

Datum
2026-07-02

Diarienummer
Utr. 2026/30

Ert diarienummer
Fi2026/01259

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Trafikverkets rapport Trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten

Trafikverket har haft regeringens uppdrag att utreda trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten även under tider trängselskatt tas ut. Trafikanalys har givits tillfälle att lämna synpunkter på utredningen.

Sammanfattande bedömning

Trafikverkets utredning har många förtjänster. Den information som förmedlas och de slutsatser som dras bör dock summeras i en intäkts-/kostnadsanalys. Trafikanalys bedömning, baserat på de uppgifter som Trafikverket redovisar, är att de alternativ som utretts har mycket låg lönsamhet.

Trafikanalys synpunkter på förslagen

Trafikverket presenterar två olika alternativ för att åstadkomma trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten för resande till och från Lidingö även under trängselskattebelagd tid. Det ena innebär att portaler flyttas, medan det andra innebär att ett undantag införs för fordon från Lidingö som inom femton minuter återvänder till Lidingö.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Trafikanalys tolkning av det material som presenteras är att de analyserade lösningarna sannolikt är tydligt olönsamma. Vi har inte gjort någon egen samhällsekonomisk analys, men däremot en grov sammanställning baserad på det material Trafikverket presenterar. Den indikerar att förslagen kan vara förknippade med samhällsekonomiska kostnader på kring 9 miljoner kronor per år och att de beräknade intäkterna endast uppgår till 2,2 miljoner kronor per år.

Om regeringen vill gå vidare med något av förslagen anser Trafikanalys, mot den bakgrunden, att det vore lämpligt att göra en samhällsekonomisk analys.

I ett sådant sammanhang bör även följande punkter uppmärksammas:

- *Restidsförluster för skjutsande.* Om de skjutsande istället hade hämtat/lämnat på andra sidan Lidingöbron (Torsvikstorg) hade de uppskattningsvis sparat 2 minuter i varje riktning. Det kan summera till 0,6 miljoner kronor per år med den ASEK-värdering som utredningen använder. För de som annars hämtat eller lämnat vid Lidingö centrum hade restidsförlusten typiskt blivit större, upp till 10 minuter.
- *Körkostnader för skjutsande.* Att hämta och lämna vid Torsvikstorg innebär färre körda km för de skjutsande och därmed en besparing i körkostnader som kan uppskattas till 0,7 miljoner kronor per år enligt ASEK:s värdering.
- *Skattefinansieringskostnaden.* Om trängselskatteintäkterna minskar som i de bägge

alternativen bör det antas att motsvarande belopp istället behöver dras in skattevägen för att finansiera de utgifter trängselskatterna finansierar. Ett skattebortfall på 4 respektive 6 miljoner bör enligt ASEK:s rekommendation motsvara en skattefinansieringskostnad 0,8 respektive 1,2 miljoner kronor per år.

- *Årliga avskrivningar på förändringarnas fasta systemkostnader* bör beräknas. Slås de kostnaderna ut på tio år blir det en årlig kostnad på 6 miljoner i det ena alternativet och lite mer ospecificerat "mindre än" 6 miljoner kronor i det alternativet.

- Uppskattade *årliga administrativa systemkostnader* bör summeras, vilket enligt uppgifter i utredningen bör motsvara 0,5 respektive 0,8 miljoner kronor per år.

- Därtill bör en närmare analys göras av frågan om kostnader för att vidta fysiska åtgärder i Ropsten för att skapa god och säker tillgänglighet för personbilar att hämta, lämna och vid behov vänta.

Trafikanalys översiktliga sammanställning av intäkter och kostnader för de två alternativen redovisas i tabellen nedan.

Skiss till samhällsekonomisk intäcks-/kostnadsanalys baserat på utredningens material, miljoner kronor per år.				
		Alternativ		
		Undantag	Portalflytt	
Restidsvinster skjutsade		2,2	2,2	
Restidsförluster, skjutsade		-0,6	-0,6	
Ändrade körkostnader		-0,7	-0,7	
Skattefinansieringskostnad		-1,2	-0,8	
Systemkostnader				
Avskrivningar		> -6	-6	
Årliga		-0,5	-0,8	
Fysiska anpassningar Ropsten		Betydande		
Summa, kvantifierade poster		> -6,8	-6,7	

Under rubriken "*Bedömning av resenärseffekter*" skriver Trafikverket att de inte ser "*att det blir några samhällsekonomiska förluster med trängselskattefri hämning och lämning i Ropsten...*". Vår läsning av utredningen ger motsatt bild.

Mer lönsamma alternativ för hämta-/lämna anpassningar?

Trafikanalys uppskattar att Trafikverket gjort en översiktlig inventering av andra platser där anslutning till tunnelbanan ligger precis på gränsen för det trängselskattesnitt som gränsar mot huvudvägnätet. Som Trafikverket framhåller framstår det som viktigt att ha ett sådant bredare perspektiv vid eventuella förändringar för att värna trängselskattesystemets legitimitet.

Leder trängselskattefri hämtning och lämning till trängselproblem?

Utredningen framhåller att ökad hämtning och lämning vid Ropsten skulle kräva att infrastrukturen anpassas. Samtidigt påpekar Stockholms stad enligt redovisningen, som närmast ansvariga för sådana åtgärder, att det inte är möjligt att tillskapa ytor för hämtning och lämning. Utrymmet runt Ropsten beskrivs av utredningen även i övrigt som knappt. Trafikanalys efterfrågar därför en analys av trängselskattesystemets nuvarande betydelse för att undvika trängsel vid Ropsten. En av trängselskattesystemets förtjänster kan vara att det under högtrafiktid, på ett effektivt sätt, styr bort hämta-/lämna-resor från Ropsten. Resor som annars skulle bidra till att angöringen vid Ropsten blir överbelastad.

Trängselskattefri hämtning i Ropsten redan idag

Vare sig i uppdraget eller i uppdragsredovisningen framhålls att det är möjligt med trängselskattefri hämtning och lämning i Ropsten också för Lidingöbor under 11,5 timmar även skattebelagda dagar (efter 18.30 och före 06.00). Trafikanalys anser att behovet av hämtning och lämning vid olika tider på dygnet bör beaktas. Möjligen är behovet av lämna-/hämtaresor särskilt stort under trängselskattefria tider. Tider då kollektivtrafiken har lägre regularitet och det för fler kan kännas otryggt att röra sig mellan och vänta på kollektiva förbindelser.

T.f. generaldirektör Andreas Tapani har beslutat i detta ärende efter föredragning av Gunnar Eriksson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit.

Andreas Tapani
T.f. generaldirektör