som uppstår om ett undantag införs påverkas också resandet för andra trafikanter om portaler flyttas. Trafik genom Ropsten, exempelvis från Hjorthagen norr om Ropsten vidare mot Värtahamnen, kommer behöva passera två portaler och därmed betala dubbel trängselskatt. Dock kan denna trafik välja att ta en omväg för att köra inom trängselskattezonerna och därmed undvika dubbelbeskattning. I dagsläget bedömer Trafikverket den trafiken som relativt begränsad eftersom det finns få målpunkter utmed Norra Hamnvägen. Det kommer sannolikt förändras i och med den stadsutveckling som sker vid Ropsten.

3.2.2 Intäkter och kostnader

Ett undantag så som beskrivet ovan skulle minska intäkterna av trängselskatten med uppskattningsvis 6 mnkr per år. Det motsvarar cirka 32 procent av de totala årliga intäkterna från trängselskatten i Ropsten och 0,34 procent av de totala intäkterna från trängselskatten i Stockholm.

Förutom intäktsförluster uppstår kostnader hos Transportstyrelsen för att implementera och ajourhålla undantaget i de tekniska systemen, en sådan uppdatering är enligt Transportstyrelsen omfattande. Därtill kommer hantering av överklaganden som kan tänkas uppstå då det tekniska systemet inte till 100 procent kommer kunna registrera alla passager. Det kan förväntas uppstå om registreringsskylten inte går att avläsa vid båda passagerna, exempelvis på grund av snö, smuts eller köbildning. Detta kommer orsaka överklaganden hos Skatteverket.

Det befintliga undantag som i dag finns är Backaundantaget i Göteborg. Det är dock konstruerat så att om detektering skulle utebli, så debiteras ingen trängselskatt. Utebliven debitering brukar inte generera överklaganden.

Vid en flytt av befintliga portaler behövs inga tekniska förändringarna i systemet för att hantera ett undantag. En flytt bedöms generera en engångskostnad på 60 mnkr och en årlig kostnadsökning på omkring 0,8 mnkr.

Som beskrivits ovan innebär en flytt av portaler dubbelbeskattning för andra resor genom Ropsten. Det är svårt att bedöma intäktsbortfallet om portaler flyttas då det finns begränsad information om genomfartstrafiken i dag. Det är sannolikt att intäktsbortfallet blir något lägre än med ett undantag.

3.2.3 Bedömning av resenärseffekter

De potentiella effekterna på resandet är svåra att bedöma. Trängselskattefria passager i Ropsten kan leda till en minskning av kollektivtrafikresandet på Lidingö och en ökning av resandet med tunnelbanan till och från Ropsten. Men eftersom det bara handlar om en annan startpunkt för kollektivtrafikresan ser Trafikverket inte att de faktiska intäkterna till kollektivtrafiken skulle påverkas.

Vi har gjort en ansats att jämföra minskade intäkter med förkortad restid.

I dag finns möjlighet att hämta och lämna vid olika hållplatser på Lidingö, exempelvis vid Torsvikstorg eller Lidingö centrum. I de flesta fall kan detta innebära ökad restid för den som hämtar och lämnar. Beaktat tidtabellen gör Trafikverket en bedömning att restiden är cirka 10 minuter längre för den som hämtas och lämnas på en hållplats på Lidingö jämfört med direkt i Ropsten. Dock är det sällan resor kan planeras för att exakt passa kollektivtrafikens tider, så skillnaden bör vara ännu större.

Ytterligare en osäkerhet är hur många nya resenärer som skulle tillkomma för att nyttja den förkortade restiden. Som tidigare redovisats gjordes det år 2025 cirka 144 000 resor för att hämta och lämna i Ropsten. 71 procent, var resor till eller från Lidingö. Det motsvarar cirka 100 000 resor som potentiellt kan ha varit hämtningar och lämningar till eller från Lidingö.

Ett enhetligt åktidvärde som Trafikverket använder för privata resor är 95 kronor per timme. Om vi antar att antalet resor för att hämta och lämna fördubblas, ett antagande som kan anses högt, och att restidsvinsten är cirka 14 minuter per resa skulle det innebära en tidsbesparing motsvarande lite över 2 mnkr per år. Ett högre tidsvärde, exempelvis 130 kronor per timme (vilket motsvarar cirka hälften av det tidsvärde som krävs för att betala två trängselskattepassager för att få 14 minuters restidsvinst), innebär en tidsbesparing på drygt 3 mnkr per år.

Oavsett utvärderingsmetod kommer trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten att innebära ökad tillgänglighet för resor till och från Lidingö. De som idag väljer att betala trängselskatt för att hämta och lämna skulle få en minskad kostnad. De som inte gör det i dag, men som skulle göra det om det var trängselskattefritt, får en minskad reseuppostring i form av kortare restid eller ökad bekvämlighet. Om vi jämför med att åka kollektivt hela vägen och inte hämta och lämna på Lidingö kan tidsvinsten vara större än de 14 minuter som vi har räknat på ovan. Samtidig finns det bekvämlighetsvinster även med att åka kollektivt från Ropsten jämfört med att hämta och lämna på Lidingö då detta kräver ett byte. Vinsterna i bekvämlighet att slippa byta färdmedel kan vara lika stora som de faktiska restidsvinsterna.

Trafikverket ser inte att det blir några samhällsekonomiska förluster med trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten, staten förlorar intäkter men vissa resenärer får en lägre reskostnad.

Det är dock svårt att bedöma lönsamheten med ett införande av trängselskattefri hämtning och lämning. Det saknas underlag för att uppskatta den potentiella ökningen av resor för hämtning och lämning och därmed restidsvinster och potentiella negativa effekter i form av ökad trängsel lokalt. Det kan minska intäkter till kollektivtrafiken, men som tidigare nämnt bedöms dessa bli små.

Historiskt har trängselskattesystemet alltid utvärderats som ett system i sin helhet. Om specifika regler utvärderas för olika platser ser Trafikverket en risk för att

systemets legitimitet skulle kunna skadas. Trafikverket har gjort en översiktlig inventering av andra platser i närhet till trängselskattesnittet med liknande dilemma som i Ropsten. Den visar att det inte finns några andra platser där anslutning till tunnelbanan, som anses vara stommen i kollektivtrafiken, ligger precis på gränsen för det trängselskattesnitt som gränsar mot huvudvägnätet.

I dagsläget pågår ingen planering för eller beslut om förändringar av trängselskattesystemet. Om systemet skulle utökas geografiskt i framtiden är det troligt att de frågeställningar som finns kring Ropsten skulle uppstå på andra platser i Stockholm. I sådant fall måste valet av undantag på en plats vägas mot behovet av undantag på andra platser.

3.2.4 Sammanfattning av konsekvenser

	Påverkan på trafik	Påverkan på intäkter	Påverkan på myndigheters kostnader
Undantag i lag om trängselskatt	<ul style="list-style-type: none"> + Ökad tillgänglighet för resor till och från Lidingö + Ingen påverkan på övrig trafik - Ökad trafik i Ropsten kan påverka bussarnas framkomlighet - Ökad trafik i Ropsten måste hanteras 	<p>Minskning</p> <p>Ca 6 mnkr/år</p>	<p>Trafikverket: Låga kostnader</p> <p>Skatteverket: Ca 0,5 mnkr/år på grund av ökad administration med omprövningar och överklaganden</p> <p>Transportstyrelsen: Implementeringskostnad för undantag. Kommunikation (informationsinsats, internt/externt). Omfattande kostnader (men lägre än de 60 mnkr som flytt av portaler kostar).</p>
Flytt av portaler	<ul style="list-style-type: none"> + Ökad tillgänglighet för resor till och från Lidingö - Lokaltrafik genom Ropsten får betala dubbel trängselskatt (minskad tillgänglighet) - Ökad trafik i Ropsten kan påverka bussarnas framkomlighet - Ökad trafik i Ropsten måste hanteras 	<p>Minskning</p> <p>Ca 4-6 mnkr/år</p>	<p>Trafikverket: Ca 60 mnkr + 0,8 mnkr/år i ökad driftkostnad</p> <p>Skatteverket: Låga kostnader</p> <p>Transportstyrelsen: Uppdatering av portaler i system. Räknas som förvaltning. Låga kostnader</p>

4 Andra parter synpunkter

4.1 Transportstyrelsen

Om något förespråkar Transportstyrelsen flytt av portaler då undantag kommer innebära svårigheter att med 100 procent säkerhet detektera alla passager samt att systemen med undantag ger mer komplexa IT-system med högre risk för incidenter, vilket i sin tur kommer leda till ökad kostnad för förvaltning.

4.2 Skatteverket

Undantag innebär ökad administration för Skatteverket. Flytt av portaler anses ha högre måluppfyllelse då ett undantag i vissa fall riskerar att hämtningar inte hinns med inom de 15 minuter som Trafikverket föreslagit och att dessa passager då beskattas.

4.3 Lidingö stad

Ser frågan om att skapa trängselskattefri hämtning och lämning som viktig för Lidingöbornas tillgänglighet. Även arbetstagare på Lidingö har behov av att bli hämtade och lämnade vid Ropsten då flera arbetsplatser på Lidingö har begränsad kollektivtrafik. Tunnelbanan i Ropsten är en viktig utgångspunkt för kollektivtrafikresor till och från Lidingö.

Tillförlitlighetsproblem i kollektivtrafiken, tillsammans med varierande turtäthet på Lidingö, har ökat behovet av flexibla resalternativ.

4.4 Stockholms stad

Stockholms stad önskar varken undantag eller flyttade portaler. Stockholms stad ser inte att det är möjligt att tillskapa ytor för lämning/hämtning i Ropsten eller placering av portaler på stadens mark.

4.5 Trafikförvaltningen Region Stockholm

Region Stockholm ställer sig neutral i sakfrågan om trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten. Ett undantag kan medföra viss påverkan på resandet med de lokala busslinjerna till och från Lidingö, även om det på ett övergripande plan kan möjligtvis främja kollektivtrafikresandet med tunnelbanan.

Ytterligare fysiska åtgärder kommer sannolikt att krävas för att säkerställa att en potentiellt ökad personbilstrafik inte negativt påverkar framkomligheten för busstrafiken. Åtgärder bör utformas så att terminalens kapacitet inklusive befintliga hållplatslägen inte tas i anspråk för personbilstrafik, då kapaciteten redan idag är begränsad.

Regionen ser positivt på om placering och utformning av eventuella zoner för hämtning och lämning minimerar behovet av att korsas terminalområdet, för att säkerställa en god framkomlighet för busstrafiken.

5 Sammanfattning och rekommendation

Trafikverket kan konstatera att trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten skulle öka tillgängligheten för resor till och från Lidingö.

Alternativet som innebär flytt av portaler kommer minska tillgängligheten lokalt och skapa en barriär mellan de norra och södra delarna av Norra Djurgårdsstaden. Med ett undantag undviks att skapa nya barriärer för lokal trafik i och genom Ropsten. Vid en eventuell framtida geografisk utökning av trängselskatten blir det svårt att motivera att inte fler undantag införs av samma anledning som för Ropsten.

En konsekvens av trängselskattefri hämtning och lämning är att intäkterna från trängselskatten minskar något.

Att skapa en trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten kräver en överenskommelse med Stockholms stad för att genomföra en flytt av portaler och/eller tillskapande av ytor för hämtning och lämning i Ropsten. Trafikverket bedömer att det krävs anpassade ytor för att hantera den tillkommande trafiken i Ropsten.

Om trängselskattefri hämtning och lämning ska tillskapas rekommenderar Trafikverket att det görs i form av ett undantag. Det förutsätter en överenskommelse med Stockholms stad och att de genomför erforderliga åtgärder.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se