

**Trängselskatten
i Backa**

**Går den att
förbättra?**



Västsvenska paketet

Slutrapport från utredningen om fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på östra Hisingen, Göteborg, 6e februari 2014

Diarienummer hos Göteborgs stads trafikkontor: 1870/11
www.trangselskattibacka.se

Uppdragsgivare och styrgrupp:

styrgruppen för det västsvenska paketet

Utredningsledare:

Per Bergström Jonsson, Trafikkontoret

Fristående sakkunnig:

Jonas Eliasson, Kungliga tekniska högskolan i Stockholm

Övriga personer har medverkat i varierande grad:

Per Kristersson (GR),
Per Lindholm (Trafikverket),
Bernard LeRoux (Social resursförvaltning),
Magnus Ljung, (Sveriges Lantbruksuniversitet),
Annelie Kjellberg (Stadsbyggnadskontoret),
Eva Rosman, Emma Hermansson, Åsa Lammgård, Jenny-Ann Ehrling (Transportstyrelsen),
Rakel Heed Styffe (egen firma),
Emilie Widarsson, Tobias Nygren, Anders Haraldsson, (Preera AB),
Jennie Danielsson (Trafikverket),
Bengt Nilzen, Lovisa Grahm, Åsa Lorentzi, Anna Taserud (SDF Norra Hisingen),
Viktor Hultgren, Carl-Henrik Sandbreck, Andreas Almroth, Jenny Widell (Sweco),
Katarina Gustafsson (Ki-Stone AB),
Sofia Hellberg, Maria Fransson, Asbjörn Hanssen, Angela Vieira, Malin Sunnemar, Anna Stenlöf
(Trafikkontoret),
Magnus Lorentzon (Västtrafik),
Staffan Claesson (Fastighetskontoret),
Ann-Marie Ramnerö (Miljöförvaltningen),
Håkan Eklöf, Philip Crosby (Coop)
och medarbetare på IMA Marknads-utveckling som hjälpte oss med telefonenkäten.
Samt över 1000 privatpersoner som berörs av trängselskatten i Backa.

Sammanfattande hälsning från de berörda i Backa- området (genom utredningsledaren)

Baserat de många samtal som jag haft med dem som berörs av trängselskatten i Backa vill jag skicka med ett antal hälsningar till beslutsfattare i Göteborgsområdet.

- Vi hör från utredaren att trängselskatten fungerar ganska bra på regionnivå; att utsläppen minskar, kollektivtrafikresandet ökar och restiderna för bilisterna är kortare. Vad bra, men här i Backaområdet går det åt motsatt håll i många avseenden. Vi känner oss tvingade till att köra bil något längre än tidigare och på sämre vägar, många av oss har tröttnat på att göra den goda gärningen att slänga skräp på återvinningsstationen och ställer det i stället i protest nere på gården eller ute i skogen. Företagarna i Backa och på Ringön har fått en försämrad konkurrenskraft jämfört med andra företagare i Göteborgsområdet. Känslan av marginalisering och avståndet mellan oss och er har ökat, det borde snarare minskas för att skapa ett gott samtalsklimat i framtiden
- Det måste till en förändring av trängselskatten! Om ni inte snabbt kommer till en acceptabel lösning kommer det att uppfattas som ytterligare ett svek mot oss här i Backaområdet och den dialogprocess som utredarna genomfört kommer i vår historieskrivning få stämpeln av en avancerad manipulation.
- De flesta av oss vill spontant förordna alternativ B – att trängselskatteområdet minskas, men många av oss har efterhand börjat se att även andra alternativ är helt okey. Egentligen skulle vi önska att en större översyn av trängselskattesystemet görs omgående i syfte att jämna ut obalansen i rörelsefriheten mellan Backaområdet och andra motsvarande stadsdelar.
- Att ta ställning till sjutton alternativ på en kort stund är att kräva väldigt mycket. Vi skulle uppskatta om ni återigen öppnar mottagningen på Selma Center när ni kommit en bit in i er beslutsprocess. Informera oss när ni har två-tre alternativ kvar att välja på!
- Vi vill förtydliga att även vi i Backaområdet vill göra rätt för oss och bidra till

ett bättre och mer hållbart samhälle. Men när ni ställer ut så många betalstationer i ett område som har ett inbyggt bilberoende så slår det bara fel. Ge oss förutsättningar för ett annat resande först. Och in till stan är det helt okey att betala trängselskatt om vi nu måste ha den skatten här i stan.

- Ni säger att det krävs ett riksdagsbeslut för att genomföra något av de sexton förändringsförslagen. Det är ju helt absurt! Se till att få hem beslutsrätten till lokalnivån där den hör hemma.
- Det är bråttom att ni visar handlingsförmågan för oss. Lägg inte detta i långbänk för vi har väntat länge redan och vi har fått förklarat för oss att det är många beslutssteg innan frågan når Riksdagen. Jobba fort och informera oss efterhand! Vi vill inte behöva gå till folkomröstningsurnan i september med en osäkerhet om vad ni vill med trängselskatten i Backaområdet.
- Ni styrande på Gustaf Adolfs torg mm har i decennier lovat förbättringar för oss i Backaområdet. Vi väntar fortfarande på spårvagnen och idrottshallen. Ni slog sönder handeln på Selma Lagerlöfs Torg genom att öppna för Bäckebo's handelsområde. Och så vidare. Vi tycker att ni ofta avfärdar oss när vi kontaktar er, antingen med tonfallet i er röst, ointresset i er blick eller att ni till och med låter bli att svara oss. Många av oss har med åren utvecklat ett politikerförakt på grund av ert medborgarförakt.

Innehåll

Sammanfattning av utredningen.....	6
Sakkunnighetsutlåtande	8
Alternativ A – En fortsättning med en oförändrad trängselskatt i Backa.....	11
Situationen för de berörda i Backa med omnejd	
– kunskaper vi fått genom medborgardialogen	12
Vad tycker de boende på Norra Hisingen – resultaten av en telefonenkät.....	22
Trafiken på östra Hisingen – enligt mätningar och modellanalyser	25
Vem betalar trängselskatt i Göteborg? – en analys av avibelopp i september 2013.....	27
Det nuvarande trängselskattesystemets betydelse för planer om stadsutveckling och förtätning i Backaområdet.....	29
Trängselskatteintäkter från betalstationer i Backa.....	31
Alternativ B	32
Alternativ C	36
Alternativ D1	40
Alternativ D2	44
Alternativ D3	48
Alternativ E	52
Alternativ F1	56
Alternativ F2	60
Alternativ G.....	64
Alternativ H1	68
Alternativ H2	72
Alternativ H3	76
Alternativ I.....	80
Alternativ J1.....	84
Alternativ J2.....	88
Alternativ J3.....	92
Beskrivning av dialogprocessen	96
Utgångspunkter	96
Processdesign och perspektivmångfald	97
Charretter för fördjupad analys och allsidigt beslutsunderlag.....	98
Våra kommunikationskanaler och mål för kommunikationen	99
Om man bestämmer sig för att ändra trängselskatten i Backaområdet	102
Vad vet vi om beslutsprocessen fram till ett införande	102
Några allmänna genomförandereflektioner att ta hänsyn till vid ett beslut.....	103
Bilagor	104
Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på östra Hisingen.....	105
Översyn av trängselskattesystemet på östra Hisingen.....	109

Sammanfattning av utredningen

Trängselskatt i Backa är en utredning inom det västsvenska paketet och arbetet har skett med en bred samverkan inom projektet och i dialog med de berörda. Uppdraget har varit att leta efter fysiska och administrativa åtgärder på östra Hisingen för att minska trängselskattesystemets negativa effekter för boende och näringsidkare i Backa och i Bäckebol. Uppdragsgivaren är styrgruppen för det västsvenska paketet.

Utredningen har haft sex arbetsmånader mellan startbesked och slutleveransen den 6e februari 2014. Ungefär i halvtid ändrades inriktningen på arbetet till att tydligare involvera de berörda – att ge inflytande över beslutsunderlagen. En omfattande dialogprocess genomfördes under november till januari. Det ändrade utredningsupplägget gjorde arbetet mycket komplext, intensivt och tidspressat.

Vårt uppdrag har varit att tillsammans med de berörda parterna beskriva alternativ som är tekniskt genomförbara och som ger någon slags förbättring i Backaområdet och att göra bedömningar av vilka konsekvenser de olika alternativen troligen medför. Parterna som bidragit med kunskap är dels de boende och verksamma i Backa området som vi träffat genom dialogprocessen och dels företrädare för perspektiv såsom medfinansiering, stadsbyggnad, regional utveckling, bilpendlare på de stora lederna, etc...

Sexton förändringsalternativ fann vi tillsammans. Alla alternativ har både fördelar och nackdelar. Vi hade också i uppdrag att beskriva hur livet på östra Hisingen skulle bli även när trängselskatten lämnas oförändrad i området. Det redovisas som ett sjuttonde alternativ.

Utredningen hade inte i uppdrag att rangordna alternativen, förorda eller avstyrka.

Dialogprocessen har utvecklats unikt för detta uppdrag och bygger på forskning och praktiska erfarenheter. Vi tycker att den har fungerat mycket väl och borde tillämpas i andra sammanhang framöver.

När slutrapporten överlämnas till styrgruppen för det västsvenska paketet den 6 februari inleds nästa fas för trängselskatten i Backa, fasen där beslutsfattare ska sätta sig in i materialet och så småningom bestämma vad som är rätt lösning för trängselskatten i Backa i framtiden.



Sakkunnighets- utlåtande



Några synpunkter på Backautredningen

Min uppgift i utredningen har varit att vara en fristående rådgivare till utredningsledningen, och löpande ge synpunkter och råd på metoder, process, resultat och tolkningar. Från början var tanken att jag skulle ha en mer direkt ledande roll i utredningen, men en bit in i utredningen stod det klart att jag inte skulle kunna frigöra tillräckligt mycket tid från mina ordinarie arbetsuppgifter (som professor och centrumföreståndare på KTHs Centrum för Transportstudier) för att detta skulle vara möjligt. Jag har därför koncentrerat mig på att följa utredningen och delta i dess diskussioner, och bidra med synpunkter och råd. Jag tror inte att utredningens kvalitet eller resultat hade blivit annorlunda på grund av denna något förändrade roll.

Mitt intryck är att utredningen klarat en svår uppgift på kort tid väl. Dels har man analyserat konsekvenserna av ett stort antal utformningsförslag i en rad dimensioner, dels har man fört dialoger med allmänhet och näringsliv för att få en bättre bild av vilka problem och möjliga lösningar som finns. Under utredningens gång har jag framför allt deltagit i den förstnämnda delen av arbetet, men jag delar uppfattningen att dialogdelen har varit minst lika viktig, inte minst med tanke på hur svårt det varit att analysera de olika utformningsförslagen med hjälp av trafikmodeller och andra kvantitativa metoder.

Trafikmodeller är nämligen approximationer av verkligheten, där man förenklar bort många aspekter. Beskrivningen av resornas fördelning över dagen är t ex starkt förenklad; hur bilresorna fördelar sig på olika möjliga vägar genom vägnätet är svårt att förutse; hur många och vilka inköpsresor som köpcentra attraherar är svårt att prognosera, bl a eftersom modellen inte har mycket information om utbudet i olika köpcentra. Det har inneburit att det har varit svårt att prognosera effekterna av flera av utformningsförslagen, eftersom de inneburit förändringar av sådana aspekter av avgiftssystemet som egentligen inte finns representerade i trafikmodellen, eller som man sedan tidigare vet att modellen har svårt att prognosera. Tolkningen av modellresultat handlar därför om att veta vilka delar av resultaten man kan lita på, och vilka man ska ta med en nypa salt pga olika modellbegränsningar. Mitt intryck är att utredningen arbetat just så, och på ett kreativt och kunnigt sätt lyckats använda den information som modellerna ger för att belysa konsekvenserna av de olika utformningsförslagen.

En annan potentiellt mycket användbar datakälla är de uppgifter om passager över betalsnittet som Transportstyrelsen har i sitt trängselskattesystem. I detta system finns i princip data om alla dagens passager – hur ofta förare passerar alla portaler, i vilka områden de bor, hur mycket de betalar över en tidsperiod osv. När man, som denna utredning, har som uppgift att belysa hur olika förare berörs av avgifterna, hur mycket de betalar och hur detta skiljer sig mellan olika bostadsområden, och vad som skulle hända om man t ex tog bort betalstationer eller ändrade på avgiftsnivåer eller tidsperioder, så är förstås detta datamaterial extremt användbart. I viss mån har också detta varit möjligt, och Transportstyrelsen har varit till stor hjälp i utredningen, men det står dessvärre också klart att Transportstyrelsens datasystem inte är särskilt väl utformat för att bidra med denna typ av beslutsunderlag. Det framstår som angeläget att Transportstyrelsen får möjlighet att utveckla möjligheterna att ta fram bättre deskriptiva underlag över trängselskattebetalningarna, till hjälp i olika kommande utredningar.

Sammanfattningsvis tror jag att utredningen har lyckats bidra med ett ovanligt fullödigt beslutsunderlag till ett kommande politiskt beslut. Jag har på olika sätt deltagit i ett antal processer som tagit fram förslag till trängselskattesystem, och detta är den process som haft den överlägset mest ambitiösa dialogen med de berörda, såväl medborgare och näringsliv. De tekniska svårigheter man mött i form av trafikmodeller som egentligen främst är anpassade för andra syften har man klarat av tillfredsställande. Därmed inte sagt att det slutliga beslutet är lätt: varje utformningsförslag är en svår avvägning mellan olika aspekter som t ex trafik, intäkter, fördelningseffekter, lättbegriplighet, stadsmiljö. Men jag hoppas och tror att denna utredning kan tjäna som ett gott underlag till detta beslut.

Det känns som en mur har byggts och vi känner oss instängda och isolerade.

Ändra så att det blir tillåtet att köra över E6 till Bäckebol och stanna där en viss tid.

Vi som är skrivna i Backa ska slippa betala.

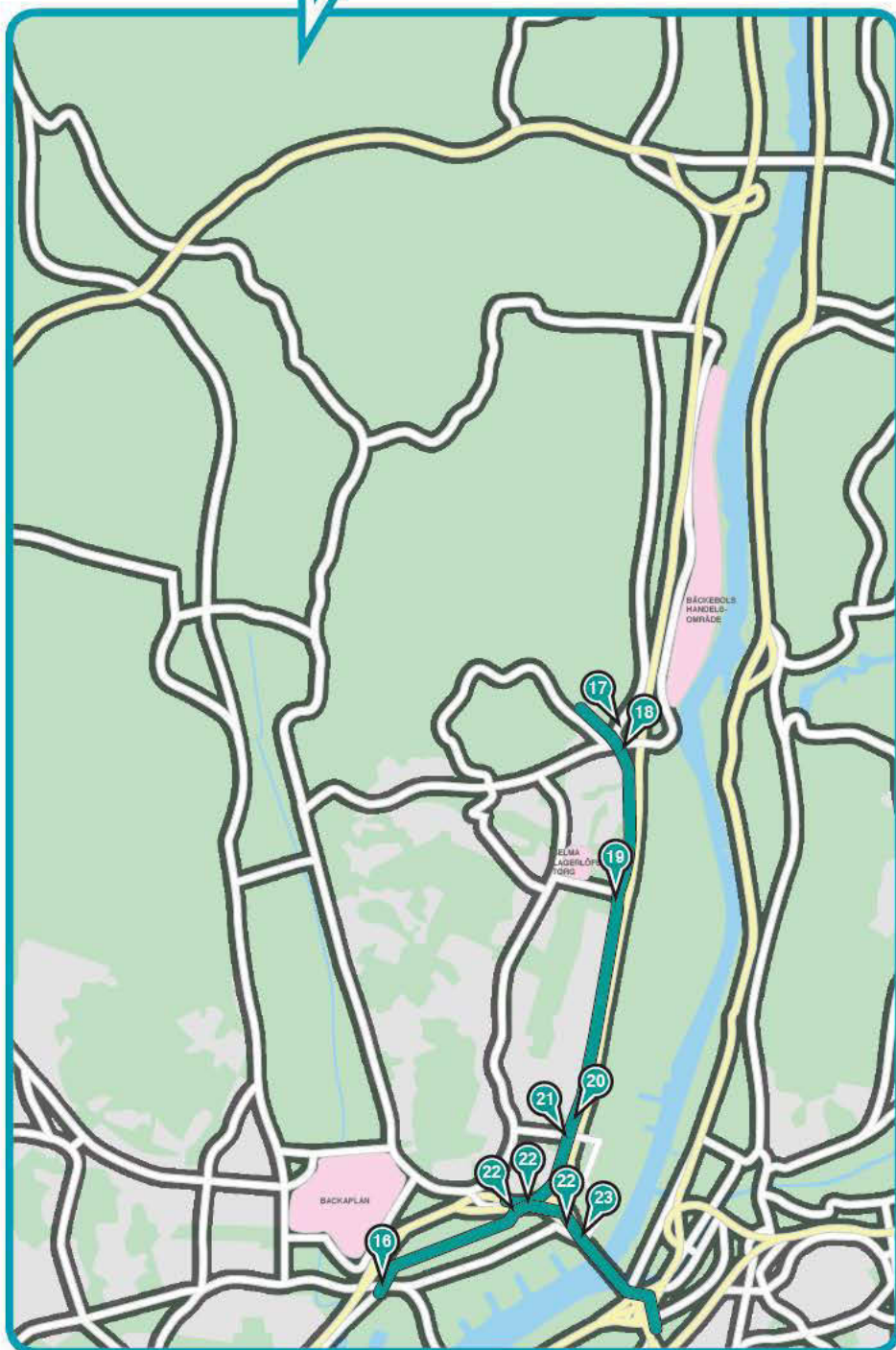
Flytta gärna betalstationerna, bara det inte blir smittrafik på andra gator.

Ta bort betalstationerna, det är orättvist att vi ska betala!

Jag tror att alla kan vinna på om betalstationerna flyttas.

Alternativ A

En fortsättning med en oförändrad trängselskatt i Backa



Alternativ A är den lösning som gäller idag och som är jämförelsematerial för de utredningsförslag som presenteras på följande sidor.

Trängselskattområde

Befintliga betalstationer

- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
- 17 = Tagenevägen
- 18 = Skälltorpsvägen
- 19 = Backadalen
- 20 = Tingstadsmotet avfart E6
- 21 = Tingstadsvägen
- 22 = Ringömotet
- 23 = Salsmästaregatan

Resterande förslag och konsekvensbeskrivningar, i jämförelse med alternativ A.

Situationen för de berörda i Backa med omnejd – kunskaper vi fått genom medborgardialogen

Under utredningen har mer än tusen medborgare kommit för att dela med sig av sina känslor, tankar och synpunkter. Antingen under de öppna hus som hållits på Selma center, via mail eller på webbplatsen. Många har varit arga och ledsna, känt sig orättvist behandlade och lurade i samband med införandet av trängselskatten.

Av de människor som vi träffat finns både de som är positiva till trängselskatten och de som är negativa. Oavsett ståndpunkt är ändå uppfattningen att införandet av trängselskatt har påverkat boende och arbetande i Backa på ett helt annat sätt än andra områden i Göteborg med motsvarande avstånd till Göteborgs centrum. Förutom att det finns betydligt fler stationer så är upplevelsen att de boende i Backa också blivit instängda på ett sätt som inte kan jämföras med andra områden.

Det för många närmaste handelsområdet, Bäckebo, känns avstängt och inte längre möjligt att åka till under de tider trängselskatten råder, detsamma gäller miljötippen i Tagene, veterinär på Ringön, gym vid Stigs center för att bara nämna några. Dessutom kan de inte åka norrut, till arbetet i Kungälv eller sommarstugan på landet eller för att hälsa på nära och kära utan att betala. Detta kan då jämföras med boende i västra Göteborg som kan åka till såväl Frölunda torg som Sisjön och Källered samt söderut bort från centrum utan att betala trängselskatt. Detta har lett till en enorm känsla av orättvisa som förstärks ytterligare av faktorn att det är människor med jämförelsevis lägre inkomst som bor i Backa och i och med det drabbas ännu hårdare av trängselskatten. Det finns för de berörda inte heller någon logik kring varför en skall betala trängselskatt för att åka ut ur staden och därmed bort från de områden där trängseln är som störst. De känner sig därför lurade över att det kallas just trängselskatt och många har påpekat att det borde heta ”straffskatt” eller dyl.

Området kräver bil för många aktiviteter, det kan vara att kollektivtrafik inte finns eller att man av ålder inte har orken som krävs för att gå eller cykla för att uträtta sina ärenden som ex. att handla. En annan aspekt är att flera känner sig otrygga i området speciellt efter mörkret fallit vilket förutsätter bil för att förflytta sig. Vittnesmål talar om föräldrar som inte längre har råd att skjutsa sina barn till fritidsaktiviteter och heller inte vågar släppa iväg dom på cykel varpå de varit tvungna att stanna hemma. Aktiviteter som kan förläggas på andra tider som exempelvis att handla har flyttats till helgerna vilket skapat stor trängsel och problem för såväl kunder som näringsidkare på Bäckebo köpcentra.

Andra önskade effekter för såväl boende som för samhället är att flera, stressade av situationen, har slutat att åka med avfallet till miljötippen varpå de istället hamnat i närområdet, skogen eller i bostadsområdets soprum. Andra har sett sig tvungna att åka omvägar för att slippa trängselskatten vilket lett till en försämrad miljö, mer utsläpp och ökad trafik på småvägar och inne i bostadsområden. Det är många som uttrycker en oro över de mindre vägarnas ökade trafikflöde och för

att risken för olyckor har ökat betydligt.

Under utredningen har flera känt att medier och andra har snedvridit bilden av vad detta arbete syftar till där det nämns att boende i Backa slåss för att slippa trängselskatten eller att Backa nu på något sätt ska gynnas. Det är inte alls det som är syftet. Det handlar inte om att gynnas eller inte bidra till trängselskatten i stort utan att det ska vara rättvist.

Att boende i Backa ska bidra på samma sätt som resten av staden och kunna röra sig på liknande vis – rättvisa – inte få fördelar.

En stor andel av de boende i Backa har tröttnat på systemet och känner sig oerhört frustrerade över att beslutsprocessen för en eventuell lösning ska behöva ta så lång tid. Ilskan var direkt efter införandet mer högljudd och utåtriktad. Nu hörs det inte på samma sätt men den finns kvar och bubblar under ytan. Många uttrycker en avvaktan just nu i väntan på resultatet från denna utredning och även på valet i höst där de partier som är motståndare till trängselskatten förväntas få många anhängare så som systemet ser ut idag. Skulle det dock visa sig att ingen av dessa två saker skulle underlätta situationen finns en uppenbar risk att ilskan återigen blir mer högljudd och utåtriktad. Flera upplever en ökad kriminalitet och oro i området som en följd av trängselskatten och en oro över att detta skall öka ytterligare. Samma effekt skulle en utdragen beslutsprocess också kunna få och löpande information och återkoppling fram till beslutet tas är både efterfrågad och nödvändig. Backaborna önskar även en återkoppling från de politiker som varit på plats vid möten kring frågan om betalstationerna i Backa. De upplever ett dåligt bemötande, att de inte fått svar på de frågor som ställts, att mötesstrukturen varit dålig och att de nu tappat förtroendet för politiken. Det är även många som frågat varför det endast är Vägvalet som varit på plats i Backa under utredningen och uttryckt att det kan bero på att övriga partier inte bryr sig tillräckligt mycket om frågan.

Nedan följer en sammanfattning av vittnesmålen samt ett urval av citat från de som kommit och delat sina synpunkter och tankar.

Orättvisa

En enormt stor känsla av orättvisa. Framförallt i jämfört med andra delar av staden och tvånget av att betala trängselskatt trots att man endast åker bort från trängseln och dessutom på tider då det absolut inte är trängsel. Men även orättvisa i andra aspekter som exempelvis att utländska fordon inte behöver betala, att bilister betalar för buss- och tågresenärers bekvämlighet, att de fattiga i förorten betalar för att mer bemedlade innerstadsbor och inpendlare ska gynnas av bättre transporter.

”Jag jobbar i Kungälv och mitt arbete tvingar mig att åka på de tider då det är högst avgift. Jag är aldrig med bilen inne i centrum men ändå måste jag betala högsta beloppet varje månad. Det är inte rättvist jag betalar trängselskatt fast jag aldrig kör bil i trängsel och dessutom till något jag aldrig kommer ha nytta av. Jag betalar för att de som bor i Linné ska få nära till tågstationen.”

”Vi har rätt att köra utan trängselskatt som andra stadsdelar i Gbg, och det innebär inte att det ska bli som här på andra ställen, ta bort alla kontroller i områden utanför staden.”

”Det är svårt att rekrytera som det är här till yrken med låga löner, och ingen vill jobba här om det kostar 40 kr att ta sig hit och hem. Det dödar verksamheter. Vi är instängda här, det är inte de som bor söder om staden.”

”Inne i centrum där man sa att man skulle beskatta trängseln kan man åka helt fritt. Har en kompis som bor vid Korsvägen och vi ses en gång i veckan vid lilla bommen. Han åker helt fritt genom hela centrum medan jag får betala.”

”Varför har man inte satt upp mer vid Frölunda eller på 158:an? Det blir orättvisa, att de kan åka från Askim ända till Amerikahuset utan att betala.”

Brist på tillit – lurade

Kommunikationen av trängselskatten har hela tiden varit fokuserad på att det är trafiken i de centrala delarna av Göteborg som ska beskattas. Förslaget som visades innan innehöll inga av stationerna i Backa och nu finns det stationer överallt. Man känner sig lurad och överkörd. Alla försök att få politiker att lyssna har bara lett till att man helt blivit ignorerad eller arrogant och illa bemött. Känslan är att Hisingen är ett område som ingen bryr sig om och trots löften så händer ingenting. Hos många är känslan att samma sak kommer hända denna gång, de anstränger sig och tar sig tid att berätta sin version men inget kommer ändå att hända, allt är ett spel för galleriet, ett försök att lura oss och få oss att lugna ner oss. Till det kommer en misstro mot det Västsvenska paketet och framförallt Västlänken då man känner att man betalar till något man inte har förtroende för eller kommer att kunna nyttja.

”Det är ingen trängselskatt utan en avgift. Jag blir arg när jag hör ordet trängselskatt, det handlar inte om trängsel eller miljö heller för den delen, det handlar om att finansiera det Västsvenska paketet. Det kommer inte hända något alls här för det enda som betyder något är att få in pengarna, skulle lagt det på inkomstskatten då hade man åtminstone varit ärlig och det hade blivit rättvist.”

”Känner mig överkörd och att ingen lyssnar. Har bett om återkoppling av beslutsfattare eller personer som varit involverade i beslutsprocessen men inte hört någonting. Har nu tappat förtroendet för politikerna och beslutsfattarna och vill inte längre ha återkoppling.”

”Mycket fokus ligger på centrum i Göteborg, trots att 25 % bor på Hisingen är det ingen som bryr sig om detta område. Syns även stadsplaneringsmässigt, här ute finns bara bostadsområden och industriområden – man skyfflar över det man inte vill ha. Vi har inget nöjesliv, inget sjukhus, staden blir segregerad. Och så ska vi nu behöva betala för att åka till det vi inte har.”

”Jag var med och tog ett initiativ till en namninsamling. Vi fick över 2000 underskrifter enbart i Kärra. När vi sedan skulle lämna över dessa vid Gustaf Adolfs torg så dök ingen upp trots löften från politiker att ta emot oss. De kunde inte ens kicka någon som tog emot underskrifterna.”

”De politiker som jag haft kontakt med i denna fråga haft en dålig attityd, en besserwisserattityd och jag vet att andra har haft liknande upplevelser, det irriterar folk att bli behandlad som om man vore dum.”

Det har blivit så många fel från början

Det finns en stor besvikelse över hur systemet ser ut idag i Backa. Det har blivit så uppenbart fel och människor undrar hur det kunde gå till, varför blev man inte tillfrågad innan bågarna sattes upp? Någon måste ju ha förstått att det skulle bli så här snett och då skulle man kunnat spara så mycket lidande och pengar.

Ändringar och bara den här utredningen måste kosta jättemycket att genomföra. Den här gången måste man tänka till innan man fattar beslut så problemet inte bara flyttas eller att nya problem skapas.

"Känslan blir att man inte har tänkt, att det varit

'Ja men där sätter vi en!'

Det räcker ju att titta på kartan över hur stationerna är placerade så ser man att det slår orättvist mot oss, varför kommer man först nu och låter oss vara med?"

Positiv till trängselskatt i stort – men här har det gått snett

En stor andel är inte mot trängselskatten i sin helhet men har svårt att acceptera som det ser ut just i Backa. Förutom den orättvisa situationen som uppstått i Backa har nämligen de fördelar som många ser med trängselskatten, d.v.s. förbättrad miljö och minskad trängsel, helt uteblivit i Backa och istället har trängseln ökat och miljön försämrats på småvägar och i bostadsområden.

"Tycker inte att man skall ta bort trängselskatten, den har säkert bra effekt på bl.a. miljön men de kameror som finns är felplacerade."

"Vi ställer upp på både trängselskatt och finansieringssystem, men då ska stationerna stå rätt utifrån det syfte de har."

”Det handlar inte om att vi här ute inte vill vara med och bidra, det vill vi, men på samma sätt som övriga staden, när vi åker in mot centrum eller ut från centrum, inte för att åka från landet ännu längre ut på landet.”

”Man pratar om att trängseln har minskat och miljön blivit bättre, då undrar jag om man mätt på Böneredsvägen eller vid Bäckebol på helgerna. Här har både miljön och trängseln blivit sämre, det kan jag lova, och det gäller även andra områden i Backa, själv bor jag vid Litteraturgatan och det har blivit mycket mer trafik efter trängselskatten infördes.”

Instängd och begränsad i ett osäkert och otryggt område

Känslan av instängdhet är stor. Det har byggts som en barriär runt området som hindrar såväl boende från att ta sig ut som andra att ta sig in. Även om det i vissa fall endast är en mental barriär så är den ständigt närvarande. Oavsett om det är under en tid med trängselskatt eller inte så sitter kamerorna där och påminner om situationen och ger upphov till ilska. Det har i många fall blivit en principfråga där man vid varje tillfälle som möjlighet ges att undvika att betala tar den möjligheten, även om det innebär stora besvär för sig själv och andra. Dessutom ser många de ”avgiftsfria” alternativ som finns vid ex. Selma Lagerlöfs torg och Backaplan som otillräckliga, nedgångna eller av andra anledningar inte ett gott nog alternativ.

”Vi har inte har en chans att ta oss ut och det är skamligt. Det är som att ”Backaskitar” kan man behandla hur som helst, men inte de i och söder om staden.”

”Det är bra att den här processen är mer öppen, förra gången kom första infon i kvällspressen 4 mån innan och då pratade man bara om en ring runt city. Man smög in det här, och det sitter hårt. Det är svårt att släppa. Och att man sen sa att vår ilska berodde på att vi inte vill finansiera västsvenska paketet – det är ju inlåsningsen vi är arga på!”

”Det är möjligtvis bra för torget här, men de affärerna har ju redan lagts ned p.g.a. Bäckebo, och nu försvårar man för Bäckebo också.”

”Jag vågar inte längre låta mina barn cykla till kompisar eller till sina idrottsaktiviteter själva, det har varit så mycket här på slutet med skottlossningar och annat, man har kunnat se skotthålen i rutorna nere vid torget jättelänge. Jag känner mig själv otrygg, speciellt när det blivit mörkt och vid den här tiden är det mörkt nästan jämt. Det är inte trängselskattens fel men jag måste köra bil för jag vågar inte annars men nu har jag inte råd att köra mina barn till träningarna istället för att tre gånger i veckan får de nu välja en sak en dag i veckan, det är vad jag klarar av.”

”Det är en otrygg miljö att vistas på kvällstid och man måste alltså ha bil. Trängselskattsfrågan har alltså också blivit en trygghetsfråga där vi som arbetar i vissa områden tvingats skaffa bil och nu då även tvingas betala för att känna oss trygga. Det har också blivit fler trafikerade smågator vilket medför en otryggare miljö runt bl.a. skolor och för barn.”

Drabbar ekonomi och det sociala umgänget

För flera som vi talat med under denna utredning har trängselskatten en stor negativ effekt på den privata ekonomin. Många har behövt ändra sina vanor, vilket visserligen är vad trängselskatten syftar till att göra, men som i många av fallen i Backa får en stor negativ effekt, exempelvis genom minskat socialt umgänge och mer hemmasittande.

”Många säger att jag inte ska klaga, har jag råd med bil och bensin så kan inte trängselskatten vara något problem. Men jag ska säga att efter att min man gick bort så får jag offra mycket för att ha råd att ha kvar bilen som jag behöver för att klara av vardagen. De hundralapparna som jag betalar i månaden på trängselskatt har gjort att jag nog måste sälja bilen vilket skulle försämra mitt liv mycket.”

”Jag märker hur trängselskatten stressar mig, hur jag har börjat stressa och skrika på mina barn att skynda sig och liknande för att hinna iväg till dagis innan det blir dyrare eller hem från affären innan det gått en timme o.s.v.”

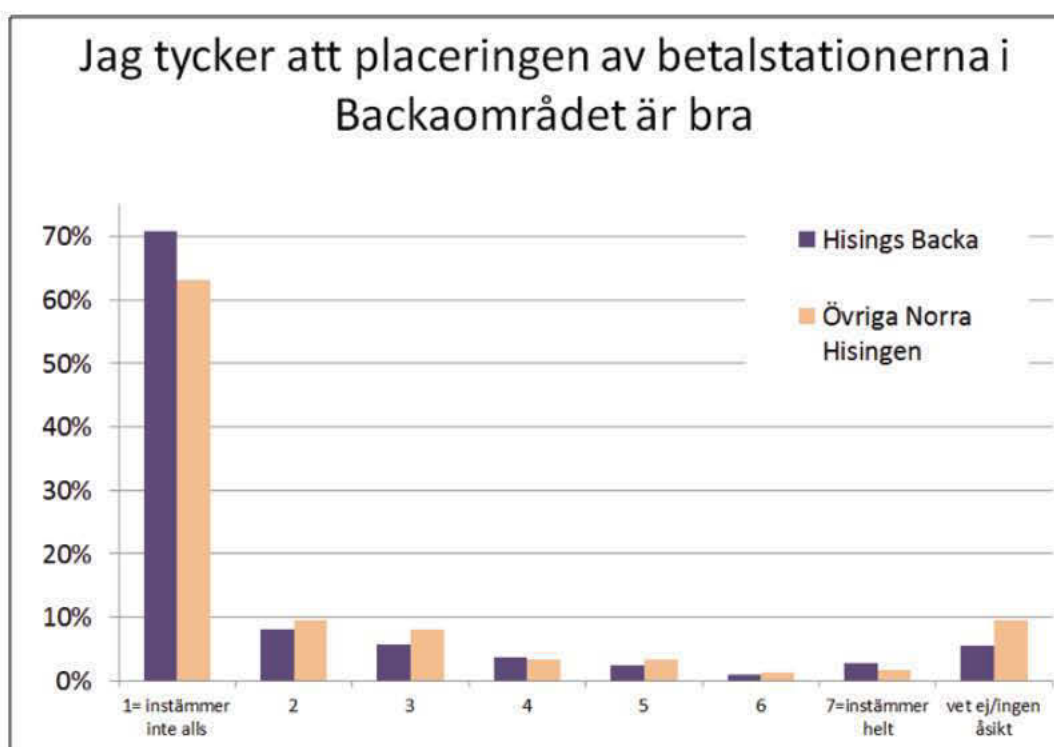
"Det kostar för mig att besöka den kyrkogård där min man ligger begravd. Min dotter i Kärra får betala för att hälsa på mig. Detsamma gäller annan släkt och vänner som inte längre vill komma och hälsa på av principiella skäl. Och jag får betala förför allt, senast igår för att besiktiga bilen i Tagene."

"I mitt område här i Backa har vi alltid hjälpt och ställt upp för varandra. Jag brukade alltid hjälpa mina grannar med att ex. köra saker till tippen eller skjutsa dom för ett ärende men nu har jag inte längre råd att göra det och man drar sig för att hjälpa till."

Vad tycker de boende på Norra Hisingen – resultaten av en telefonenkät

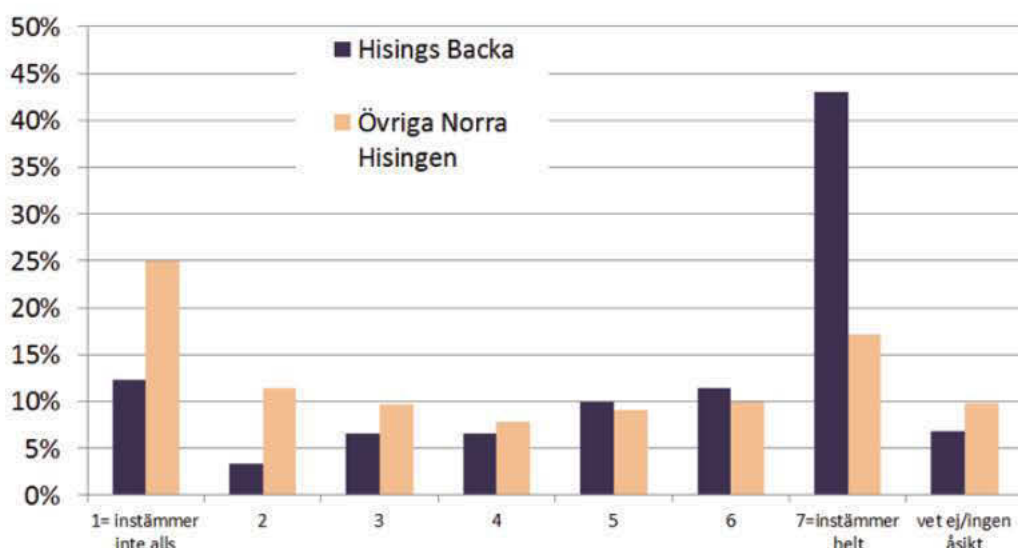
Inom utredningen har en enkätundersökning genomförts i syfte att öka kunskapen om vilka åsikter de boende på Östra Hisingen har om trängselskatten, betalstationernas placering och genomförandeprocessen. Totalt genomfördes 722 kompletta intervjuer där de intervjuade fick svara på 14 frågor och påståenden. 2,3 procent av de boende i Hisings Backa och 1,4 procent av de boende i övriga områden på Norra Hisingen intervjuades. Resultatredovisningen av hela enkätundersökningen finns på utredningens hemsida trangelskattibacka.se

En majoritet av de boende i Hisings Backa instämmer inte alls i påståendet om att placeringen av betalstationerna i Backa är bra. Det gäller även för de boende i övriga delar av Norra Hisingen.



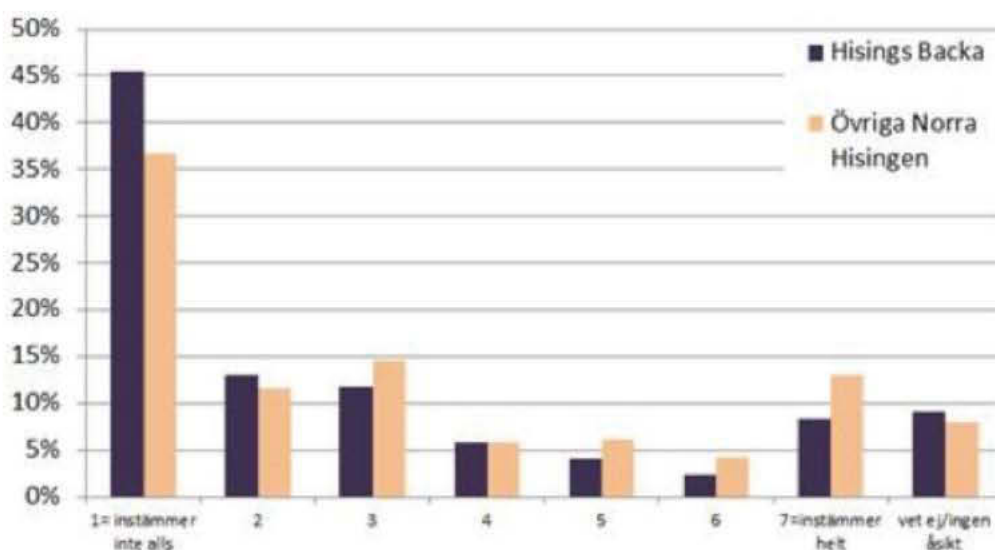
Det är fler boende i Hisings Backa än i övriga delar av Norra Hisingen som instämmer i påståendet att deras bostadsområde påverkas mer av trängselskatten än övriga delar av Göteborg. Drygt 40 % av de boende i Hisings Backa instämmer helt i påståendet, jämfört med drygt 15 % i övriga delar av Norra Hisingen.

Jag anser att boende i mitt bostadsområde påverkas mer av trängselskatten än övriga delar av Göteborg



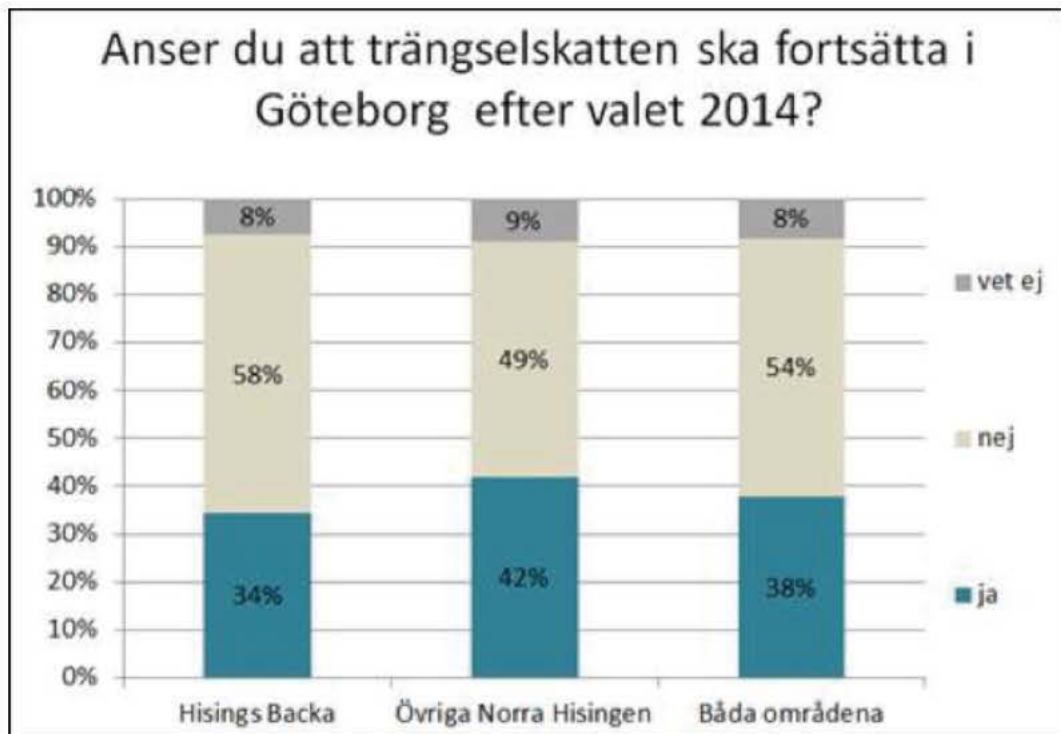
En stor andel av de boende i Hisings Backa och på Norra Hisingen är missnöjda med den demokratiska processen vid införandet av trängselskatten i Göteborg. Missnöjet är större i Backa än i övriga delar av Norra Hisingen.

Jag anser att det var en demokratisk process vid införandet av trängselskatten i Göteborg



Boende i Hisings Backa är mer negativt inställda till trängselskatten än boende i övriga Norra Hisingen. Totalt i båda områdena är det 38 % som anser att träng-

selskatten ska fortsätta i Göteborg efter valet 2014 medan 54 % anser att trängsel-
skatten inte ska fortsätta.



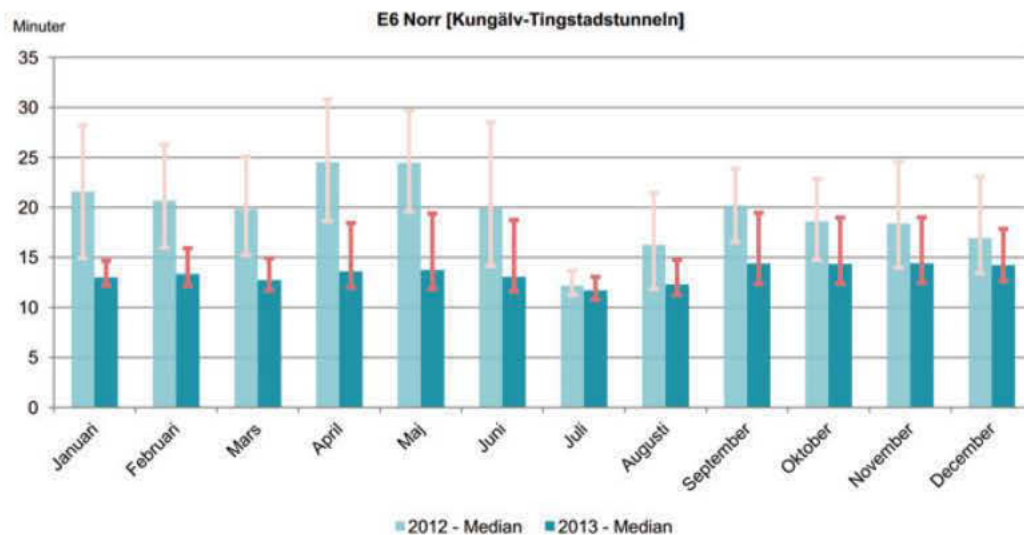
Trafiken på östra Hisingen – enligt mätningar och modellanalyser

I figuren nedan visas trafikbelastningen för en del av väglänkarna inom utredningsområdet.



Trafikbelastningar på väglänkar inom utredningsområdet (uppmätta eller skattade för vardagsdygn, september 2013).

I utredningsområdets södra del finns Ringömotet som via Tingstadstunneln är en del av Göteborgs högst belastade trafiksystem. I Tingstadstunneln passerar ca 115 000 fordon per vardagsdygn (september 2013) vilket innebär hög känslighet för trafikstörningar. Trafikminskningen till följd av Trängselskattens införande har dock minskat känsligheten för störningar vilket framgår av restidsmätningar.

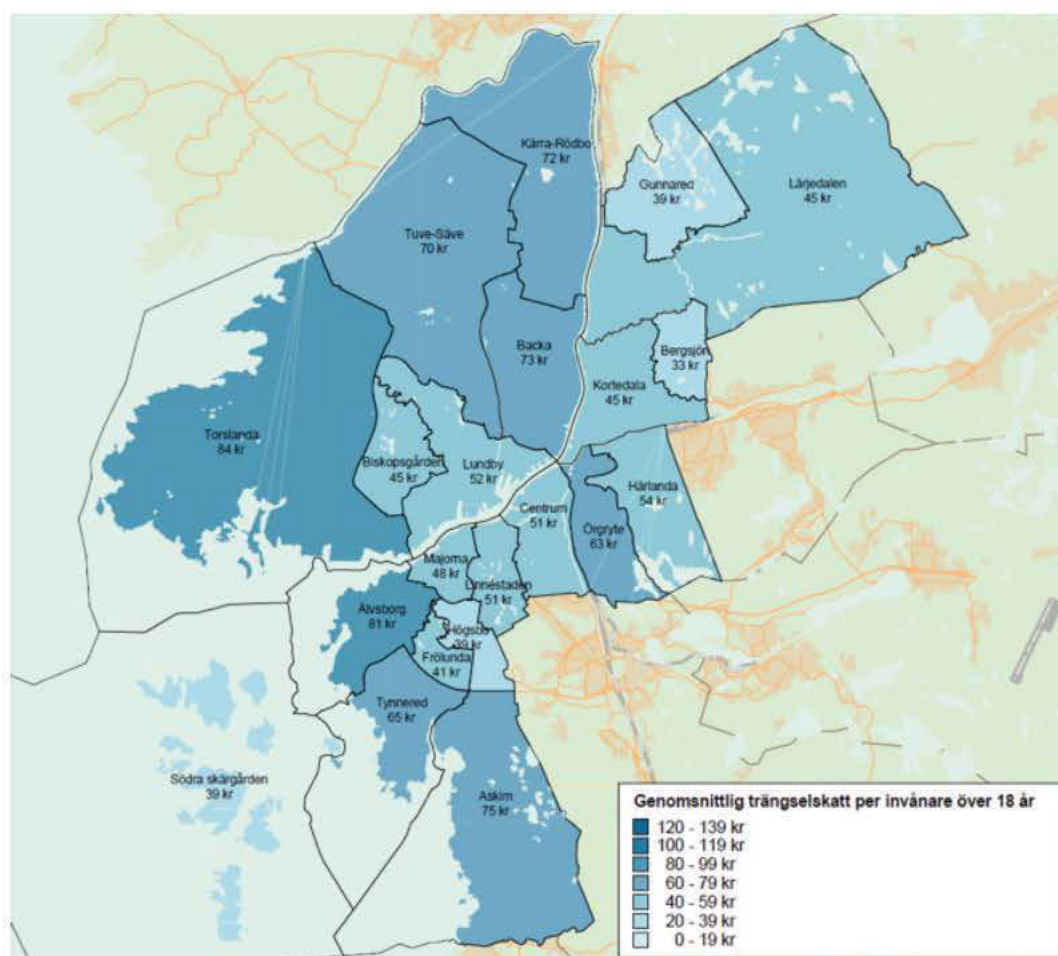


Restidsmätningar för väg E6 norr om Tingstadstunneln. Källa: Effekter av trängselskattens införande, Västsvenska paketet 2014-01-28

Inom det lokala gatunätet i Backa är Litteraturgatan förbi Brunnsbo den vägsträcka som har högst trafikbelastning. Mätningar för Litteraturgatan indikerar en liten trafikökning mellan 2012-2013. Trafikmätningar på det kommunala vägnätet har dock endast genomförts för enstaka dagar och har därför kompletterats med underlag från modellanalyser vid beskrivning av trafikbelastningen i området.

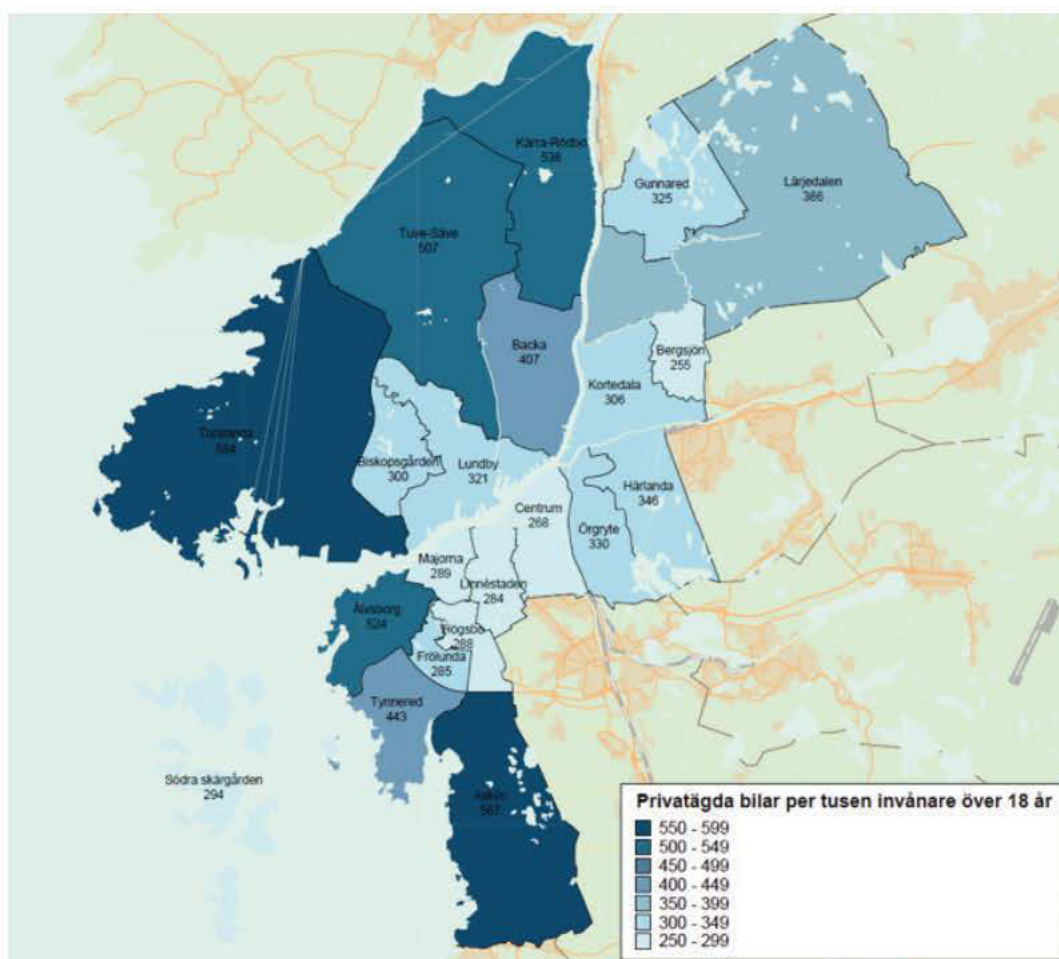
Vem betalar trängselskatt i Göteborg? – en analys av avibelopp i september 2013

En vuxen invånare (över 18 år) i Göteborg betalade i september 2013 i genomsnitt 55 kr/mån i trängselskatt. I figuren nedan visas motsvarande genomsnittliga trängselskattebelopp för invånare i respektive stadsdel.



Genomsnittlig trängselskatt per invånare över 18 år (september månad 2013).

Invånare i Torslanda, följt av Älvsborg, har den högsta genomsnittliga trängselskatten i Göteborg. Askim, Backa, Kärra-Rödbo och Tuve-Säve ligger inom intervallet 70-75 kr/mån i genomsnittlig trängselskatt. Backa har ett lägre bilnehav (407 bilar/1000 inv. över 18 år) jämfört med dessa stadsdelar (507-584 bilar/1000 inv. över 18 år).



Bil innehav, privatägda bilar per tusen invånare över 18 år

Att den genomsnittliga trängselskattkostnaden för invånarna i Backa ligger på samma nivå som för stadsdelar med högre bilinnehav kan ha flera orsaker. Om, till exempel, respektive bil nyttjas mycket kan detta leda till en hög genomsnittlig trängselskattkostnad, trots ett lågt bilinnehav. Skillnader i resmönster och närhet till trängselskattzonen är exempel på ytterligare faktorer som bidrar.

Boende i Norra Hisingen (Backa, Brunnsbo, Skälltorp, Tuve, Skogome, Säve och Kärra) betalade cirka 2,7 miljoner i trängselskatt i september 2013. Det var 11 % av Göteborgarnas totala inbetalningar (9 % av befolkningen) eller knappt fyra procent av de sammanlagda inbetalningarna av trängselskatt relaterade till Göteborgssystemet i september.

Det nuvarande trängselskattesystemets betydelse för planer om stadsutveckling och förtätning i Backaområdet



Perspektiv väster över planområdet vid Selma Lagerlöfs torg och Litteraturgatan, källa: detaljplan område vid Selma Lagerlöfs torg, etapp 1 inom stadsdelen Backa i Göteborg

I Backaområdet och centrala Älvstaden finns flera planer och program för förtätning och stadsutveckling. Syftet är att stärka kopplingen mellan Backaområdet och den centrala staden och därigenom minska barriärerna och knyta stadsdelar närmare varandra.

Genom planerna ska en tät blandstad som går i linje med intentionerna i översiktsplanen, utbyggnadsplaneringen, trafikstrategin och grönplanen skapas. Planerna innebär att befolknings- och verksamhetstätheten ökar vilket ger underlag för service, handel och kollektivtrafik. Fler målpunkter i närområdet minskar dessutom transportbehovet och främjar resor till fots och med cykel.

Bland de planer och program som berör området finns:

- Selma Lagerlöfs torg och Litteraturgatan (upprustning med verksamheter, handel, bostäder och kontor)
- Backaplan (utvidgning av centrala Göteborg)
- Frihamnen (innerstad)
- Lillhagsparken (bostäder mm)
- Spårväg Backalänken

En viktig förutsättning för att projekten med bostäder ska bli verklighet är att trafiken i och genom Backa inte ökar. Trafikflödena påverkar buller- och utsläppsnivåerna och bestämmer således möjligheterna till förtätning. Exempelvis ligger bullernivåerna på övre delen av Litteraturgatan på gränsen till att stadsutvecklingen ska gå att genomföra.

Trängselskatteintäkter från betalstationer i Backa

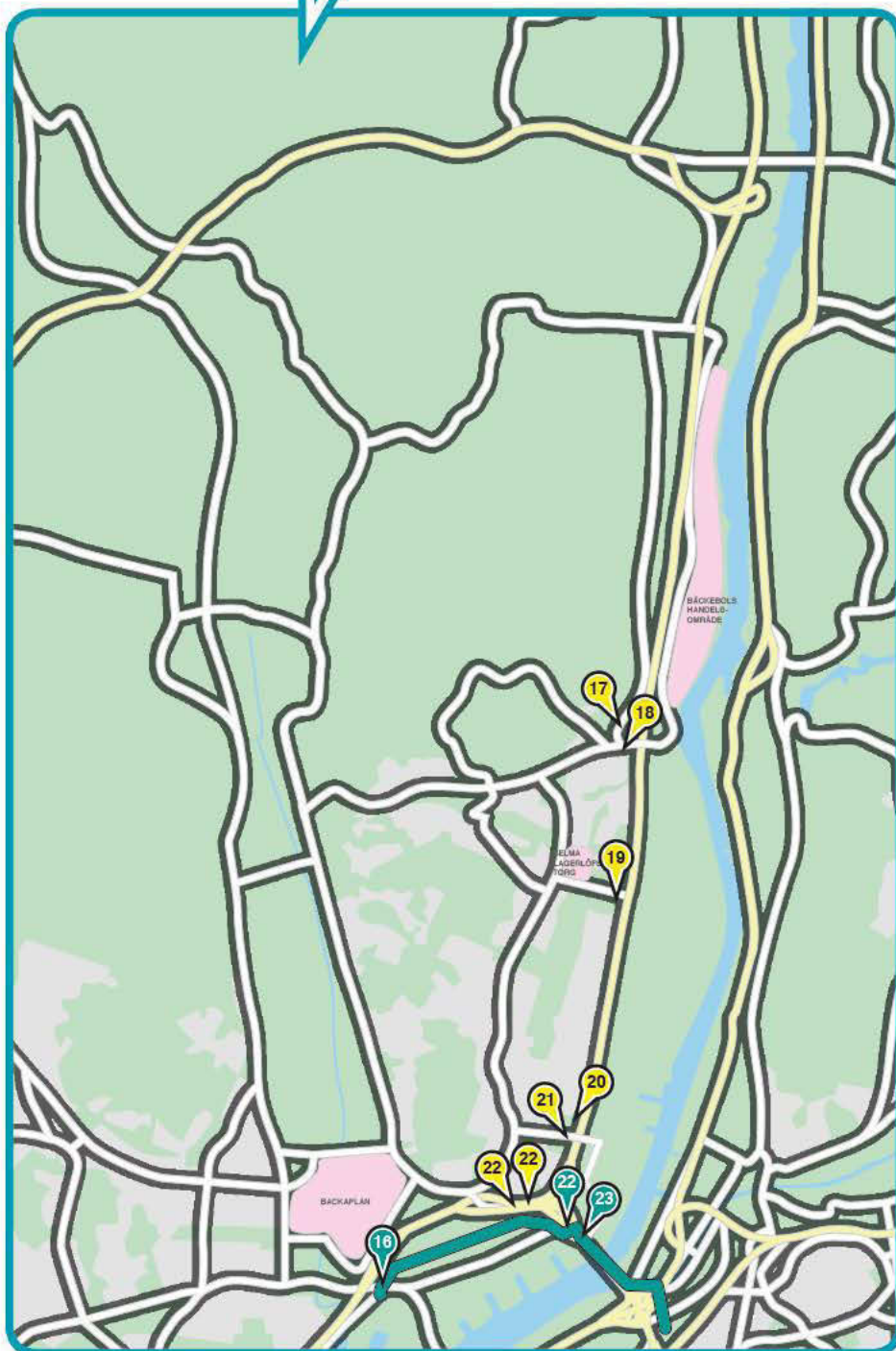
Det är inte möjligt att genom analys av historiska data över intäkter och passager beräkna hur mycket en viss betalstation bidrar till intäkterna. Om en betalstation tas bort från systemet kommer ändrade trafikmönster att leda till förändringar även i intäkter från övriga betalstationer. Transportstyrelsen har dock, som underlag för vidare bedömning av hur intäkterna påverkas i respektive alternativ, genomfört beräkningar av intäktsbortfall utifrån september månads registrerade passager. De intäktsbortfall som genereras i en sådan beräkning gäller enbart för en situation där trafikanterna inte känner till att vissa betalstationer tagits ur drift och alltså agerar som om samtliga betalstationer fungerar i vanlig ordning.

Om betalstationerna i Backa (betalstationerna 17-21) skulle varit ur drift under september, utan att trafikanterna vetat om detta, skulle intäktsbortfallet bli ca 1,4 miljoner kronor. På årsbasis skulle detta medföra ett bortfall på ca 14 miljoner kronor. Motsvarande beräkningar där även de två portalerna mellan E6 Kungälv-sleden och Lundbyleden (betalstation 22 – västliga portaler) ingår i de stationer som tas ur drift ger, på årsbasis, ett intäktsbortfall på ca 32 miljoner kronor.

Ovanstående fiktiva intäktsbortfall kan betraktas som ett minimum för det bortfall som skulle ske om motsvarande betalstationer togs bort i realiteten.

Alternativ B

Minska området



"Låt förbindelser mellan Lundbyleden och E6 Kungälvsleden samt mellan E6 Kungälvsleden och Backa vara obeskattade."

Trängselskattområde

Befintliga betalstationer

Befintliga betalstationer som tas bort

- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
- 17 = Tagenevägen
- 18 = Skålltorpsvägen
- 19 = Backadalen
- 20 = Tingstadsmotet avfart E6
- 21 = Tingstadsvägen
- 22 = Ringömotet
- 23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, B, jämfört med befintlig lösning (A).

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Återfår friheter, mer rättvist jämfört med liknande områden utanför trängselskatteområdet.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Återfår friheter, mer rättvist jämfört med liknande områden utanför trängselskatteområdet.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Backa får fördelar men Ringön blir utan fördelar, båda områdena drabbas av ökad trängsel på E6an.
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	Bättre tillgänglighet för kunder från Hisingen. Minskad trängsel i affärer på helger. Sänkta personalkostnader.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	Etablissemangen har lyssnat på oss. Mer rättvis lösning för oss. Balans med sydväst.
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Etablissemangen har lyssnat på oss. Vår gemensamma röst blev tillräckligt stark. Vi flyttade inte våra problem någon annanstans.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Sympatier med Backaborna. Dock ökad otydlighet om var trängselskatten bör finnas (Lundbyleden är en plats med trängsel men utan trängselskatt).
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtättningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Stor risk för trafiköversvämning från E6an ger sämre trafiksäkerhet och närmiljö. Alla trafikanter påverkas negativt av en överbelastning av biltrafik.
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Återgång till allvarig trängsel på E6an och Lundbyleden. Risk för att bussens framkomlighet minskar vid Ringömotet (ej busskörfält) och att bilister börjar använda busskörfälten.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Betydande förlust av medfinansiering av infrastrukturen i det västsvenska paketet. När Marieholmtunneln öppnar räcker inte kapaciteten på Lundbyleden till. Minskade möjligheter att styra trängsel på statliga leder.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Kräver antagligen intunnling av Lundbyleden för att kunna fortsätta förtäta runt Backaplan, Frihamnen, Brunnsbo. Svårt för framtida lokal service och handel att konkurrera med Bäckebo.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Återgång till allvarig trängsel på E6an och på Lundbyleden. Transportleden till Hamnen via Marieholmtunneln får ökade restider och sämre tillförlitlighet.

Bedömning av trafikeffekter baseras på
Sampersberäkningar och trafikmätningar

Påverkan, B, jämfört med
befintlig lösning (A)

Gamla Böneredsvägen:
Nuläge 1 500–2 000 f/d
500–1 000 f/d trafikminskning

E6:
Nuläge 47 000–53 000 f/d
4 000–10 000 f/d trafikökning

Litteraturgatan, norra delen:
Nuläge 6 000–10 000 f/d
0–2 000 f/d trafikminskning

Litteraturgatan, södra delen:
Nuläge 12 000–14 000 f/d
500–2 500 f/d trafikminskning

E6 Brunnsbo/Lundbyleden:
Nuläge ca 20 000 f/d
5 000–10 000 f/d trafikökning

Läs mer om Påverkan, B, jämfört med befintlig lösning (A).

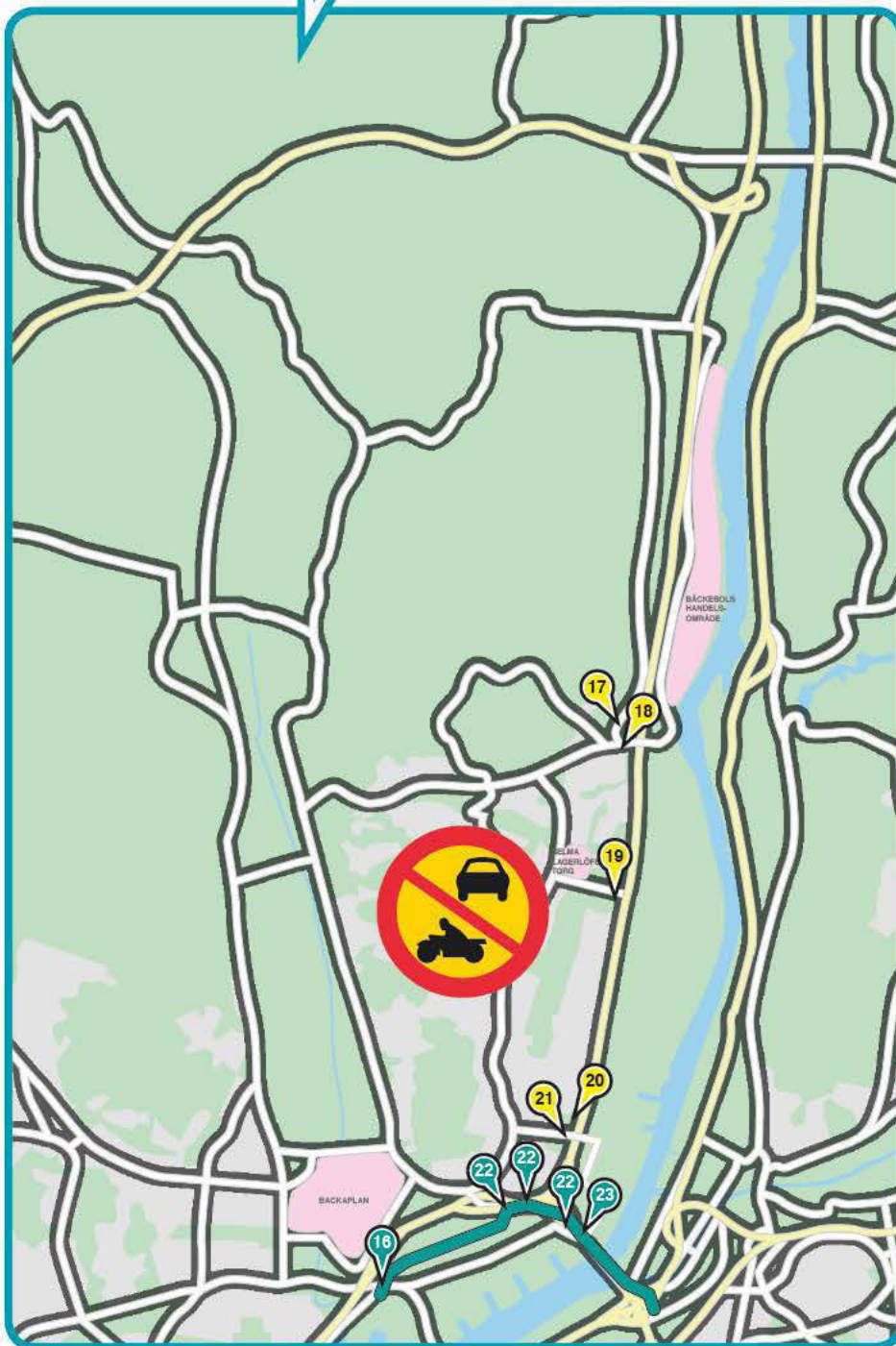
Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Kraftigt ökad trafik och ökad trängsel på E6 och Lundbyleden. Minskad trafik på Litteraturgatan och Gamla Böneredsvägen. Ökad trängsel på E6 och Lundbyleden kan dock leda till genomfartstrafik i Backa under högtrafik.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Ökad trafik på E6 och Lundbyleden försämrar luftkvaliteten längs lederna och påverkar bebyggelse i närheten negativt.
Effekter på trafiksäkerheten.	Osäker effekt. Trafiken genom Backa bedöms minska men trafikökningen på E6 och Lundbyleden leder till ökad trängsel och risk för att vissa bilister väljer att köra genom Backa.
Effekter på trängselskatekostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativt underlag för bedömning saknas.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken	Försämrade framkomlighet på E6 och längs Lundbyleden minskar bussens konkurrenskraft.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Minskade intäkter med cirka 35-45 miljoner per år.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa tas bort och trängselskatteområdet kan därmed upplevas som mer enkelt och lättförståeligt.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet till Bäckebo för boende i Backa och resterande Hisingen. Förbättrad tillgänglighet till Backaplan och Selma Lagerlöfs torg för boende norr om Backa. Förbättrad tillgänglighet norrut och till återvinningsstationen i Tagene för boende i Backa. På grund av ökad trängsel på E6 kan tillgängligheten till bl.a. Bäckebo minska för andra bilister.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Minskade flöden på Litteraturgatan och förbättrad tillgänglighet med bil inom Norra Hisingen underlättar planerad stadsutveckling. Ökad trafik längs Lundbyleden kan försvåra förtätning vid Backaplan.
Övriga identifierade aspekter.	Ökad trängsel på E6 och Lundbyleden ökar risken för att trafik söker sig genom Backa för att undvika köer.

Alternativ C

Ta bort stationer

"Låt förbindelserna mellan E6 Kungälvsliden och Backa vara obeskattade men skapa ett skydd för genomfartstrafik med kombinationer av andra åtgärder än trängselskatt."



- Trängselskattområde
- Befintliga betalstationer
- Befintliga betalstationer som tas bort
- Förbud mot genomfartstrafik kombinerat med andra fysiska åtgärder

- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
- 17 = Tagenevägen
- 18 = Skälltorpsvägen
- 19 = Backadalen
- 20 = Tingstadsmotet avfart E6
- 21 = Tingstadsvägen
- 22 = Ringömotet
- 23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, C, jämfört med befintlig lösning (A).

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

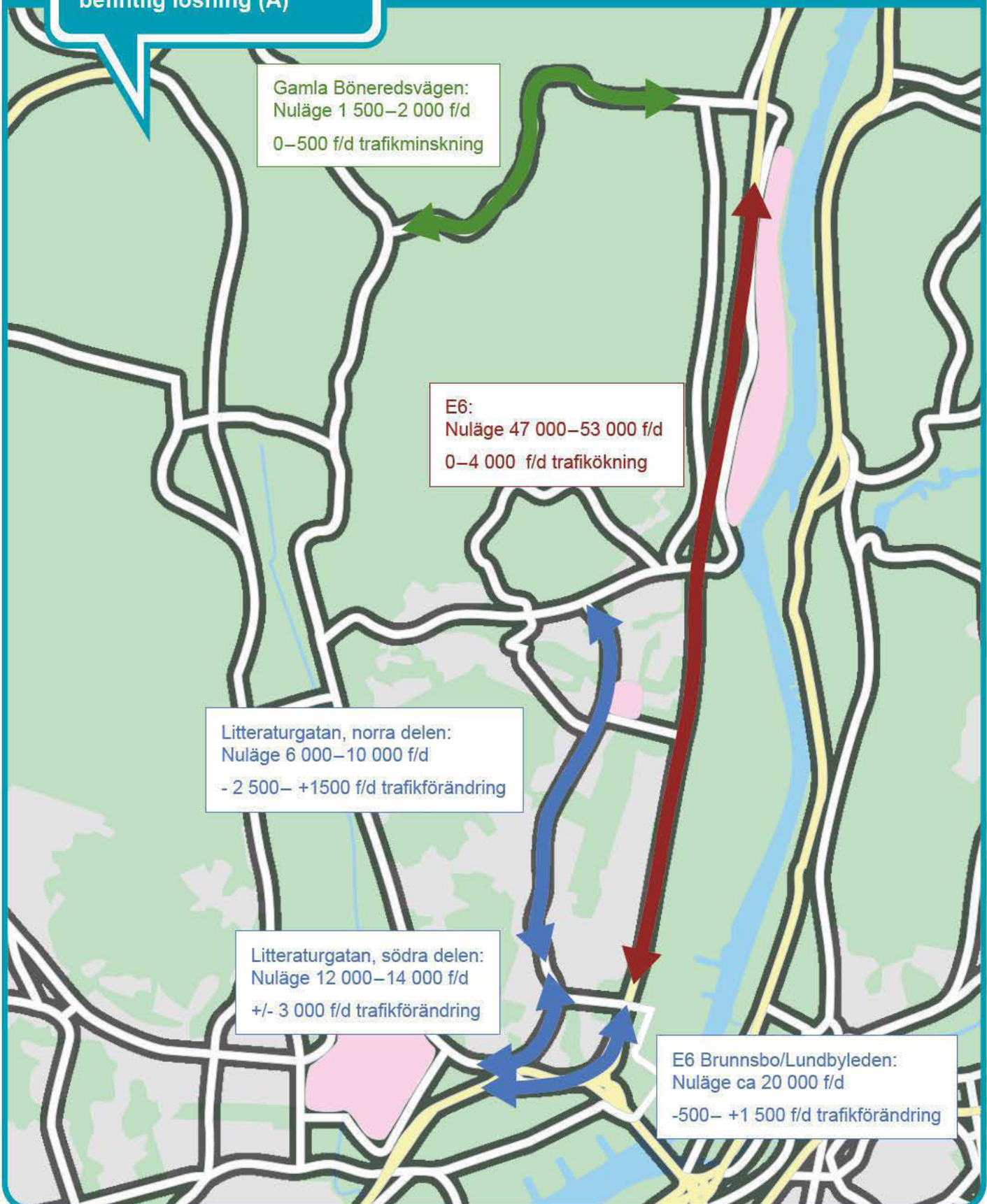
Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Vi kan i alla fall göra fler av våra ärenden utan att betala trängselskatt jämfört med alt A. Men vi har fått "omotiverade köer" inne i området. Minskad "idiot-trafik" på nätterna är bra.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Vi återfår raka vägen till Bäckebo utan trängselskatt men oj vad knölig och långsam resan blev!
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Vi kan i alla fall göra fler av våra ärenden utan att betala trängselskatt jämfört med alt A. Men framkomligheten genom Backa är numera inget vidare. Ringön drar inga fördelar.
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	Fortfarande knöligt för våra kunder väster om Backa att ta sig till oss annat än via Norrleden.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	På kort sikt är detta en stor framgång för backaborna då betalstationer 17-21 ersätts med annat. Etablissemangen har lyssnat på oss. Mer rättvis lösning för oss. Balans med sydväst.
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Vår gemensamma röst blev tillräckligt stark. Vi flyttade inte våra problem någon annanstans. MEN, de som har gott om tid kanske tycker att lösningen blev bra ,men för oss andra är resan genom Backa alldeles för långsam!

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Sympatier med Backaborna. Kan på kort sikt ses som en balanserad lösning som är bra för alla.
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtättningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	De åtgärder som införs kommer att göra bilresor internt i Backa långsamma. Risk för att även kollektivtrafik påverkas av åtgärderna. Möjlighet att stärka gång- och cykeltrafikanternas situation.
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Ingen större skillnad.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Detta alternativ kan bli väldigt dyrt att genomföra och med hög risk för att inte lyckas fullt ut. Om kostnaden ska finansieras av VP urholkas möjligheten att göra åtgärder som är till nytta för inpendlarna.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Hög risk för att trafikåtgärderna inte blir tillräckligt trafikdämpande och därmed blir trafiken inne i Backa så omfattande att det inte går att fullfölja ja planerad förtätning och stadsutveckling. Om genomfartsförbud krävs minskar det tillgängligheten till lokala torg i Backa.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Ingen större skillnad.

Bedömning av trafikeffekter baseras på
Sampersberäkningar och trafikmätningar

Påverkan, C, jämfört med
befintlig lösning (A)



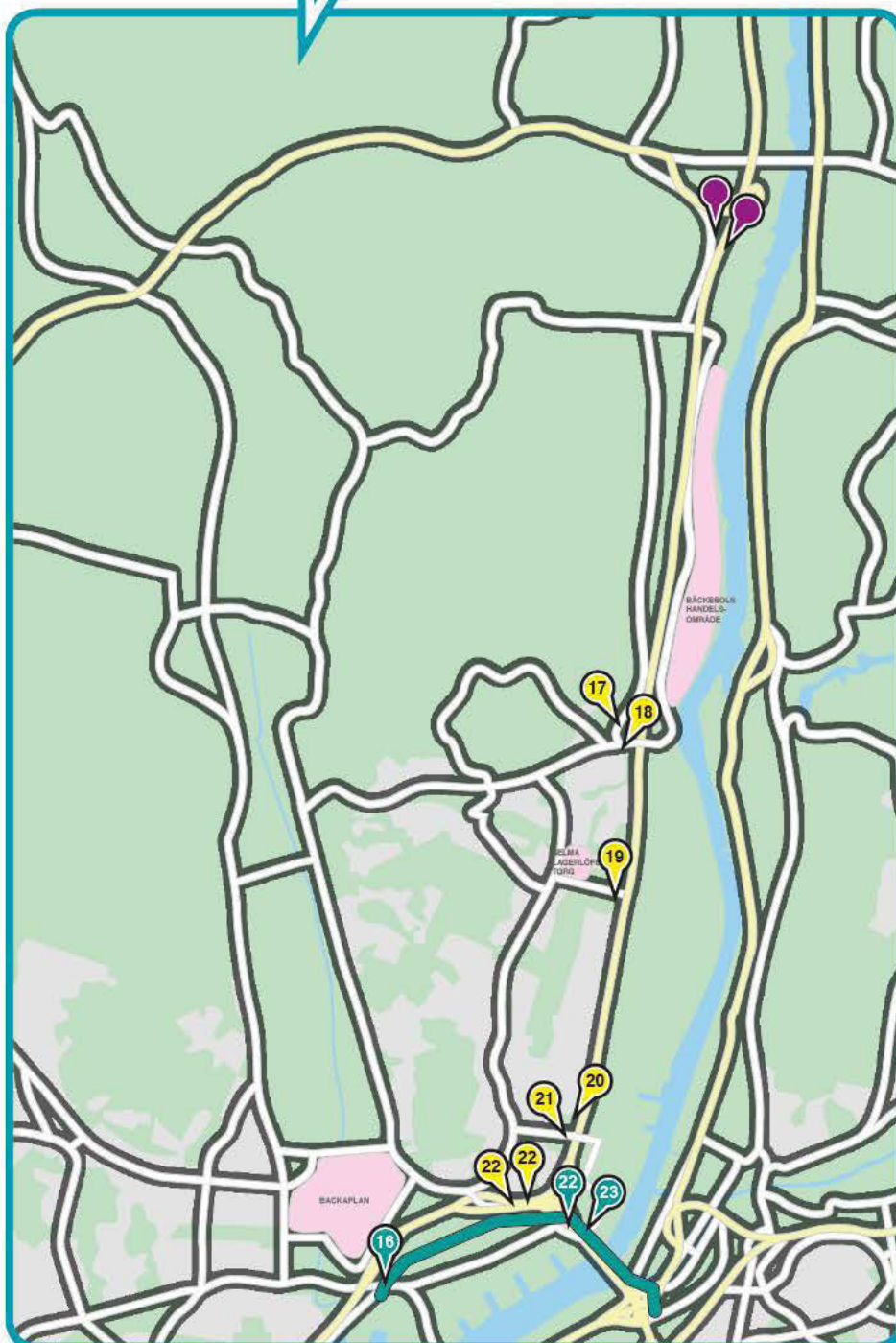
Läs mer om Påverkan, C, jämfört med befintlig lösning (A).

Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Minskad framkomlighet och betydligt längre restider inom Backa en förutsättning för förslaget. Kräver sannolikt förbud mot genomfartstrafik eller kraftigt reducerade faktiska reshastigheter.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Osäker effekt. Kan öka trängseln på gatunätet i Backa. Förbud mot genomfartstrafik och trafikdämpande åtgärder kan dock innebära minskad trafik i Backa.
Effekter på trafiksäkerheten.	Trafik- och hastighetsdämpande åtgärder och eventuellt ett förbud mot genomfartstrafik kan leda till förbättrad trafiksäkerhet i Backa.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativt underlag för bedömning saknas
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Osäker effekt. Kollektivtrafikens konkurrenskraft kan alternativt stärkas om restiderna för biltrafiken blir längre.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Minskade intäkter med cirka 5-15 miljoner per år
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa tas bort och trängselskatteområdet kan därmed upplevas som mer enkelt och lättförståeligt.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Ingen trängselskatt men längre restider till Bäckebo för boende i Backa. Längre restider till Backaplan för boende i Backa. Ingen trängselskatt men längre restider till Selma Lagerlöfs torg och Backaplan för boende norr om Backa. Ingen trängselskatt men längre restider till E6 och återvinningscentralen i Tagene för boende i Backa.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Försämrad tillgänglighet med bil inom Backa. Betydligt längre restider, troligtvis i kombination med genomfartsförbud.
Övriga identifierade aspekter.	Kräver omfattande ombyggnader av lokalgatunätet, som ökar restiden genom Backa med minst 15 minuter, alternativt genomfartsförbud med omfattande kontrollmekanismer. Framkomlighetsminskade åtgärder motiveras inte av trafiksituationen utan endast för att styra bort trafik. Dessa framkomlighetsminskande åtgärder påverkar trafiken även under de tider på dygnet som trängselskatt inte tas ut. Västtrafik och Räddningstjänsten kan komma att motsätta sig åtgärder som minskar framkomligheten för bussar och utryckningsfordon.

Alternativ D1

Flytta stationer



"Låt förbindelser mellan Lundbyleden och E6 Kungälvleden samt mellan E6 Kungälvleden och Backa vara obeskattade. Beskatta E6 Kungälvleden mellan Klarebergsmotet och Kärramotet. Begränsa möjligheten att ta sig runt den nya betalstationen genom att antingen sätta en betalstation på Kärravägen eller att stänga av förbindelsen mellan Kärravägen och Klarebergsmotet"

-  Trängselskattområde
 -  Befintliga betalstationer
 -  Befintliga betalstationer som tas bort
 -  Nya betalstationer
- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
 - 17 = Tagenevägen
 - 18 = Skälltorpsvägen
 - 19 = Backadalen
 - 20 = Tingstadsmotet avfart E6
 - 21 = Tingstadsvägen
 - 22 = Ringömotet
 - 23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, D1, jämfört med befintlig lösning (A).

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Återfår friheter, lite mer rättvist jämfört med liknande områden utanför TS-ringen. DOCK, vi kan fortfarande inte åka norrut ut från stan utan att betala trängselskatt. Det är absurt!
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Tuve, Skogome mm återfår vissa friheter men boende i Kärra och Gerrebacka får nästan motsvarande inläsningseffekt som Backa har idag. De kan ex inte längre ta sig till Bäckebo! Risk för mer genomfartstrafik i Kärra.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Backa får fördelar men Ringön blir utan fördelar, båda områdena drabbas av lite ökad trängsel på E6an.
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	Bättre tillgänglighet för kunder från delar av Hisingen. MEN kunder i Gerrebacka, Kärra, Angered, Kungälv, Ale mm måste nu börja betala trängselskatt. Dessa grupper är antagligen ännu större.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	Etablissemangen har lyssnat på oss och ändrar sig. MEN lösningen känns krystad och skapar nya förlorare. Det visar bara hur orättvis trängselskatten är!
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Om vi går med på detta så offerar vi våra grannar i norra stadsdelen. Norra Hisingen är ett område som bör hållas samman. Om detta ska genomföras måste man inleda nya dialoger riktade mot berörda i Kärra och Gerrebacka.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Bra att man ändrar sig men man valde en krystad lösning med betalstationer ute på vischan med nya offer. Det visar bara hur orättvis trängselskatten är!
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtätningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Viss risk för viss trafiköversvämning om E6an börjar gå fullt igen i framtiden. Alla trafikanter påverkas negativt av en överbelastning av biltrafik.
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Återfår en del lokaltrafik på E6an och Lundbyleden igen, vi ket leder till en viss ökning av trängseln igen.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Ingen större skillnad.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Något försämrade möjligheter att förtäta i närheten av Lundbyleden. Minskad attraktionskraft för förtätning i Kärra.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Ingen större skillnad.

Bedömning av trafikeffekter baseras på
Sampersberäkningar och trafikmätningar

Påverkan, D1, jämfört
med befintlig lösning (A)

Gamla Böneredsvägen:
Nuläge 1 500–2 000 f/d
500–1 000 f/d trafikminskning

E6:
Nuläge 47 000–53 000 f/d
-2 000– +4 000 f/d trafikförändring

Litteraturgatan, norra delen:
Nuläge 6 000–10 000 f/d
500–2 000 f/d trafikminskning

Litteraturgatan, södra delen:
Nuläge 12 000–14 000 f/d
1 000–3 000 f/d trafikminskning

E6 Brunnsbo/Lundbyleden:
Nuläge ca 20 000 f/d
2 000–6 000 f/d trafikökning

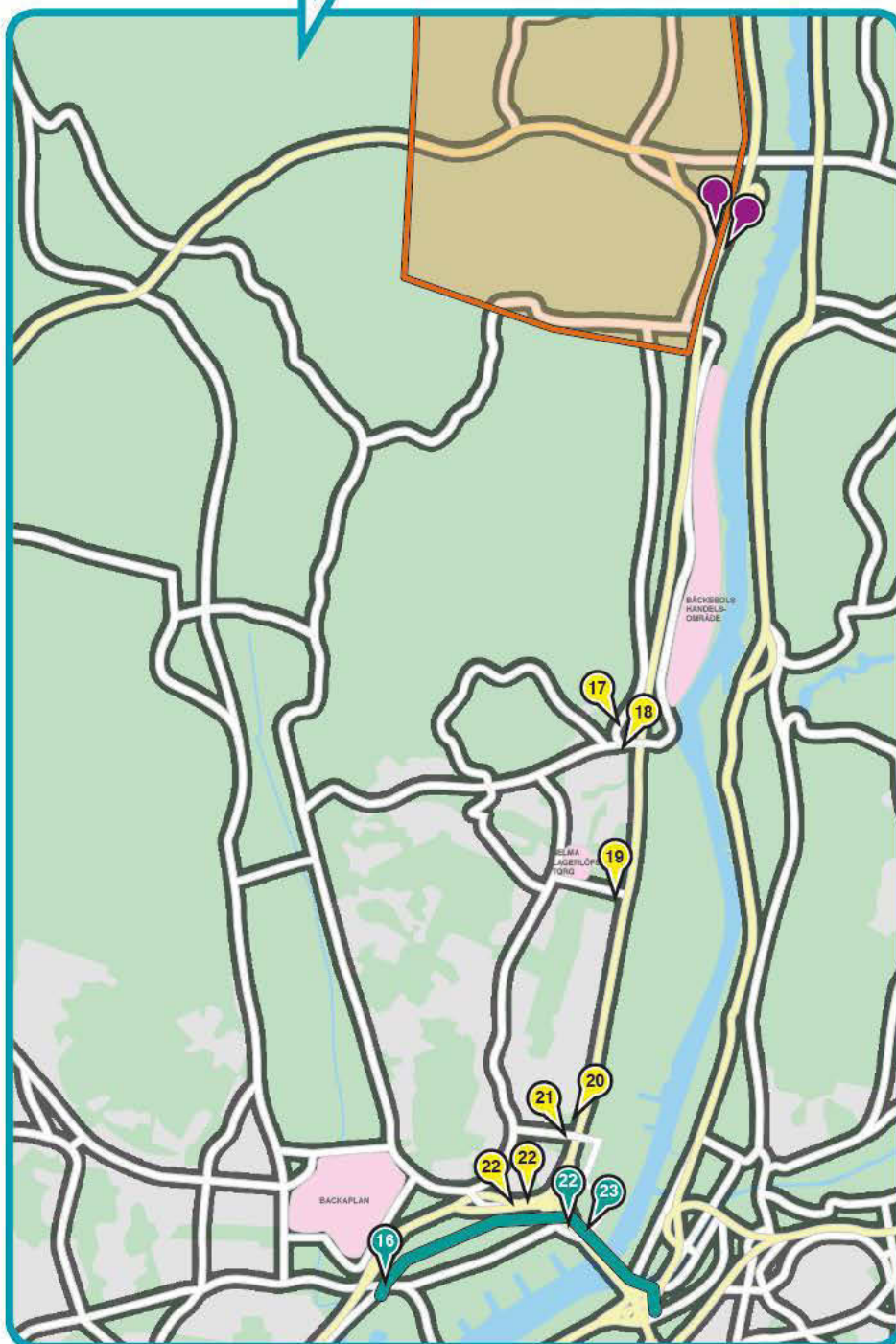
Läs mer om Påverkan, D1, jämfört med befintlig lösning (A).

Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Ökad trafik och risk för ökad trängsel på delar av E6 och Lundbyleden. Minskad genomfartstrafik på Litteraturgatan och Gamla Böneredsvägen.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Risk för ökade utsläpp och mer buller längs Lundbyleden till följd av ökad trafik.
Effekter på trafiksäkerheten.	Viss positiv effekt då trafiken minskar på lokalgatorna där konflikterna med oskyddade trafikanter är som flest.
Effekter på trängselskatekostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativt underlag för bedömning saknas
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Försämrade framkomlighet för kollektivtrafiken till följd av ökade trafikflöden på E6 och Lundbyleden minskar bussens konkurrenskraft.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna bedöms vara i huvudsak oförändrade (-5 till + 5 miljoner/år). Investeringskostnader för att sätta upp två nya betalstationer och ta bort sju uppgår till cirka 9 mkr.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Backastationerna tas bort men två nya stationer längre norrut kan upplevas ologiskt.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet till Bäckebo och Tagene återvinningscentral för boende i Backa och en stor del av övriga Hisingen. Försämrade tillgänglighet till Bäckebo för boende norr om stationerna och öster om Angeredsbron. Försämrade tillgänglighet norrut för boende i södra Kärra.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Minskade trafikflöden genom Backa underlättar möjligheterna till förtätning och stadsomvandling. Viss försämrade tillgänglighet mellan norra och södra Kärra.
Övriga identifierade aspekter.	–

Alternativ D2

Flytta stationer



"Låt förbindelser mellan Lund-byleden och E6 Kungälvsleden samt mellan E6 Kungälvsleden och Backa vara obeskattade. Beskatta E6 Kungälvsleden mellan Klarebergsmotet och Kärramotet. Begränsa möjligheten att ta sig runt den nya betalstationen genom att antingen sätta en betalstation på Kärravägen eller att stänga av förbindelsen mellan Kärravägen och Klarebergsmotet. Boende i Kärra och Gerrebacka ges undantag för att passera en av betalstationerna i området."

-  Trängselskattområde
 -  Befintliga betalstationer
 -  Befintliga betalstationer som tas bort
 -  Nya betalstationer
 -  Ungefärligt område för undantag
- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
 - 17 = Tagenevägen
 - 18 = Skälltorpsvägen
 - 19 = Backadalen
 - 20 = Tingstadsmotet avfart E6
 - 21 = Tingstadsvägen
 - 22 = Ringömotet
 - 23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, D2, jämfört med befintlig lösning (A).

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Återfår friheter, lite mer rättvist jämfört med liknande områden utanför TS-området. DOCK, vi kan fortfarande inte åka norrut ut från stan utan att betala trängselskatt. Det är absurd!
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Återfår friheter om vi behöver in i Backa, mer rättvist jämfört med liknande områden utanför TS-området. Dock blir trängselskatten lite "komplicerad utanför vår dörr" i Kärra. Säve-borna som ska till Bäckebol kommer börja åka genom Backa för att slippa trängselskatten.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Backa får fördelar men Ringön blir utan fördelar, båda områdena drabbas av lite ökad trängsel på E6an.
Hur handlare i Bäckebol påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	Bättre tillgänglighet för kunder från delar av Hisingen. MEN kunder i Angered, Kungälv, Ale mm måste nu börja betala trängselskatt. Dessa grupper är antagligen ännu lite större.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	Etablissemangen har lyssnat på oss och ändrar sig. MEN man valde en krystad lösning med betalstationer ute på vischan och ett komplicerat undantag ovanpå det. Det visar bara hur orättvis trängselskatten är!
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Vår gemensamma röst blev tillräckligt stark. Vi flyttade visserligen några problem till Kungälv och Angered, som inte varit med i någon dialog. Kanske borde även Sävborna få undantaget.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Bra att man ändrar sig men man valde en krystad lösning med betalstationer ute på vischan och ett komplicerat undantag ovanpå det. Det visar bara hur orättvis trängselskatten är! Vi vill också ha undantag från trängselskatt, vår situation är lika illa!
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtättningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Viss risk för viss trafiköversvämning om E6an börjar gå fullt igen i framtiden. Alla trafikanter påverkas negativt av en överbelastning av biltrafik.
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Återfår en del lokaltrafik på E6an och Lundbyleden igen, vi kan leda till en viss ökning av trängseln igen.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Ingen större skillnad.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Ingen större skillnad.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Ingen större skillnad.

Påverkan, D2, jämfört
med befintlig lösning (A)

Gamla Böneredsvägen:
Nuläge 1 500–2 000 f/d
500–1 000 f/d trafikminskning

E6:
Nuläge 47 000–53 000 f/d
-1 500– +4 500 f/d trafikförändring

Litteraturgatan, norra delen:
Nuläge 6 000–10 000 f/d
500–2 000 f/d trafikminskning

Litteraturgatan, södra delen:
Nuläge 12 000–14 000 f/d
1 000–3 000 f/d trafikminskning

E6 Brunnsbo/Lundbyleden:
Nuläge ca 20 000 f/d
2 500–6 500 f/d trafikökning

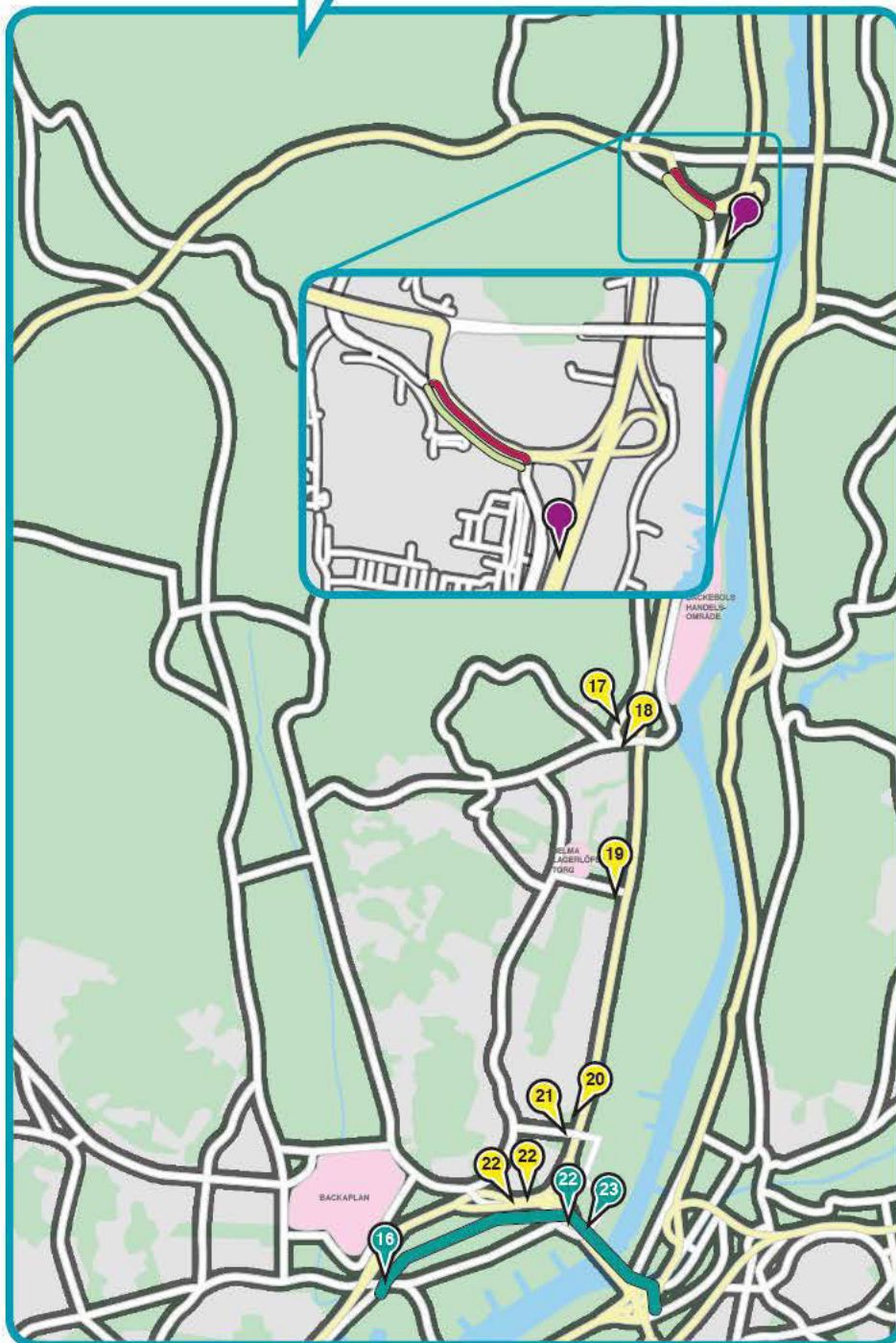
Läs mer om Påverkan, D2, jämfört med befintlig lösning (A).

Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Ökad trafik och risk för ökad trängsel på delar av E6 och Lundbyleden. Minskad genomfartstrafik på Litteraturgatan och Gamla Böneredsvägen.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Risk för ökade utsläpp längs Lundbyleden till följd av ökad trafik.
Effekter på trafiksäkerheten.	Viss positiv effekt då trafiken minskar på lokalgatorna där konflikterna med oskyddade trafikanter är som flest.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativt underlag för bedömning saknas.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Försämrade framkomlighet för kollektivtrafiken till följd av ökade trafikflöden på E6 och Lundbyleden minskar bussens konkurrenskraft.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna är beroende av hur stort intäktsbortfallet blir till följd av undantag från trängselskatt. Intäkterna bedöms dock bli lägre än för alternativ D1 (-5 till + 5 miljoner/år). Investeringskostnader för att sätta upp två nya betalstationer och ta bort sju uppgår till cirka 9 mkr. Undantaget medför risk för högre administrativa kostnader till följd av ökad mängd överklaganden och omprövningar.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Backastationerna tas bort men två nya stationer längre norrut kan upplevas ologiskt. Undantag från trängselskatt kan upplevas orättvist gentemot boende som inte har motsvarande undantag.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet till Bäckebo och Tagene återvinningscentral för boende i Backa och en stor del av övriga Hisingen. Försämrade tillgänglighet till Bäckebo för boende norr om stationerna (bortsett Kärra och Gerrebacka) och öster om Angeredsbron. Försämrade tillgänglighet norrut för boende i södra Kärra.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Minskade trafikflöden genom Backa underlättar möjligheterna till förtätning och stadsomvandling. Förbättrad tillgänglighet mellan Kärra och Backa
Övriga identifierade aspekter.	Undantag från trängselskatt för boende i norra Kärra och Gerrebacka. Att införa ett undantag innebär att Transportstyrelsens centralsystem måste ändras. Det medför att framtida ändringar i centralsystemet kan bli dyrare på grund av komplexiteten, även ändringar som inte direkt har med undantaget att göra.

Alternativ D3

Flytta stationer



"Låt förbindelser mellan Lundbyleden och E6 Kungälvleden samt mellan E6 Kungälvleden och Backa vara obeskattade. Beskatta E6 Kungälvleden mellan Klarebergsmotet och Kärramotet. Begränsa möjligheten att ta sig runt den nya betalstationen genom att stänga förbindelsen mellan Kärravägen och Klarebergsmotet och samtidigt öppna en lokalvägskoppling mellan Ellesbovägen och Kärravägen."

- Trängselskattområde
 - Fysisk barriär som kopplar Ellesbovägen till Kärravägen utan koppling mot Klarebergsmotet
 - Ny sträckning av Ellesbovägen/Kärravägen
 - Befintliga betalstationer
 - Befintliga betalstationer som tas bort
 - Nya betalstationer
- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
 17 = Tagenevägen
 18 = Skälltorpsvägen
 19 = Backadalen
 20 = Tingstadsmotet avfart E6
 21 = Tingstadsvägen
 22 = Ringömotet
 23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, D3, jämfört med befintlig lösning (A).

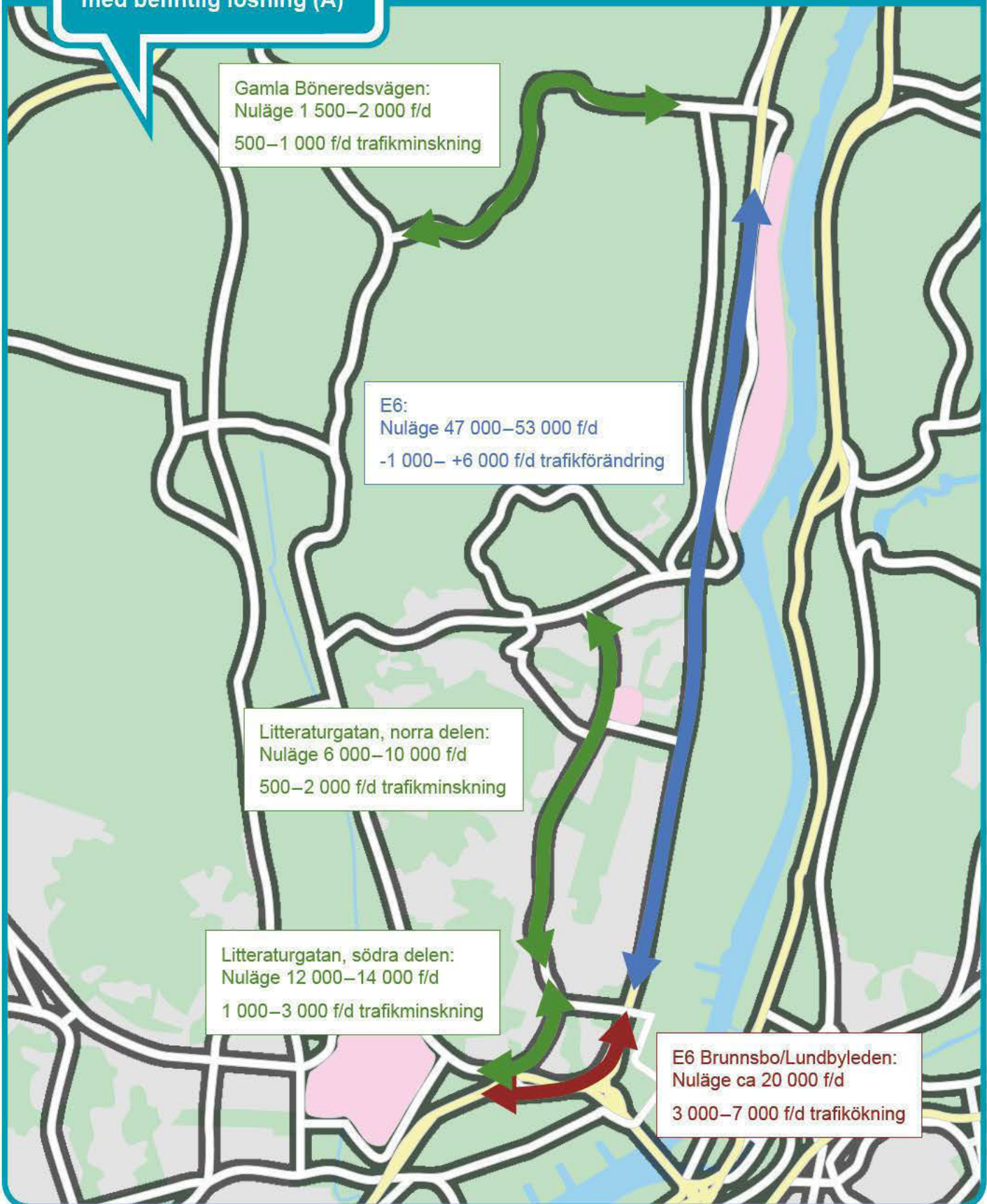
Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Återfår friheter, lite mer rättvist jämfört med liknande områden utanför TS-området. DOCK, vi kan fortfarande inte åka norrut ut från stan utan att betala trängselskatt. Det är absurt!
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Återfår friheter om vi behöver in i Backa, mer rättvist jämfört med liknande områden utanför TS-området. Ny lokalväg är bra, så vi slipper samsas med långtradarna i Klarebergsmotet. Oro för att genomfarts- trafik kommer in via korsningen Norrleden och Ellesbovägen för att slippa trängselskatten.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Backa får fördelar men Ringön blir utan fördelar, båda områdena drabbas av lite ökad trängsel på E6an.
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	Bättre tillgänglighet för kunder från delar av Hisingen. MEN kunder i Kungälv, Ale mm måste nu börja betala trängselskatt.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	De säger att de lyssnade på oss men resultatet blev ett slag i luften utan tillräcklig effekt.
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Vår gemensamma röst blev tillräckligt stark. Vi flyttade visserligen några problem till Kungälv o dylikt som inte varit med i någon dialog.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Etablissemangen har lyssnat på oss och ändrar sig. MEN man valde en krystad lösning med betalstationer ute på vischan och stängda väg- korsningar ovanpå det. Det visar bara hur orättvis trängselskatten är!
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtättningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Viss risk för viss trafiköversvämning om E6an börjar gå fullt igen i framtiden. Alla trafikanter påverkas negativt av en överbelastning av biltrafik.
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Återfår en del lokaltrafik på E6an och Lundbyleden igen, vi kan leda till en viss ökning av trängseln igen.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Ingen större skillnad.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Risk att genomfarts- trafik i Kärra leder till svårigheter att bygga stad där.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Ingen större skillnad givet att kapaciteten i Klarebergsmotet inte blir sämre efter ombyggnaden av Ellesbovägen och Kärravägen.

Påverkan, D3, jämfört
med befintlig lösning (A)



Läs mer om Påverkan, D3, jämfört med befintlig lösning (A).

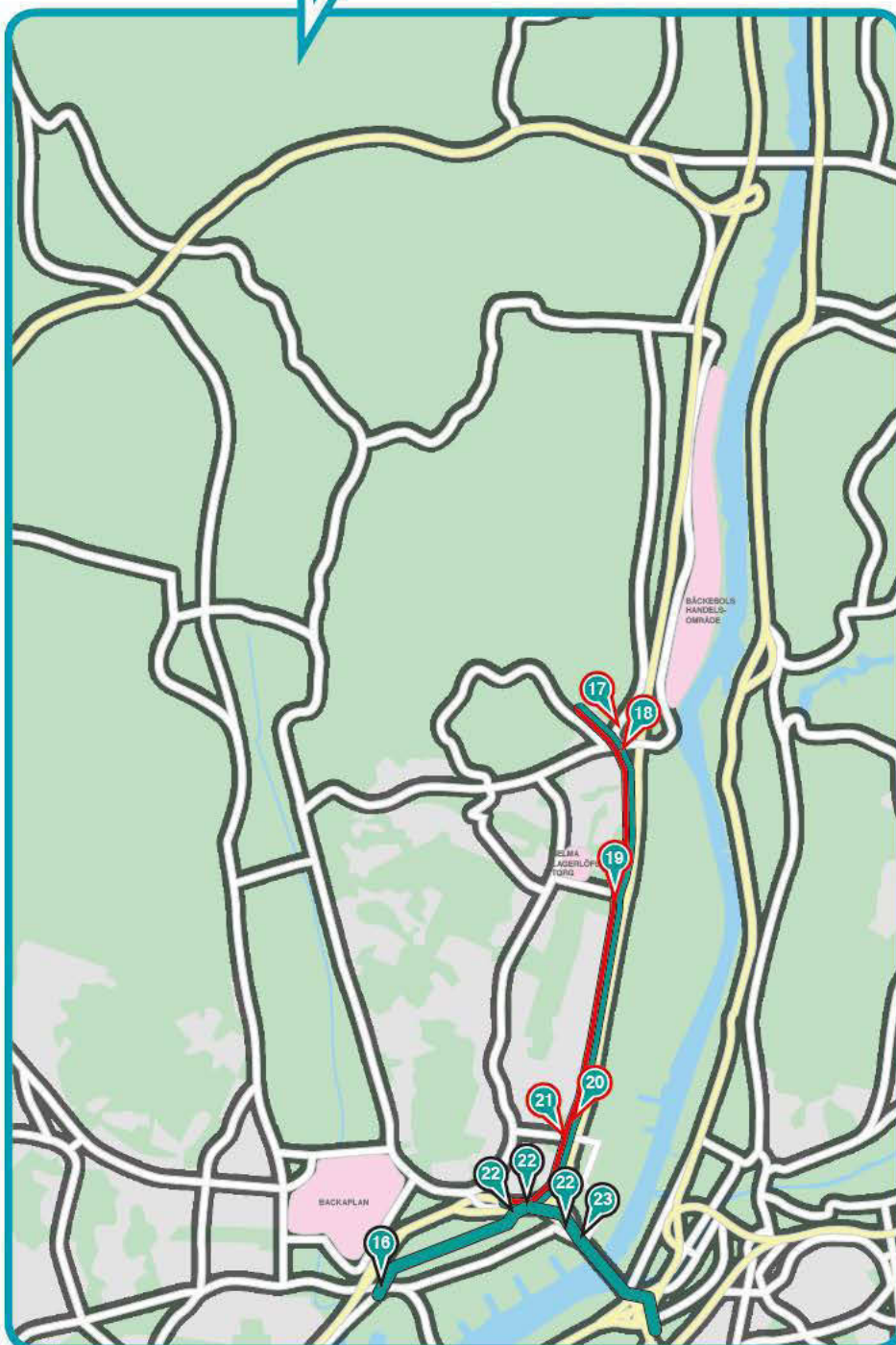
Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Ökad trafik och risk för ökad trängsel på delar av E6 och Lundbyleden. Minskad genomfartstrafik på Litteraturgatan och Gamla Böneredsvägen. Kraftigt ökad trafik på den nya vägkopplingen genom Kärra. Risk för kapacitetsproblem i korsningen Norrleden/Ellesbovägen på grund av ökad genomfartstrafik.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Risk för ökade utsläpp längs Lundbyleden. Risk för försämrad lokalmiljö i Kärra till följd av ökad genomfartstrafik.
Effekter på trafiksäkerheten.	Osäker effekt. Ökad genomfartstrafik i Kärra kan försämrade trafiksäkerheten i stadsdelen. Två väganslutningar till Klarebergsmotet (Ellesbovägen och Kärravägen) som bedöms som trafikfarliga tas bort, vilket förbättrar trafiksäkerheten. Trafiken genom Backa bedöms också minska.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgsområdet.	Kvantitativt underlag för bedömning saknas.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Försämrade framkomlighet för kollektivtrafiken till följd av ökade trafikflöden på E6 och Lundbyleden minskar bussens konkurrenskraft.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna är beroende av hur stor genomfartstrafiken blir på den nya lokalvägen och det finns därmed osäkerheter kring bedömningen. Intäkterna bedöms hamna mellan cirka -10 till +5 miljoner kronor per år. Investeringskostnader för att sätta upp en ny betalstation och ta bort sju befintliga uppgår till cirka 5 mkr. Investeringskostnader för ny lokalväg tillkommer.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa tas bort men två nya stationer längre norrut, vilket kan upplevas ologiskt.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet till Bäckebo och Tagenetippen för boende i Backa. Försämrade tillgänglighet till Bäckebo för boende norr om stationerna (bortsett Kärra och Gerrebacka) och öster om Angeredsbron. Dock möjlighet att nyttja ny lokalväg för att ta sig förbi trängsel-skatten.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Minskade trafikflöden genom Backa underlättar möjligheterna till förtätning och stadsomvandling. Ökade trafikflöden genom Kärra till följd av genomfartstrafik.
Övriga identifierade aspekter.	En ny vägkoppling krävs mellan Ellesbovägen och Kärravägen.

Alternativ E

Lägre trängselskatt

"Sänk trängselskatten från 8 kr till 0 kr kl 9.00–14.29 på betalstationerna nummer 17–21."



Trängselskattområde

Sträcka med sänkt trängselskatt

Befintliga betalstationer

Befintliga betalstationer med sänkt trängselskatt

16 = Hjalmar Brantingsgatan

17 = Tagenevägen

18 = Skälltorpsvägen

19 = Backadalen

20 = Tingstadsmotet avfart E6

21 = Tingstadsvägen

22 = Ringömotet

23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, E, jämfört med befintlig lösning (A).

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Om man kan göra sin resa mitt på dagen så innebär förslaget att man återfått vissa friheter. För dem som inte kan resa mitt på dagen är dock förslaget utan fördelar.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Om man kan göra sin resa mitt på dagen så innebär förslaget att man återfått vissa friheter. För dem som inte kan resa mitt på dagen är dock förslaget utan fördelar.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Vi kan i alla fall göra fler av våra dagärenden utan att betala trängsel-skatt jämfört med alt A. Ringön drar inga fördelar.
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	En liten förbättring då de kunder som kan åka mitt på vardagen nog söker sig till oss då istället för på helgen. Det underlättar helg-situationen lite grann.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	De säger att de lyssnade på oss men resultatet blev ett slag i luften utan tillräcklig effekt.
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Lösningen är bra enbart för dem som kan förlägga sina resor till mitt på dagen. Alla vi andra i Backa drar ingen nytta alls av detta. Förslaget splittrar oss och det vill vi inte!

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Bra att något görs! Dock relativt stor risk att åtgärden ses som ett slag i luften utan effekt och då kan en följd bli att acceptansen för systemet i stort minskar. Vi vill också ha avgiftminskning mitt på dagen!
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtättningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Skyddet mot genomfartstrafiken i högtrafik finns kvar men det finns en risk för ökad biltrafik genom Backa mitt på dagen, vilket kan innebära högre buller- och utsläppsnivåer
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Ingen större skillnad.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Ingen större skillnad. Intäktsbortfallet borde bli på hanterbar nivå.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Det finns en risk för att denna lösning gör att Backa får en stämpel om att här funkade det bäst om du är ledig mitt på dagarna. Risk för ökad genomfartstrafik mitt på dagen.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Ingen större skillnad.

Bedömning av trafikeffekter baseras på
Sampersberäkningar och trafikmätningar

Påverkan, E, jämfört med
befintlig lösning (A)

Gamla Böneredsvägen:
Nuläge 1 500–2 000 f/d
0–1000 f/d trafikminskning

E6:
Nuläge 47 000–53 000 f/d
500–5 000 f/d trafikökning

Litteraturgatan, norra delen:
Nuläge 6 000–10 000 f/d
-500– +1 500 f/d trafikförändring

Litteraturgatan, södra delen:
Nuläge 12 000–14 000 f/d
2 500–6 500 f/d trafikökning

E6 Brunnbo/Lundbyleden:
Nuläge ca 20 000 f/d
1 000–4 000 f/d trafikminskning

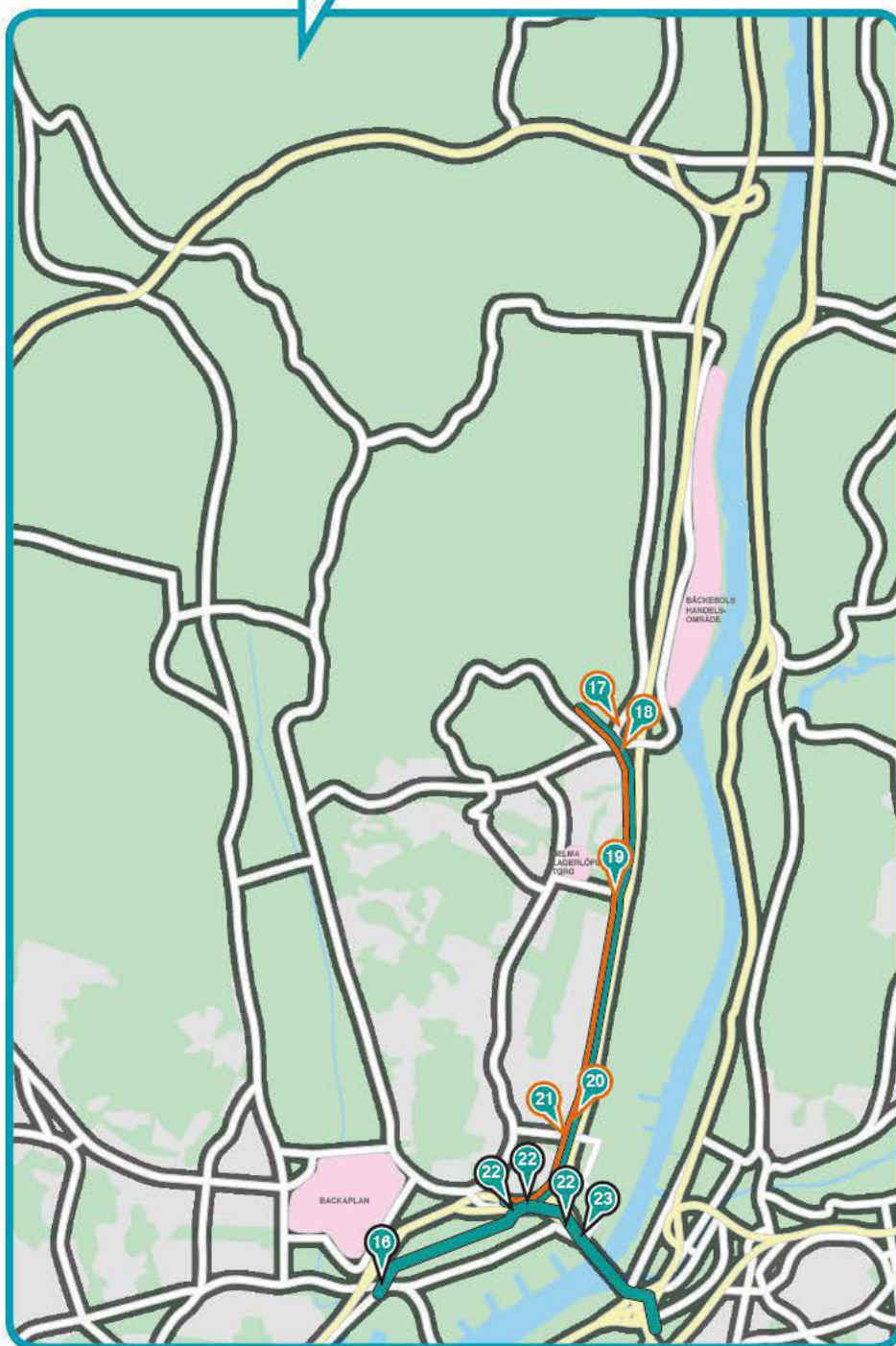
Läs mer om Påverkan, E, jämfört med befintlig lösning (A).

Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Ökad trafik på E6 och södra delen av Litteraturgatan under lågtrafik. Minskad trafik på Gamla Böneredsvägen.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Trafikökning på södra delen av Litteraturgatan leder till försämrad lokalmiljö för boende
Effekter på trafiksäkerheten.	Osäker effekt. Ökad trafik på södra delen av Litteraturgatan men minskad trafik på Gamla Böneredsvägen.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativt underlag för bedömning saknas
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Trafikökningen på Litteraturgatan bedöms ske under lågtrafik. Framkomligheten för kollektivtrafiken bör därför inte påverkas.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Minskade intäkter med cirka 5-15 miljoner per år.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa. Avgifterna under lågtrafik i Backastationerna lägre än för övriga stationer. Minskar enkelheten i systemet. Diskussion om motsvarande avgiftsminskning för andra trängselskattestationer i Göteborg kan uppkomma.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet till Bäckebo under lågtrafik för boende i Backa och resterande Hisingen. Förbättrad tillgänglighet under lågtrafik till Backaplan och Selma Lagerlöfs torg för boende norr om Backa. Förbättrad tillgänglighet norrut och till återvinningscentralen i Tagene under lågtrafik för boende i Backa.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen)	Ökning av trafikflödena på södra delen av Litteraturgatan under lågtrafik. Försvårar möjligheterna till förtätning och stadsomvandling
Övriga identifierade aspekter.	–

Alternativ F1

I Backa är flerpassageregeln förlängd till tre timmar



"Förläng flerpassageregeln till tre timmar för passager genom betalstationerna 17–21.

(Om passager sker både genom Backastationerna och genom betalstationer i det övriga systemet, där normal flerpassageregeln gäller, ska den passage genom backastationerna som ligger tidsmässigt närmast passager i övriga systemet gälla som avgörande tidpunkt för den normala flerpassageregeln.)"

- Trängselskattområde
- Sträcka med befintliga betalstationer som får antingen förlängd flerpassageregeln eller ett undantag för flerpassager
- Befintliga betalstationer
- Befintliga betalstationer med antingen förlängd flerpassageregeln eller ett undantag för flerpassager

- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
- 17 = Tagenevägen
- 18 = Skälltorpsvägen
- 19 = Backadalen
- 20 = Tingstadsmotet avfart E6
- 21 = Tingstadsvägen
- 22 = Ringömotet
- 23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, F1, jämfört med befintlig lösning (A).

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Ger en liten förbättring för vissa korta fritids och handelsresor.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Ger en liten förbättring för vissa korta fritids och handelsresor.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Vi kan i alla fall göra fler av våra dagärenden utan att betala flera trängselskatter jämfört med alt A. Ringön drar inga fördelar.
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	En liten förbättring då de kunder som kan åka mitt på vardagen nog söker sig till oss då istället för på helgen. Det underlättar helg-situationen lite grann.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	De säger att de lyssnade på oss men resultatet blev ett slag i luften utan tillräcklig effekt.
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Ingen större skillnad.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Bra att något görs! Dock relativt stor risk att åtgärden ses som ett slag i luften utan effekt och då kan en följd bli att acceptansen för systemet i stort minskar.
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtätningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Ingen större skillnad.
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Ingen större skillnad.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Ingen större skillnad. Intäktsbortfallet borde bli på hanterbar nivå.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Ingen större skillnad.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Ingen större skillnad.

Bedömning av trafikeffekter baseras på
Sampersberäkningar för andra alternativ
samt trafikmätningar

Påverkan, F1, jämfört
med befintlig lösning (A)

Gamla Böneredsvägen:
Nuläge 1 500–2 000 f/d
0–1 000 f/d trafikminskning

E6:
Nuläge 47 000–53 000 f/d
500–5 000 f/d trafikökning

Litteraturgatan, norra delen:
Nuläge 6 000–10 000 f/d
-500– +1 500 f/d trafikförändring

Litteraturgatan, södra delen:
Nuläge 12 000–14 000 f/d
2 500–6 500 f/d trafikökning

E6 Brunnbo/Lundbyleden:
Nuläge ca 20 000 f/d
1 000–4 000 f/d trafikminskning

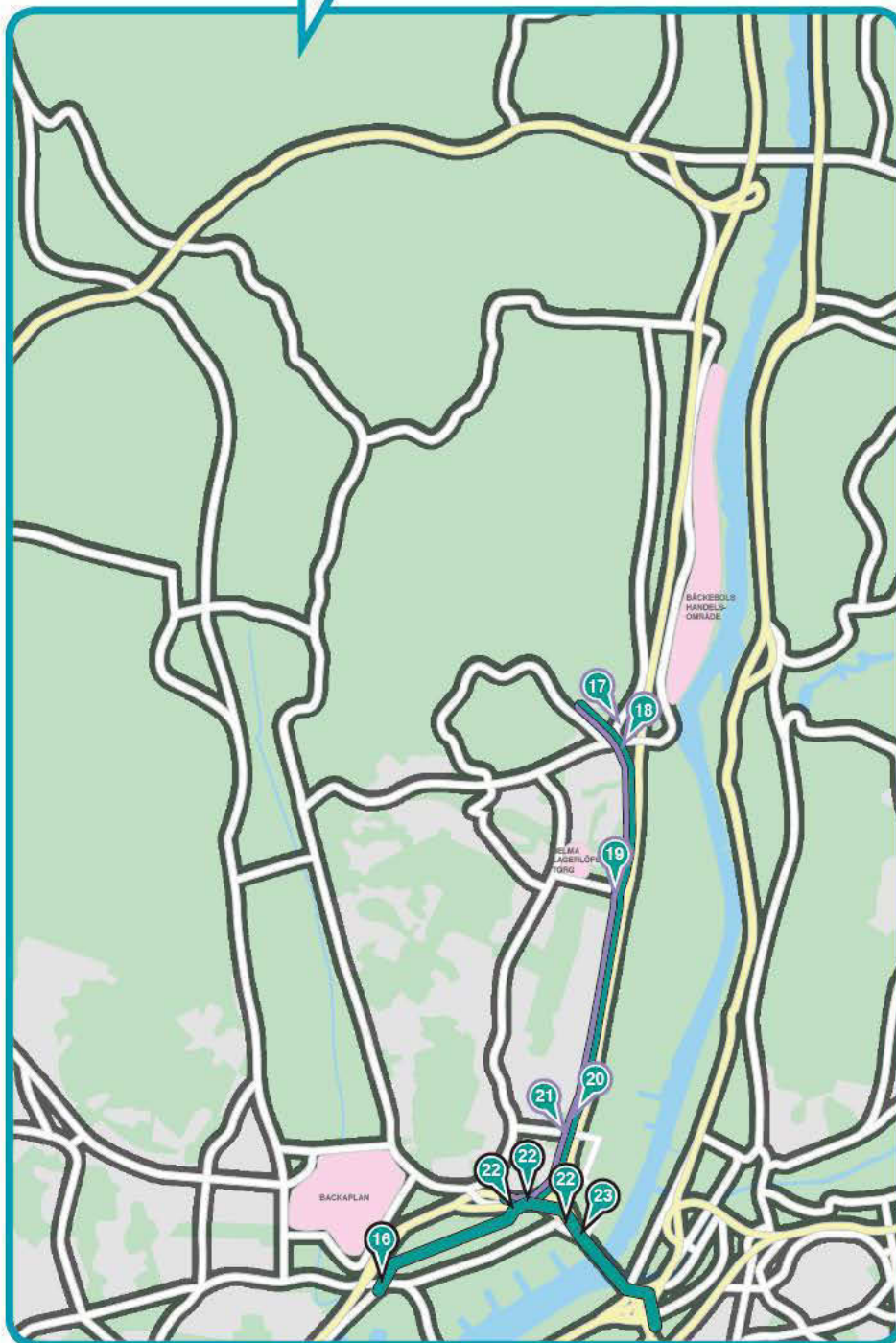
Läs mer om Påverkan, F1, jämfört med befintlig lösning (A).

Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Ökad genomfartstrafik i Backa, framförallt på södra delen av Litteraturgatan. Trafikflödena på E6 bedöms också öka medan Lundbyleden bedöms få minskad trafik.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Trafikökning på södra delen av Litteraturgatan leder till försämrad lokalmiljö för boende.
Effekter på trafiksäkerheten.	Risk för försämrad trafiksäkerhet till följd av ökad genomfartstrafik i Backa.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativt underlag för bedömning saknas.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Risk att kollektivtrafikens framkomlighet på Litteraturgatan påverkas negativt till följd av ökade trafikflöden.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna bedöms minska med 5-15 miljoner per år
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa finns kvar. Olika tillämpning av flerpassage-regeln för olika stationer i trängselskatteområdet innebär att enkelheten i systemet minskar. Diskussion om motsvarande anpassning av trängselskattesystemet i andra delar av Göteborg kan uppkomma.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Viss förbättrad tillgänglighet till Bäckebo för boende i Backa och övriga Hisingen. Viss förbättrad tillgänglighet till Backaplan och Selma Lagerlöfs torg för boende norr om Backa. Viss förbättrad tillgänglighet norrut och till återvinningscentralen i Tagene för boende i Backa.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen)	Ökad genomfartstrafik genom Backa, huvudsakligen på södra delen av Litteraturgatan, försvårar planerna på förtätning och stadsomvandling. Något förbättrad tillgänglighet mellan Backa och Kärra.
Övriga identifierade aspekter.	Alternativet innebär att Transportstyrelsens centralsystem måste ändras. Det medför att framtida ändringar i centralsystemet kan bli dyrare på grund av komplexiteten, även ändringar som inte direkt har med undantaget att göra.

Alternativ F2

Fria dubbel- passager i Backa



"Om du passerar betalstationerna i Backa två gånger inom tre timmar blir du helt befriad från trängselskatt för denna resa."

(Om du passerar någon övrig betalstation i resten av systemet utanför backa räknas flerpassageregeln från den första passagen av dessa betalstationer. "Passerar du tre eller fler stationer i Backaområdet inom tre timmar är det den tredje betalstations-passagen som påverkar flerpassageregeln mm.)

-  Trängselskattområde
-  Sträcka med befintliga betalstationer som får antingen förlängd flerpassageregeln eller ett undantag för flerpassager
-  Befintliga betalstationer
-  Befintliga betalstationer med antingen förlängd flerpassageregeln eller ett undantag för flerpassager

- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
- 17 = Tagenevägen
- 18 = Skälltorpsvägen
- 19 = Backadalen
- 20 = Tingstadsmotet avfart E6
- 21 = Tingstadsvägen
- 22 = Ringömotet
- 23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, F2, jämfört med befintlig lösning (A).

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Ger en förbättring för vissa korta fritids och handelsresor samt för dem som bor i ex Backa och har dagisplats i Kärra.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Ger en förbättring för vissa korta fritids och handelsresor samt för dem som bor i ex Kärra och har dagisplats i Backa.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Vi kan i alla fall göra fler av våra ärenden utan att betala trängselskatt jämfört med alt A. Ringön drar inga fördelar.
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	Bättre tillgänglighet för kunder från Hisingen. Minskad trängsel i affärer på helger. Sänkta personalkostnader.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas.	De säger att de lyssnade på oss men resultatet blev ett slag i luften utan tillräcklig effekt.
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Betalstationerna är kvar i Backa men etablissemangen har lyssnat på oss. Vår gemensamma röst blev tillräckligt stark. Vi flyttade inte våra problem någon annanstans.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Bra att något görs! Dock relativt stor risk att åtgärden ses som ett slag i luften utan tillräcklig effekt och då kan en följd bli att acceptansen för systemet i stort minskar. Dessutom kan ändringen betyda stora administrationskostnader över lång tid vilket kan uppfattas som ett högt pris. Kan bli komplicerat om vi åker igenom Backastationerna. Hur vet vi vad som gäller där? Risk att andra stadsdelar också vill ha denna regel.
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtättningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Ingen större skillnad.
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Ingen större skillnad.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Ingen större skillnad. Intäktsbortfallet börjar bli rätt stora om detta alternativ väljs. Dessutom lite orolig för administrationskostnaderna för att upprätthålla systemet.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Ingen större skillnad.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Ingen större skillnad.

Bedömning av trafikeffekter baseras på
Sampersberäkningar för andra alternativ
samt trafikmätningar

Påverkan, F2, jämfört
med befintlig lösning (A)

Gamla Böneredsvägen:
Nuläge 1 500–2 000 f/d
0–1 000 f/d trafikminskning

E6:
Nuläge 47 000–53 000 f/d
500–6 000 f/d trafikökning

Litteraturgatan, norra delen:
Nuläge 6 000–10 000 f/d
-500– +2 500 f/d trafikförändring

Litteraturgatan, södra delen:
Nuläge 12 000–14 000 f/d
3 000–7 000 f/d trafikökning

E6 Brunnbo/Lundbyleden:
Nuläge ca 20 000 f/d
2 000–5 000 f/d trafikminskning

Läs mer om Påverkan, F2, jämfört med befintlig lösning (A).

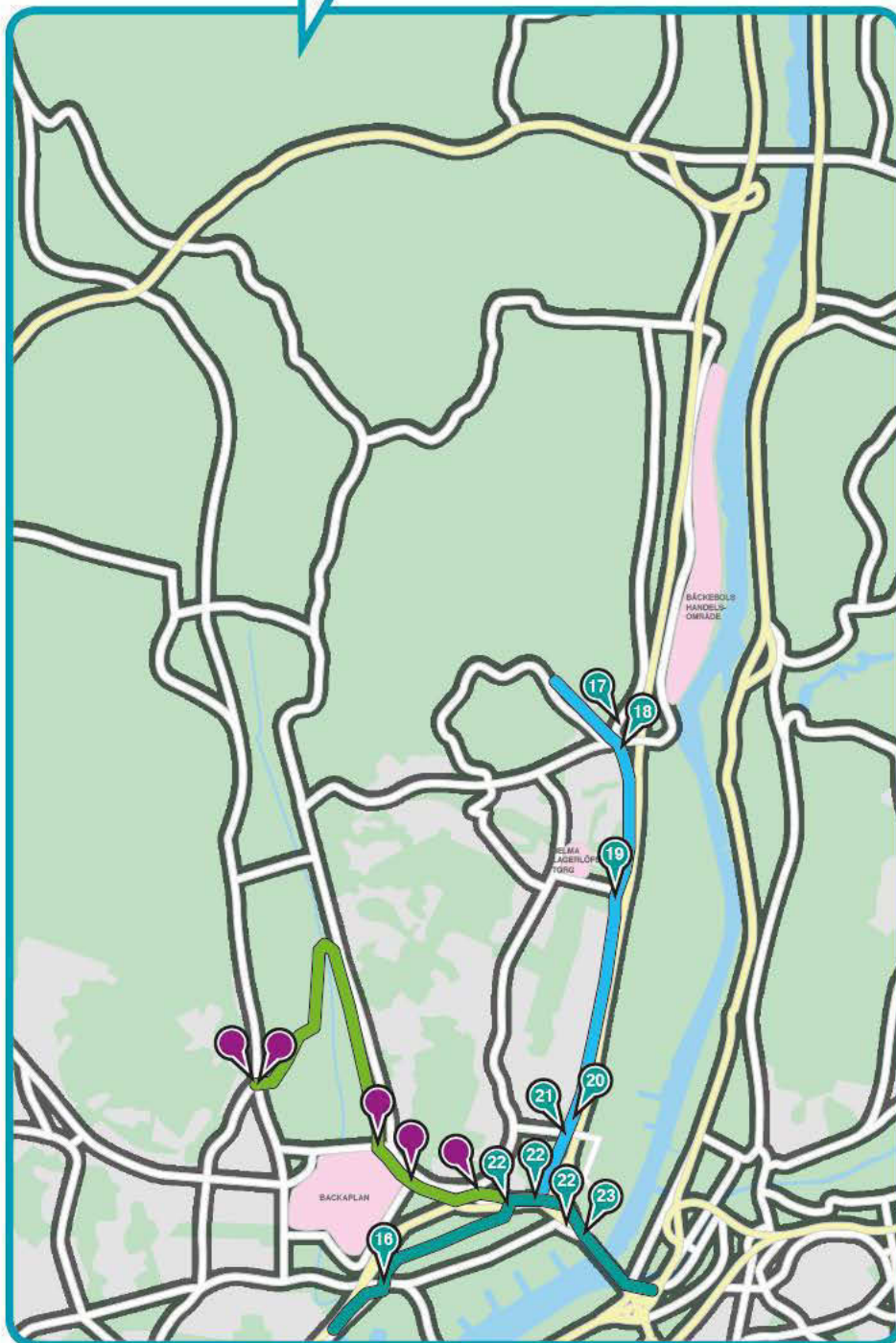
Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Ökad genomfartstrafik i Backa, framförallt på södra delen av Litteraturgatan. Trafikflödena på E6 bedöms också öka medan Lundbyleden bedöms få minskad trafik.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Trafikökning på södra delen av Litteraturgatan leder till försämrad lokalmiljö för boende.
Effekter på trafiksäkerheten.	Risk för försämrad trafiksäkerhet till följd av ökad genomfartstrafik i Backa.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Ej beräkningsbar effekt.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Risk att kollektivtrafikens framkomlighet på Litteraturgatan påverkas negativt till följd av ökade trafikflöden.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna bedöms minska med cirka 10-20 miljoner per år. Årliga merkostnader för drift av ett Lidingöundantag cirka 2,5 mkr. Undantaget medför risk för höga administrativa kostnader till följd av ökad mängd överklaganden och omprövningar.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa finns kvar. Ett undantag likt det som finns för Lidingö vid passage av vissa stationer medför att enkelheten i systemet minskar. Kan uppkomma diskussion om liknande undantag på andra platser i Göteborg.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet till Bäckebo och återvinningsstationen i Tagene för boende i Backa. Förbättrad tillgänglighet till Backaplan och Selma Lagerlöfs torg för boende norr om Backa. Viss förbättrad tillgänglighet norrut för boende i Backa.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Risk för oönskad genomfartstrafik i Backa försvårar planerna på förtätning och stadsomvandling.
Övriga identifierade aspekter.	Alternativet innebär att Transportstyrelsens centralsystem måste ändras. Det medför att framtida ändringar i centralsystemet kan bli dyrare på grund av komplexiteten, även ändringar som inte direkt har med undantaget att göra. Det kan finnas svårigheter att få igenom ett Lidingöbaserat undantag. Det nuvarande undantaget i Stockholm planeras tas bort och Transportstyrelsen avråder från införande av nytt undantag i Göteborg.

Alternativ

G

I Backa beskattas enbart genomfartstrafik



"Anta att vi målar betalstationerna 17–21 blåa och dessutom tillför nya betalstationer väster om Backa och målar dessa gröna. Enbart resor som passerar både blåa och gröna betalstationer inom en halvtimme beskattas med trängsel-skatt. Den senaste passagen av betalstationerna i Backaområdet påverkar flerpassageregeln."

(Systemet går att utvidga till att dämpa kvarvarande genomfartstrafik på Gamla Bönereds-vägen men även på Steneby-vägen och Torpvägen med ytterligare 1–3 betalstationer.)

-  Trängselskattområde
-  Sträcka med särskilda betalstationer i ett västligt skift
-  Sträcka med särskilda betalstationer i ett östligt skift
-  Befintliga betalstationer
-  Nya betalstationer
- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
- 17 = Tagenevägen
- 18 = Skälltorpsvägen
- 19 = Backadalen
- 20 = Tingstadsmotet avfart E6
- 21 = Tingstadsvägen
- 22 = Ringömotet
- 23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, G, jämfört med befintlig lösning (A).

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Nu kan vi nå arbete, handel och fritidsaktiviteter i närområdet utan att behöva betala en krystad trängselskatt. Lite komplicerat att förstå kanske, men det får vi leva med.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Nu kan vi nå arbete, handel och fritidsaktiviteter i närområdet utan att behöva betala en krystad trängselskatt. Lite komplicerat att förstå kanske, men det får vi leva med.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Backa mfl får fördelar men Ringön blir utan fördelar.
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	Bättre tillgänglighet för kunder från Hisingen. Minskad trängsel i affärer på helger. Sänkta personalkostnader.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	De säger att de lyssnade på oss men resultatet blev ett slag i luften utan tillräcklig effekt.
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Betalstationerna är kvar i Backa men etablissemangen har lyssnat på oss. Vår gemensamma röst blev tillräckligt stark. Vi flyttade inte våra problem någon annanstans.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Sympatier med Backaborna. Kan ses som en balanserad lösning som är bra för många och utan nya offer.
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtättningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Skyddet mot genomfartstrafik med bil finns och kan justeras om trängseln på E6 ökar. Resor i närområdet med bil är obeskattade medan resor till och från centrala Göteborg är beskattade som för alla andra.
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Ingen större skillnad.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Ingen större skillnad. Intäktsbortfallet borde bli på hanterbar nivå.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Ingen större skillnad i sak egentligen, men förändringen kan leda till framtidstro, intresse och optimism för området, vilket är viktiga drivkrafter för att stadsutveckla. Lokal service kan locka kunder från E6an utan att de behöver betala trängselskatt.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Ingen större skillnad.

Bedömning av trafikeffekter baseras på
Sampersberäkningar för andra alternativ
samt trafikmätningar

Påverkan, G, jämfört med
befintlig lösning (A)

Gamla Böneredsvägen:
Nuläge 1 500–2 000 f/d
0–1 000 f/d trafikminskning

E6:
Nuläge 47 000–53 000 f/d
500–4 000 f/d trafikökning

Litteraturgatan, norra delen:
Nuläge 6 000–10 000 f/d
0–2 000 f/d trafikminskning

Litteraturgatan, södra delen:
Nuläge 12 000–14 000 f/d
1 000–3 000 f/d trafikminskning

E6 Brunnsbo/Lundbyleden:
Nuläge ca 20 000 f/d
+/- 1 000 f/d trafikförändring

Läs mer om Påverkan, G, jämfört med befintlig lösning (A).

Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Trafiken bedöms minska något på Litteraturgatan och Gamla Böneredsvägen men öka på E6.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Inga stora effekter. Fortsatt skydd mot genomfartstrafik i Backa.
Effekter på trafiksäkerheten.	Viss positiv effekt då trafiken minskar på lokalgatorna där konflikterna med oskyddade trafikanter är som flest.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativa underlag för bedömning saknas.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Kollektivtrafikens framkomlighet bedöms inte påverkas.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna bedöms minska med 5-15 miljoner per år. Fem nya betalstationer innebär investeringskostnader på 20 miljoner.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa finns kvar. Alternativet kan bli upplevt som komplicerat och svårt att förstå. Dock endast en begränsad mängd bilister som behöver förstå alternativet. Dessa gynnas och kan därför antas kunna ha visst överseende med komplexiteten. Diskussion om det "västliga skaffets" placering kan uppkomma.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet till Bäckebo för boende i Backa. Förbättrad tillgänglighet till Selma Lagerlöfs torg för boende norr om Backa. Förbättrad tillgänglighet norrut och till återvinningsstationen i Tagene för boende i Backa.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Trafiken bedöms minska på Litteraturgatan vilket möjliggör planerna på stadsutvecklingen längs denna. Alternativet skapar ökad tillgänglighet med bil inom stadsdelen Norra Hisingen.
Övriga identifierade aspekter.	Alternativet innebär att Transportstyrelsens centralssystem måste ändras. Det medför att framtida ändringar i centralsystemet kan bli dyrare på grund av komplexiteten, även ändringar som inte direkt har med undantaget att göra.

Alternativ H1

Undantag för boende i Brunnsbo, Backa, Skälltorp och Skogome



"En privatägd bil vars ägare har sin adress enligt vägtrafikregistret i Brunnsbo, Backa, Skälltorp och Skogome är automatiskt undantagen trängselskatt vid passage genom betalstationerna 17–21. Flerpassageregeln ska för dessa bilar tillämpas enbart på passager genom övriga betalstationer i trängselskattesystemet. Maximalt två bilar per person kan undantas. Om någon äger fler än två trängsel-skattepliktiga fordon är det de två fordon med lägst koldioxidutsläpp som undantas."

-  Trängselskattområde
 -  Sträcka med fastighetsbaserat undantag
 -  Befintliga betalstationer
 -  Befintliga betalstationer med med fastighetsbaserat undantag
 -  Ungefärligt område för undantag
- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
 17 = Tagenevägen
 18 = Skälltorpsvägen
 19 = Backadalen
 20 = Tingstadsmotet avfart E6
 21 = Tingstadsvägen
 22 = Ringömotet
 23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, H1, jämfört med befintlig lösning (A).

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

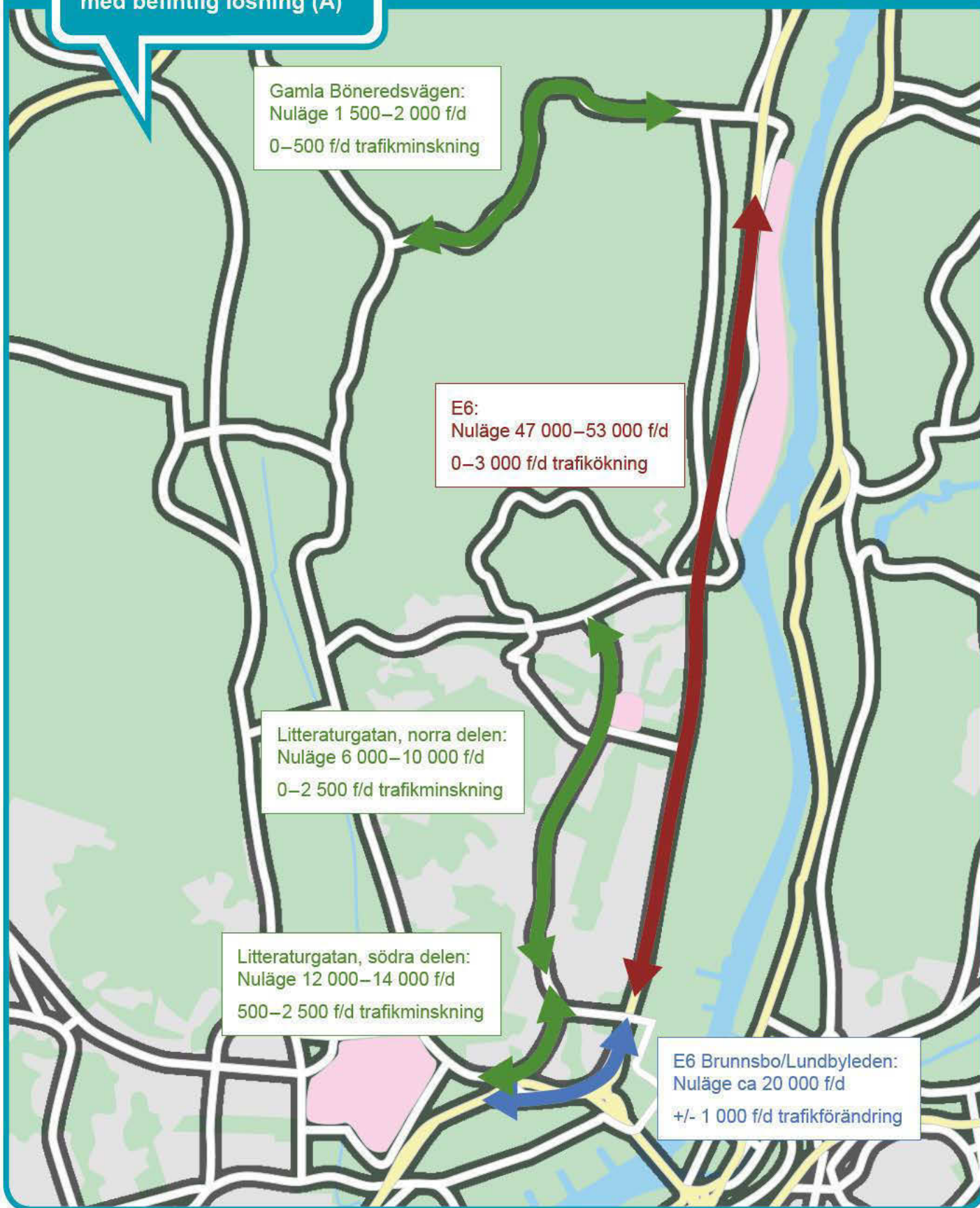
Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Nu kan vi nå arbete, handel och fritidsaktiviteter i närområdet utan att behöva betala en krystad trängselskatt.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Kul för Backaborna att återfå friheter men vi blev kvar i det "gamla systemet" och får varken för eller nackdelar av ändringen.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Företagen på Ringön drar inga fördelar av förslaget. Förslaget är bra för anställda som bor i Backa och för oss företagare som använder privat bil i tjänsten. Men varför omfattas inte de företagsägda bilarna som tillhör företagen i området?
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	De som fick undantaget hittar tillbaka till oss nu. Dock fortfarande knöligt för våra kunder väster om Backa att ta sig till oss annat än via Norrleden. Men skönt att vi inte tappade några nya kundgrupper i alla fall.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	Betalstationerna är kvar i Backa men etablissemangen har lyssnat på oss. Vår gemensamma röst blev tillräckligt stark. Vi flyttade inte våra problem någon annanstans.
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Backaborna vinner på förslaget men stadsdelen splittras med många som är kvar i det "gamla systemet" och nu kommer nog ingen att orka ändra det en gång till.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Sympatier med Backaborna. Kan ses som en balanserad lösning som är bra för många och utan nya offer. Risk för diskussion om att införa undantag på andra platser i Göteborg.
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtätningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Skyddet mot genomfartstrafik med bil finns och kan justeras om trängseln på E6 ökar. Resor i närområdet med bil är obeskattade medan resor till och från centrala Göteborg är beskattade som för alla andra.
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Ingen större skillnad.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Ingen större skillnad. Intäktsbortfallet borde bli på hanterbar nivå.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Ingen större skillnad i sak egentligen, men förändringen kan leda till framtidstro, intresse och optimism för området, vilket är viktiga drivkrafter för att stadsutveckla. Dock kommer lokal kommersiell service få svårt att locka kunder som inte omfattas av undantaget.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Ingen större skillnad.

Bedömning av trafikeffekter baseras på
Sampersberäkningar för andra alternativ
samt trafikmätningar

Påverkan, H1, jämfört
med befintlig lösning (A)



Läs mer om Påverkan, H1, jämfört med befintlig lösning (A).

Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Små flödeseffekter. Viss minskning av trafiken på Litteraturgatan och på Gamla Böneredsvägen. Viss ökning av trafiken på E6.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Inga betydande effekter.
Effekter på trafiksäkerheten.	Viss positiv effekt då trafiken minskar på lokalgatorna där konflikterna med oskyddade trafikanter är som flest.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativa underlag för bedömning saknas.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Kollektivtrafikens framkomlighet bedöms inte påverkas.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna bedöms minska med cirka 5-15 miljoner per år. Kostnader för att implementera ett fastighetsbaserat undantag bedöms till cirka 0,75 mkr. Undantaget medför risk för höga administrativa kostnader till följd av ökad mängd överklaganden och omprövningar.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa finns kvar. Undantag från trängselskatt kan upplevas orättvist gentemot boende som inte har motsvarande undantag. Kan väcka diskussion om undantag i andra delar av Göteborg.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet norrut, till Bäckebo samt till återvinningsstationen i Tagene för boende i Backa.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Trafiken bedöms minska på Litteraturgatan vilket möjliggör planerna på stadsutvecklingen längs denna.
Övriga identifierade aspekter.	Undantag från trängselskatt för boende i Backa för resor genom betalstationerna i Backa. Att införa ett undantag innebär att Transportstyrelsens centralsystem måste ändras. Det medför att framtida ändringar i centralsystemet kan bli dyrare på grund av komplexiteten, även ändringar som inte direkt har med undantaget att göra.

Alternativ H2

Undantag för boende inom stadsdelen Norra Hisingen



"En privatägd bil vars ägare har sin adress enligt vägtrafikregistret i stadsdelsområdet Norra Hisingen är automatiskt undantagen trängselskatt vid passage genom betalstationerna 17–21. Flerpassageregeln ska för dessa bilar tillämpas enbart på passager genom övriga betalstationer i trängselskattesystemet. Maximalt två bilar per person kan undantas. Om någon äger fler än två trängsel-skattepliktiga fordon är det de två fordon med lägst koldioxid-utsläpp som undantas."

- Trängselskattområde
- Sträcka med fastighets-baserat undantag
- Befintliga betalstationer
- Befintliga betalstationer med med fastighets-baserat undantag
- Ungefärligt område för undantag

- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
- 17 = Tagenevägen
- 18 = Skälltorpsvägen
- 19 = Backadalen
- 20 = Tingstadsmotet avfart E6
- 21 = Tingstadsvägen
- 22 = Ringömotet
- 23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, H2, jämfört med befintlig lösning (A).

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

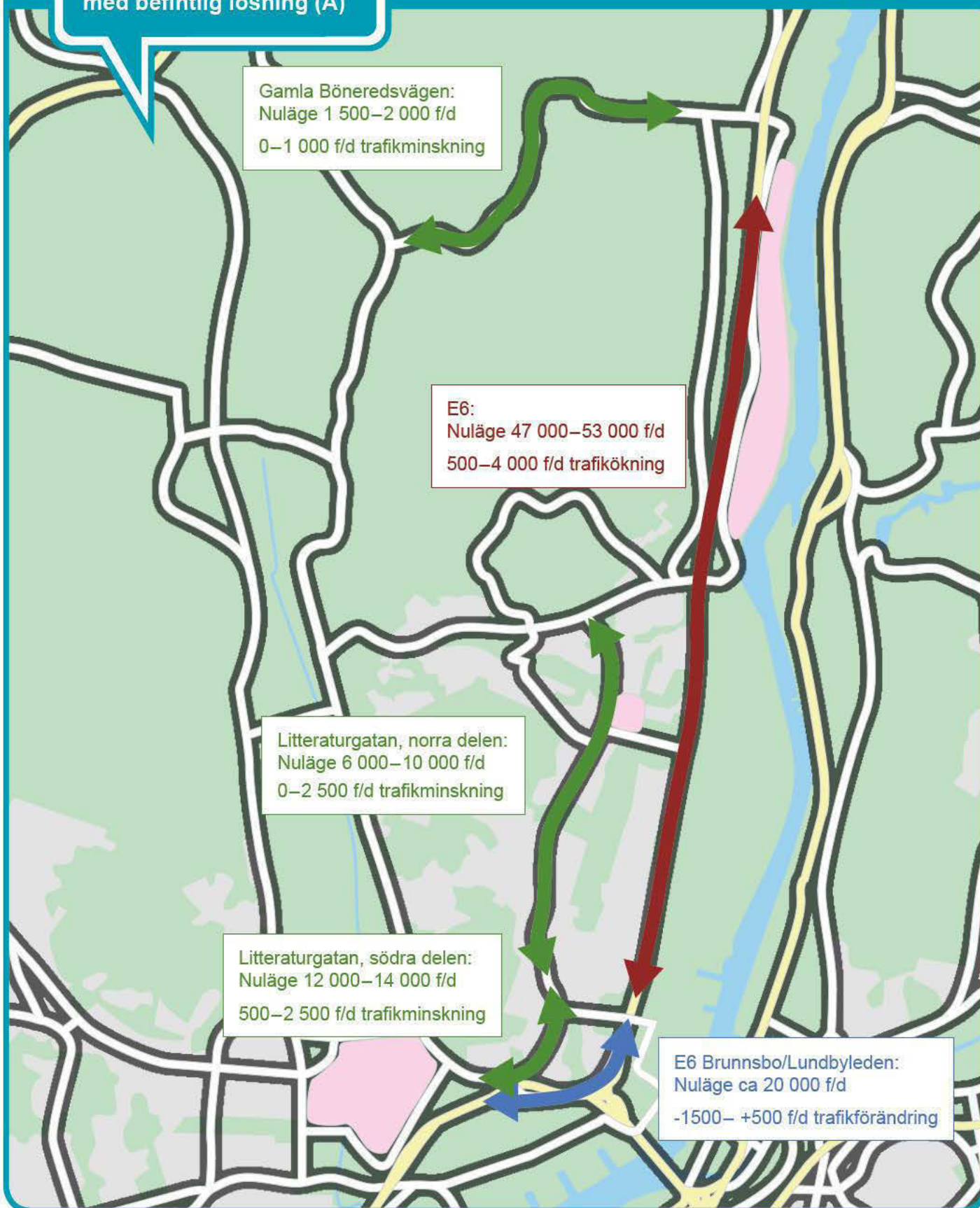
Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Nu kan vi nå arbete, handel och fritidsaktiviteter i närområdet utan att behöva betala en krystad trängselskatt.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärre mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Nu kan vi nå arbete, handel och fritidsaktiviteter i närområdet utan att behöva betala en krystad trängselskatt.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Företagen på Ringön drar inga fördelar av förslaget. Förslaget är bra för anställda som bor i SDN Norra Hisingen och för oss företagare som använder privat bil i tjänsten. Men varför omfattas inte de företagsägda bilarna som tillhör företagen i området?
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	De som fick undantaget hittar tillbaka till oss nu. Dock fortfarande knöligt för våra kunder längst västerut på Hisingen att ta sig till oss annat än via Norrleden. Men skönt att vi inte tappade några nya kundgrupper i alla fall.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	Etablissemangen har lyssnat på oss men betalstationerna i Backa står kvar. Mer rättvis lösning för oss. Balans med sydväst.
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Vår gemensamma röst blev tillräckligt stark. Vi flyttade inte våra problem någon annanstans.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Sympatier med Backaborna. Kan ses som en balanserad lösning som är bra för många och utan nya offer. Risk för diskussion om att införa undantag på andra platser i Göteborg.
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtättningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Skyddet mot genomfartstrafik med bil finns och kan justeras om trängseln på E6 ökar. Resor i närområdet med bil är obeskattade medan resor till och från centrala Göteborg är beskattade som för alla andra.
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Ingen större skillnad.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Ingen större skillnad. Intäktsbortfallet borde bli på hanterbar nivå.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Ingen större skillnad i sak egentligen, men förändringen kan leda till framtidstro, intresse och optimism för området, vilket är viktiga drivkrafter för att stadsutveckla. Dock kommer lokal kommersiell service få svårt att locka kunder som inte omfattas av undantaget.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Ingen större skillnad.

Bedömning av trafikeffekter baseras på
Sampersberäkningar för andra alternativ
samt trafikmätningar

Påverkan, H2, jämfört
med befintlig lösning (A)

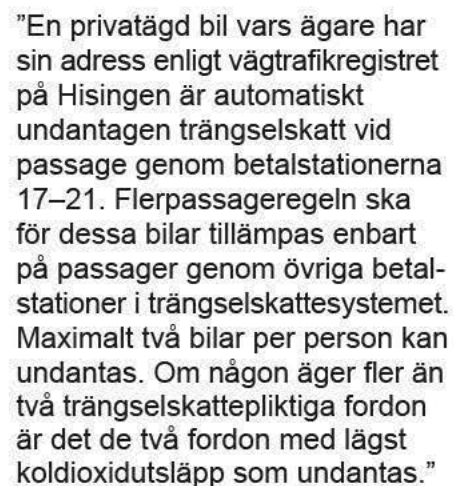


Läs mer om Påverkan, H2, jämfört med befintlig lösning (A).

Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Små flödeseffekter. Viss minskning av trafiken på Litteraturgatan och på Gamla Böneredsvägen. Viss ökning av trafiken på E6.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Inga betydande effekter.
Effekter på trafiksäkerheten.	Viss positiv effekt då trafiken minskar på lokalgatorna där konflikterna med oskyddade trafikanter är som flest.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativa underlag för bedömning saknas.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Kollektivtrafikens framkomlighet bedöms inte påverkas.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna bedöms minska med cirka 5-15 miljoner per år. Kostnader för att implementera ett fastighetsbaserat undantag cirka 0,75 mkr. Undantaget medför risk för höga administrativa kostnader till följd av ökad mängd överklaganden och omprövningar. Ju fler som omfattas av undantaget desto större blir risken för höga administrativa kostnader.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa finns kvar. Undantag från trängselskatt kan upplevas orättvist gentemot boende som inte har motsvarande undantag. Kan väcka diskussion om undantag i andra delar av Göteborg.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet norrut, till Bäckebo samt till återvinningscentralen i Tagene för boende på norra Hisingen.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Trafiken bedöms minska på Litteraturgatan vilket möjliggör planerna på stadsutvecklingen längs denna.
Övriga identifierade aspekter.	Undantag från trängselskatt för boende på Norra Hisingen för resor genom betalstationerna i Backa. Att införa ett undantag innebär att Transportstyrelsens centralsystem måste ändras. Det medför att framtida ändringar i centralsystemet kan bli dyrare på grund av komplexiteten, även ändringar som inte direkt har med undantaget att göra.

Undantag för boende på hela Hisingen



-  Trängselskattområde
 -  Sträcka med fastighetsbaserat undantag
 -  Befintliga betalstationer
 -  Befintliga betalstationer med med fastighetsbaserat undantag
 -  Ungefärligt område för undantag
- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
17 = Tagenevägen
18 = Skälltorpsvägen
19 = Backadalen
20 = Tingstadsmotet avfart E6
21 = Tingstadsvägen
22 = Ringömotet
23 = Salsmästaregatan

76

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Nu kan vi nå arbete, handel och fritidsaktiviteter i närområdet utan att behöva betala en krystad trängselskatt. Dock har genomfartstrafiken i Brunnsbo ökat kraftigt.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Nu kan vi nå arbete, handel och fritidsaktiviteter i närområdet utan att behöva betala en krystad trängselskatt.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Företagen på Ringön drar inga fördelar av förslaget. Förslaget är bra för anställda som bor i SDN Norra Hisingen och för oss företagare som använder privat bil i tjänsten. Men varför omfattas inte de företagsägda bilarna som tillhör företagen i området?
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	Bättre tillgänglighet för kunder från Hisingen. Minskad trängsel i affärer på helger. Sänkta personalkostnader.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	Etablissemangen har lyssnat på oss men betalstationerna i Backa står kvar. Mer rättvis lösning för oss. Balans med sydväst.
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Vår gemensamma röst blev tillräckligt stark. Vi flyttade inte våra problem någon annanstans.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Sympatier med Backaborna. Kan ses som en balanserad lösning som är bra för många och utan nya offer. Risk för diskussion om att införa undantag på andra platser i Göteborg.
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtättningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Skyddet mot genomfartstrafik med bil finns och kan justeras om trängseln på E6 ökar. Resor i närområdet med bil är obeskattade medan resor till och från centrala Göteborg är beskattade som för alla andra.
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Risk för relativt stor trafikökning på E6 vilket leder till att vi återigen har svår trängsel där.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Intäktsbortfallet börjar bli besvärande och riskerar att urholka medfinansieringen av det västsvenska paketet. Över 200000 invånare har undantag genom Backastationerna.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Mer trafik genom Backa försvårar stadsutvecklingsplaner där.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrliden, trängsel på Lundbyleden.	Återfår en del lokaltrafik på E6an och Lundbyleden igen, vi kan leda till en viss ökning av trängseln igen.

Bedömning av trafikeffekter baseras på
Sampersberäkningar för andra alternativ
samt trafikmätningar

Påverkan, H3, jämfört
med befintlig lösning (A)

Gamla Böneredsvägen:
Nuläge 1 500–2 000 f/d
500–1 000 f/d trafikminskning

E6:
Nuläge 47 000–53 000 f/d
500–7 000 f/d trafikökning

Litteraturgatan, norra delen:
Nuläge 6 000–10 000 f/d
0–4 000 f/d trafikökning

Litteraturgatan, södra delen:
Nuläge 12 000–14 000 f/d
3 000–7 000 f/d trafikökning

E6 Brunnbo/Lundbyleden:
Nuläge ca 20 000 f/d
1 000–5 000 f/d trafikminskning

Läs mer om Påverkan, H3, jämfört med befintlig lösning (A).

Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

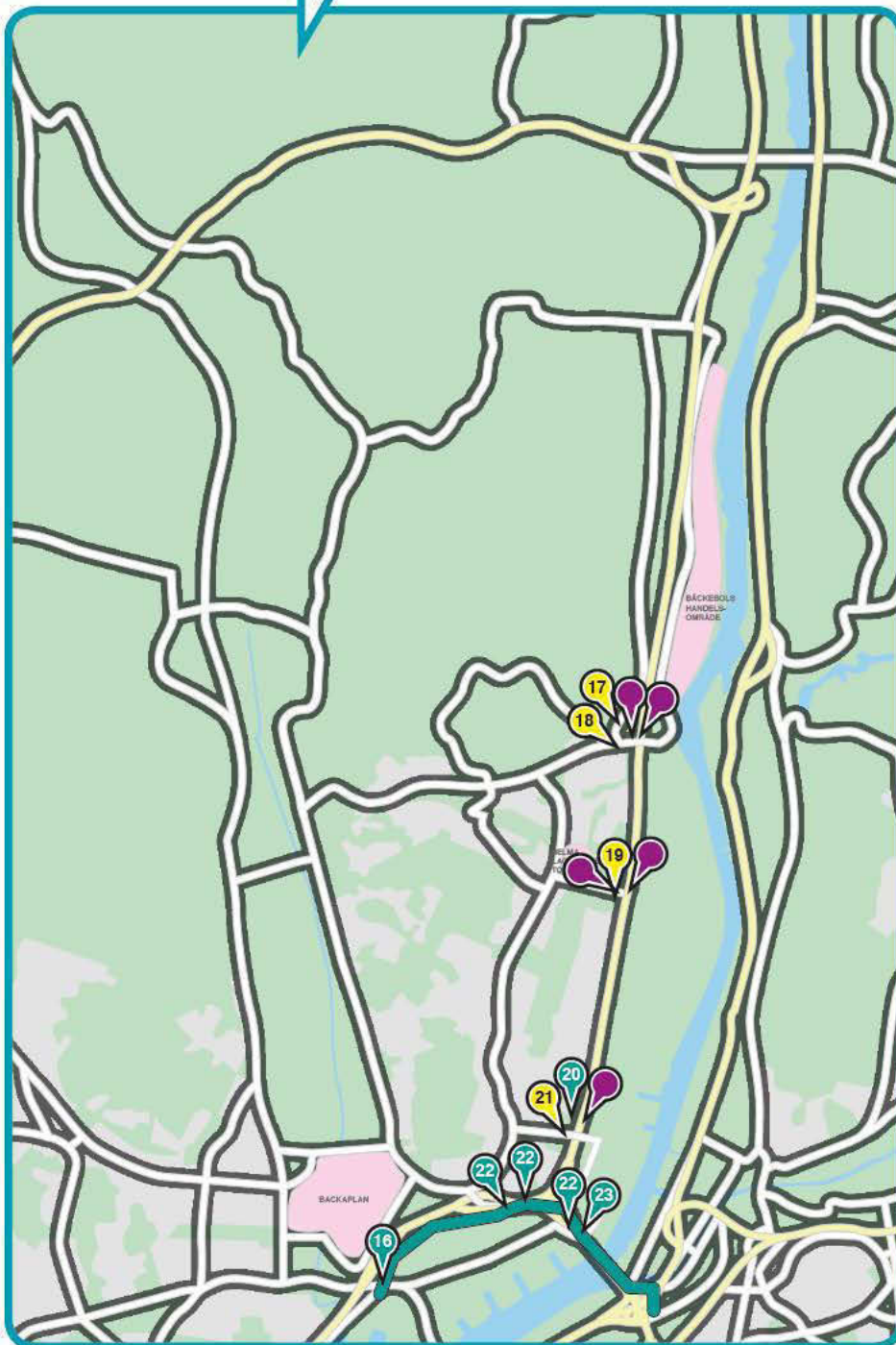
Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Ökad genomfartstrafik genom Backa. Boende på hela Hisingen med målpunkt öster och norr om Backastationerna kan välja att åka genom Backa för att undvika trängselskatt. Risk för stor trafikökning på E6 och trängseln tillbaka.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Lokalmiljön och utsläppen i Backa kan komma att öka.
Effekter på trafiksäkerheten.	Ökad genomfartstrafik leder till risk för ökade konflikter med oskyddade trafikanter.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativa underlag för bedömning saknas.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Risk att kollektivtrafikens framkomlighet på Litteraturgatan påverkas negativt till följd av ökade trafikflöden.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna bedöms minska med cirka 15-30 miljoner per år. Kostnader för att implementera ett fastighetsbaserat undantag cirka 0,75 mkr. Undantaget medför risk för höga administrativa kostnader till följd av ökad mängd överklaganden och omprövningar. Ju fler som omfattas av undantaget desto större blir risken för höga administrativa kostnader.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa finns kvar. Undantag från trängselskatt kan upplevas orättvist gentemot boende som inte har motsvarande undantag. Kan väcka diskussion om undantag i andra delar av Göteborg.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet norrut, till Bäckebo samt till återvinningsstationen i Tagene för boende i Backa. Förbättrad tillgänglighet till Bäckebo och Tagenestationen för boende på Hisingen.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Ökad genomfartstrafik i Backa. Försvårar möjligheterna till förtätning och stadsomvandling.
Övriga identifierade aspekter.	Undantag från trängselskatt för boende på Hisingen för resor genom betalstationerna i Backa. Att införa ett undantag innebär att Transportstyrelsens centralsystem måste ändras. Det medför att framtida ändringar i centralsystemet kan bli dyrare på grund av komplexiteten, även ändringar som inte direkt har med undantaget att göra.

Alternativ

I

Flytta Backa- stationerna till de norra av- och påfarterna till E6an

"Flytta betalstationerna till de norra på- och avfarterna på samtliga mot mellan Ringömotet och Bäckeboismotet. För att minska risken för genomfarts- trafik i Backa kan alternativet kompletteras med antingen fysiska åtgärder eller ytterligare betalstationer lite längre norrut."



- Trängselskattområde
- Befintliga betalstationer
- Befintliga betalstationer som tas bort
- Nya betalstationer

16 = Hjalmar Brantingsgatan
17 = Tagenevägen
19 = Backadalen
20 = Tingstadsmotet avfart E6
22 = Ringömotet
23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, I, jämfört med befintlig lösning (A).

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Det är bra att vi nu kan ta oss över E6an till Bäckebo och Backa-industriområde. Men att vi inte kan åka norrut utan att betala trängsel-skatt är absurt. Dessutom har det blivit väldigt mycket trafik inne i Backa, på Tagenevägen, Transportgatan och Importgatan.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärre mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Vi kan nu ta oss till Backa via Tagenevägen utan att betala trängsel-skatt, men det har blivit mycket trafik där nu. I Bönered har det dock blivit mindre trafik. På E6an in till stan flyter det riktigt bra!
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Backa mfl får fördelar men Ringön blir utan fördelar. Minskad trängsel på E6an och Lundbyleden.
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	Kraftigt ökad trafik på transportgatan utan att de stannar och ska handla är negativt för oss. Den vägen är tidvis redan idag överbelastad. Bra att fler närområden kan nå oss utan att betala trängselskatt.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	De säger att de lyssnade på oss men resultatet blev ett slag i luften utan tillräcklig effekt.
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Vi i Backa fick en massa genomfartstrafik och måste fortfarande betala för att åka norrut. Vi kräver en lösning som ger mer likartade effekter i hela området. Vi känner oss fortfarande instängda!

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Sympatier för Backaområdet - som inte fick en bra förändring trots hårt kämpande - kan leda till minskad acceptans för trängselskatten. Det visar bara hur orättvis trängselskatten är!
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtätningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Om man inte lyckas dämpa genomfartstrafiken på lokalgatorna och över motorvägsbroarna så kommer det inte bli så kul att vara Backa-bo i framtiden. Mycket trafik, svårigheter att genomföra stadsutvecklingsplaner, svårigheter för bussen att komma fram i tid osv.
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Troligen att vi inpendlare får förbättrade villkor då en viss av oss väljer att ta oss genom Backa för att undvika trängselskatten medan vi andra får minskad trängsel på E6an.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Instrumentet att styra trängseln på E6an finns kvar men det är ett betydande intäktsbortfall som riskerar att påverka genomförandet av det västsvenska paketet.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Trafiken inne i Backa befaras bli så omfattande att det inte går att fullfölja planerad förtätning och stadsutveckling. Om genomfartsförbud krävs minskar det tillgängligheten till lokala torg i Backa.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Ingen större skillnad.

Bedömning av trafikeffekter baseras på
Sampersberäkningar och trafikmätningar

Påverkan, I, jämfört med
befintlig lösning (A)

Gamla Böneredsvägen:
Nuläge 1 500–2 000 f/d
0–1 000 f/d trafikminskning

E6:
Nuläge 47 000–53 000 f/d
1 000–7 000 f/d trafikminskning

Litteraturgatan, norra delen:
Nuläge 6 000–10 000 f/d
2 000–6 000 f/d trafikökning

Litteraturgatan, södra delen:
Nuläge 12 000–14 000 f/d
1 500–6 500 f/d trafikökning

E6 Brunnbo/Lundbyleden:
Nuläge ca 20 000 f/d
2 000–5 000 f/d trafikminskning

Läs mer om Påverkan, I, jämfört med befintlig lösning (A).

Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

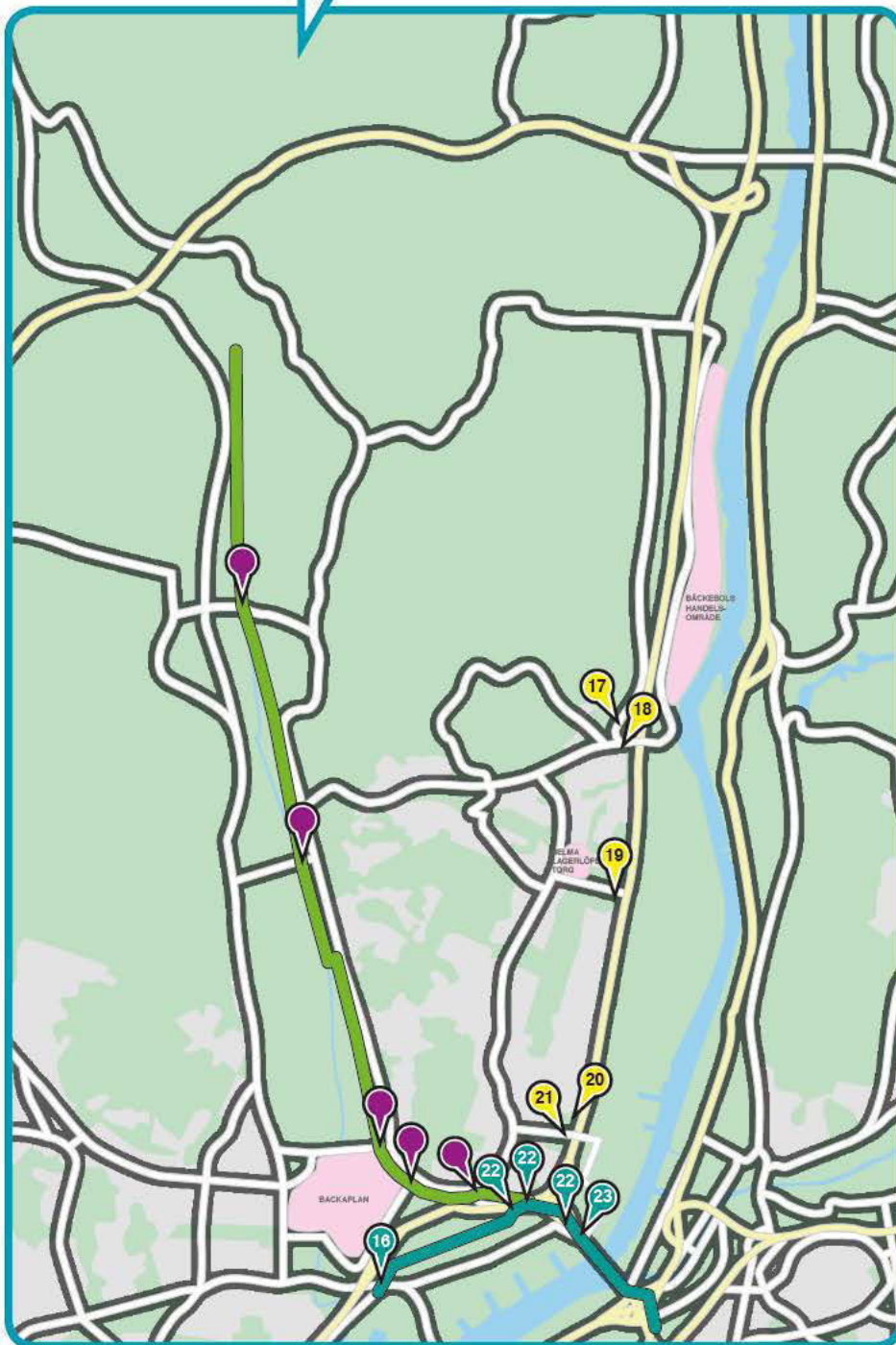
Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Trafiken ökar kraftigt på Tagenevägen, Skålltorpsvägen och Litteraturgatan. Trängseln på framförallt Tagenevägen ökar kraftigt. Minskning av trafiken på Gamla Böneredsvägen.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Utsläppen och lokalmiljön i Backa försämras till följd av den ökade trafiken.
Effekter på trafiksäkerheten.	Trafiksäkerheten försämras då trafik väljer lokala gator med större andel oskyddade trafikanter istället för stora leder. Trafiksäkerheten förbättras emellertid på Gamla Böneredsvägen.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativa underlag för bedömning saknas.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Kollektivtrafikens framkomlighet på lokalgatorna, framförallt Litteraturgatan kan påverkas negativt av den ökade trafiken. Minskad trafik på E6 och Lundbyleden leder till bättre framkomlighet för kollektivtrafiken där.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna bedöms minska med mellan 20-40 miljoner per år. Fem nya betalstationer ger investeringskostnader på cirka 20 mkr.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa försvinner inte utan ersätts av nya stationer på ramperna.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet till Bäckebo, återvinningscentralen i Tagene och norrut för boende på Hisingen. Försämrade tillgänglighet till Bäckebo för bilister norrifrån. Förbättrad tillgänglighet till Backa för bilister norrifrån.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Kraftigt ökad genomfartstrafik i Backa. Försvårar möjligheterna till förtätning och stadsomvandling.
Övriga identifierade aspekter.	–

Alternativ J1

Andra varianter av "Backaskaftet"

"Backaskaftet består av betalstationerna 17–21.

Hela "Backaskaftet" flyttas västerut till Bohusbanan."



Trängselskattområde
Backaskaftet flyttas västerut

Befintliga betalstationer

Befintliga betalstationer som tas bort

Nya betalstationer

16 = Hjalmar Brantingsgatan
17 = Tagenevägen
18 = Skälltorpsvägen
19 = Backadalen
20 = Tingstadsmotet avfart E6
21 = Tingstadsvägen
22 = Ringömotet
23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, J1, jämfört med befintlig lösning (A).

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Vår tillgänglighet blir bara något bättre jämfört med A. Nu kan vi ta oss till Bäckebo, Tagene och norrut från stan men inte till Backaplan.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Kärra får något bättre tillgänglighet till Backa men Tuve och Säve får snarare försämrade tillgänglighet då vi inte längre kan ta oss till offentlig service på Selma Lagerlöfs Torg.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Backa får fördelar men Ringön blir utan fördelar.
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	Förlorade kunder i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome kan återkomma när de nu slipper trängselskatt för att komma till oss. Men Tuveborna och övriga centrala Hisingenär fortfarande bakom betalstationerna.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	Vad var det här bra för? Ett slag i luften som visar att etablissemangen inte vill skapa verkliga förbättringar för oss!
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Föreningslivet i SDN Norra Hisingen får en ny ekonomisk barriär. Några får det lite bättre medan ex Tuve inte får några fördelar alls, nu kommer vi Tuvebor inte ens till Selma Lagerlöfs torg.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Vad var det här bra för? Ett slag i luften som visar att trängselskatten är orättvis!
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtätningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	Nu hamnar vi tydligt utanför trängselskatteområdet. Men är det bra?
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Återfår en del lokaltrafik på E6an och Lundbyleden igen, vi ket leder till risk att trängseln ökar igen.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Ingen större skillnad.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Ambitionen att bygga samman Brunnsbo med Backaplan försvåras genom en ny ekonomisk barriär. Dock kan barriären dämpa biltrafiken i området så mycket att vi kan använda vägutrymme till annat.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Återfår en del lokaltrafik på E6an och Lundbyleden igen, vi ket leder till en viss ökning av trängseln igen.

Påverkan, J1, jämfört
med befintlig lösning (A)

Gamla Böneredsvägen:
Nuläge 1 500–2 000 f/d
500–1 000 f/d trafikminskning

E6:
Nuläge 47 000–53 000 f/d
0–3 000 f/d trafikökning

Litteraturgatan, norra delen:
Nuläge 6 000–10 000 f/d
500–2 500 f/d trafikminskning

Litteraturgatan, södra delen:
Nuläge 12 000–14 000 f/d
1 500–3 500 f/d trafikminskning

E6 Brunnsbo/Lundbyleden:
Nuläge ca 20 000 f/d
0–3 000 f/d trafikökning

Läs mer om Påverkan, J1, jämfört med befintlig lösning (A).

Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

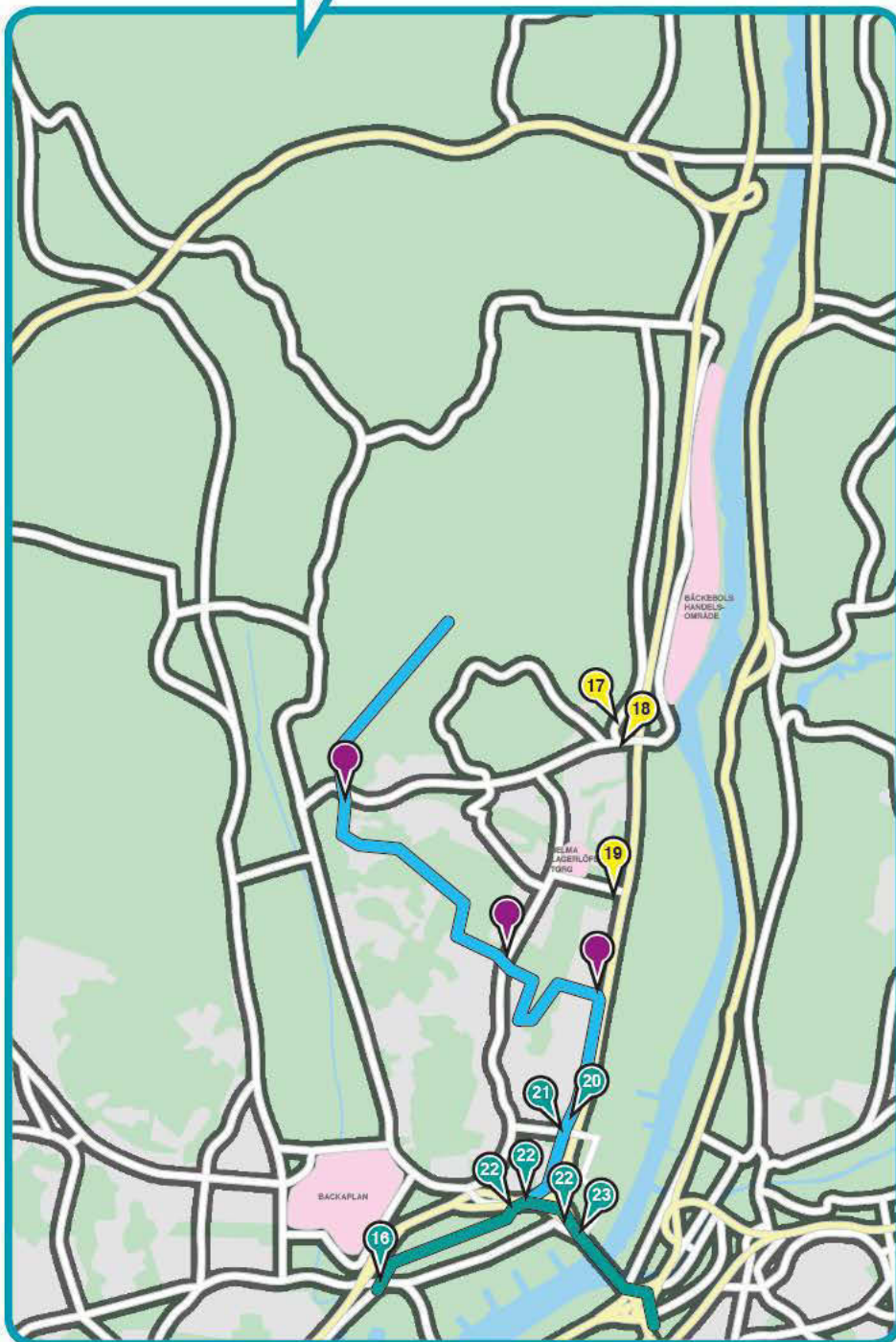
Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Viss ökad trafik på E6 men minskad trafik på Gamla Böneredsvägen och genom Backa.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Inga betydande effekter.
Effekter på trafiksäkerheten.	Viss positiv effekt då trafiken minskar på lokalgatorna där konflikterna med oskyddade trafikanter är som flest.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativa underlag för bedömning saknas.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Liten effekt.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna bedöms vara i huvudsak oförändrade (-5 till + 5 miljoner/år). Fem nya betalstationer innebär investeringskostnader på 20 mkr.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa kvarstår, men flyttas till ett annat läge.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet till Bäckebo, återvinningscentralen i Tagene och norrut för boende i Backa. Försämrade tillgänglighet till Backaplan. Försämrade tillgänglighet till Selma Lagerlöfs torg för boende väster om Lillhagsvägen.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Minskad genomfartstrafik i Backa och på Litteraturgatan. Tillgängligheten mellan Backa och Tuve/Säve försämrades.
Övriga identifierade aspekter.	–

Alternativ J2

Andra varianter av "Backaskaftet"

"Backaskaftet" består av betalstationerna 17–21.

Delar av skaftet läggs i en nordvästlig riktning. Betalstationerna i Backadalen, på Skälltorpsvägen och Tagenevägen tas bort och ersätts med betalstationer på Bällskärsvägen, Litteraturgatan och Skälltorpsvägen i väster.



- Trängselskattområde
 - Backaskäftet bryts i nordvästlig riktning
 - Befintliga betalstationer
 - Befintliga betalstationer som tas bort
 - Nya betalstationer
- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
17 = Tagenevägen
18 = Skälltorpsvägen
19 = Backadalen
20 = Tingstadsmotet avfart E6
21 = Tingstadsvägen
22 = Ringömotet
23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, J2, jämfört med befintlig lösning (A).

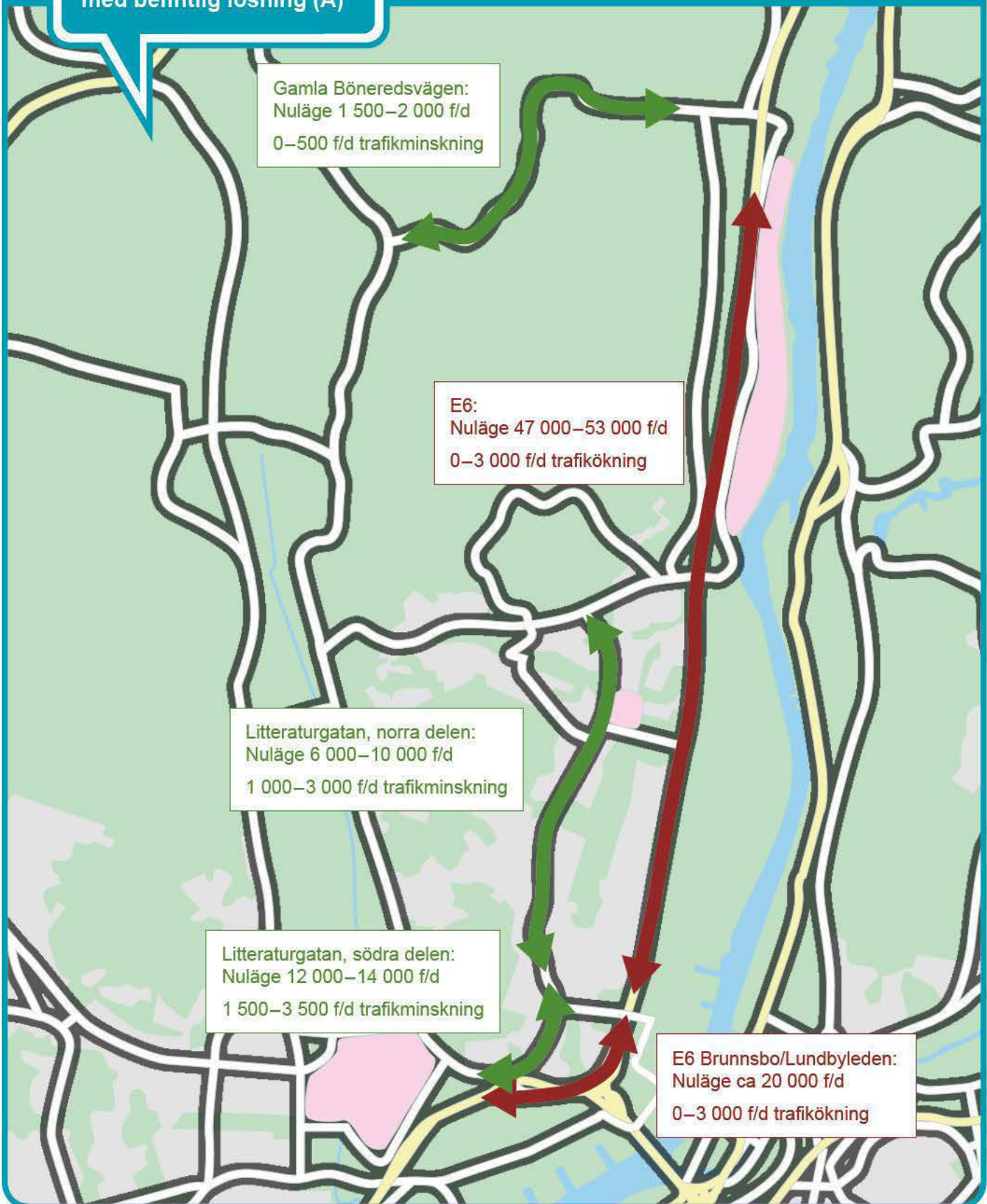
Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Skälltorp får något bättre tillgänglighet jämfört med A. Vi kan nu till ta oss till Bäckebo, Tagene och norrut från stan men inte till Backaplan. Backa, Skogome och Brunnsbo får snarare försämrade tillgänglighet då vi inte längre kan ta oss till offentlig service på Selma Lagerlöfs Torg.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Kärra får något bättre tillgänglighet till Backa men Tuve och Säve och Skogome får snarare försämrade tillgänglighet då vi inte längre kan ta oss till offentlig service på Selma Lagerlöfs Torg. Trafiken på ga Böneredsvägen kan öka ytterligare.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Backa får fördelar men Ringön blir utan fördelar.
Hur handlare i Bäckebo påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	Förlorade kunder i Skälltorp kan återkomma när de nu slipper trängselskatt för att komma till oss. Men boende i Backa, Brunnsbo, Skogome, Tuve och på övriga centrala Hisingen är fortfarande bakom betalstationerna.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	Vad var det här bra för? Ett slag i luften som visar att etablissemangen inte vill skapa verkliga förbättringar för oss! Lösningen känns krystad och skapar nya förlorare (Skogome). Det visar bara hur orättvis trängselskatten är!
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Det är helt oacceptabelt att slå sönder Backa med betalstationer på Litteraturgatan och Skälltorpsvägen! Föreningslivet i SDN Norra Hisingen får en ny ekonomisk barriär.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Vad var det här bra för? Ett slag i luften som visar att trängselskatten är orättvis!
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtättningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	En ekonomisk barriär mitt i vårt område påverkar sammanhållning och rörelsemönster inom området mycket negativt. Kan dock gynna en snabb omställning till andra färdssätt för de korta resorna i området (från bil till cykel, gång och buss).
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Återfår en del lokaltrafik på E6an och Lundbyleden igen, vi kan ledas till en viss ökning av trängseln igen.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Ingen större skillnad.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikytor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Utvecklingsplanerna runt Selma Lagerlöfs Torg försvåras då biltillgängligheten begränsas vilket kan minska intresset för att utveckla näringsverksamhet där. Kan dock gynna en snabb omställning till andra färdssätt för de korta resorna i området (från bil till cykel, gång och buss) vilket kan frigöra vägytor för annan användning.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Återfår en del lokaltrafik på E6an och Lundbyleden igen, vi kan ledas till en viss ökning av trängseln igen.

Påverkan, J2, jämfört
med befintlig lösning (A)



Läs mer om Påverkan, J2, jämfört med befintlig lösning (A).

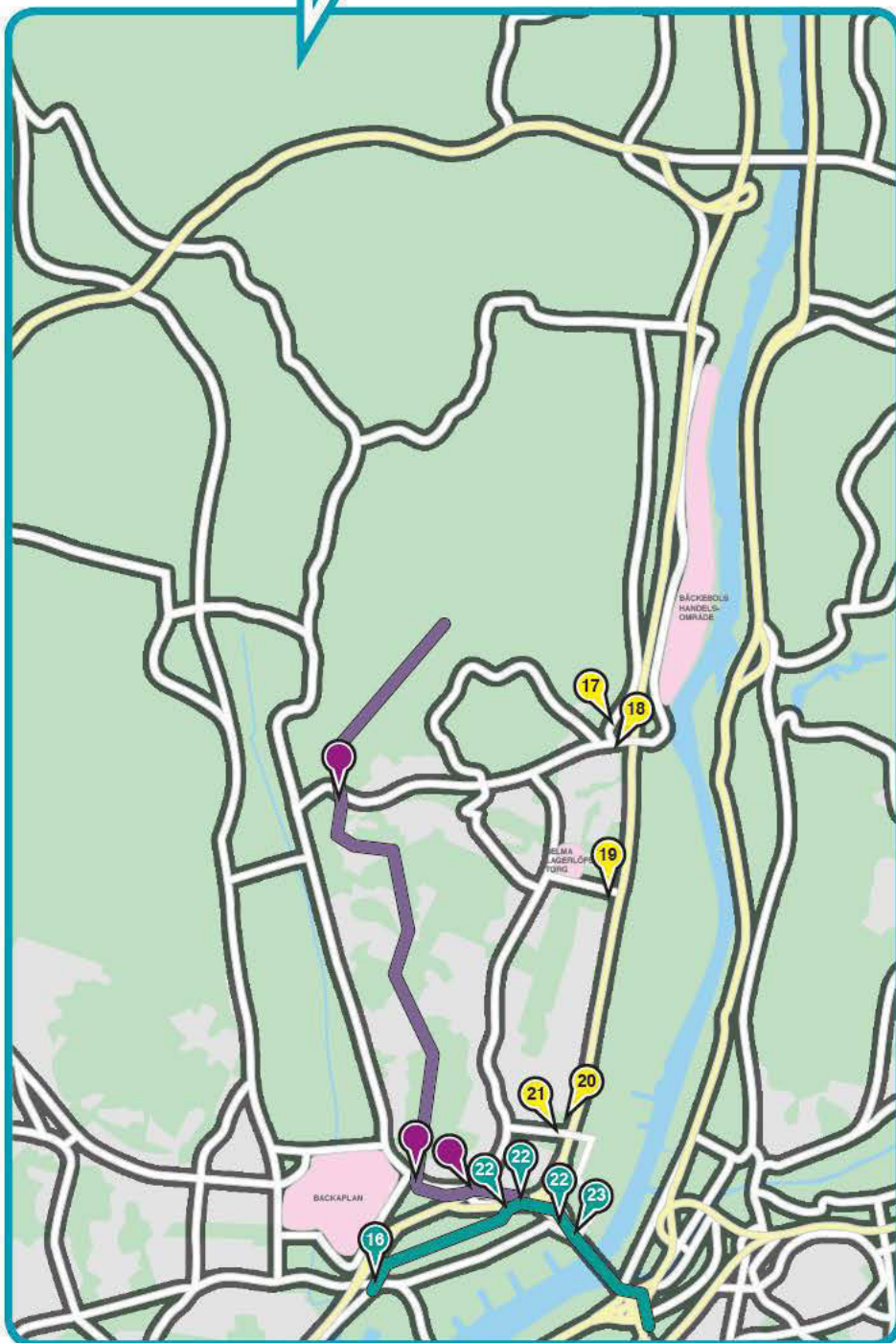
Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Viss ökad trafik på E6 men minskad trafik på Gamla Böneredsvägen och genom Backa.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Inga betydande effekter.
Effekter på trafiksäkerheten.	Viss positiv effekt då trafiken minskar på lokalgatorna där konflikterna med oskyddade trafikanter är som flest.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativa underlag för bedömning saknas.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Liten effekt.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna bedöms vara i huvudsak oförändrade (-5 till + 5 miljoner/år). Tre nya betalstationer innebär investeringskostnader på 12 mkr.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa kvarstår, men flyttas till ett annat läge.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet till Bäckebo, återvinningscentralen i Tagene och norrut för boende i norra Backa. Försämrade tillgänglighet till Backaplan. Försämrade tillgänglighet till Selma Lagerlöfs torg för boende väster om betalstationerna.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Minskad genomfartstrafik i Backa och på Litteraturgatan. Tillgängligheten mellan norra Backa och södra Backa/Tuve/Säve försämrade.
Övriga identifierade aspekter.	–

Alternativ J3

Andra varianter av "Backaskaftet"

De delar av Backaområdet som har vägenslutningar till Lillhagsvägen hamnar väster om det nya Backaskaftet medan övriga Backa hamnar öster om Backaskaftet i detta alternativ.



- Trängselskattområde
- Backaskaftet flyttas västerut men öster om Lillhagsvägen
- Befintliga betalstationer
- Befintliga betalstationer som tas bort
- Nya betalstationer

- 16 = Hjalmar Brantingsgatan
- 17 = Tagenevägen
- 18 = Skålltorpsvägen
- 19 = Backadalen
- 20 = Tingstadsmotet avfart E6
- 21 = Tingstadsvägen
- 22 = Ringömotet
- 23 = Salsmästaregatan

Läs mer om Påverkan, J3, jämfört med befintlig lösning (A).

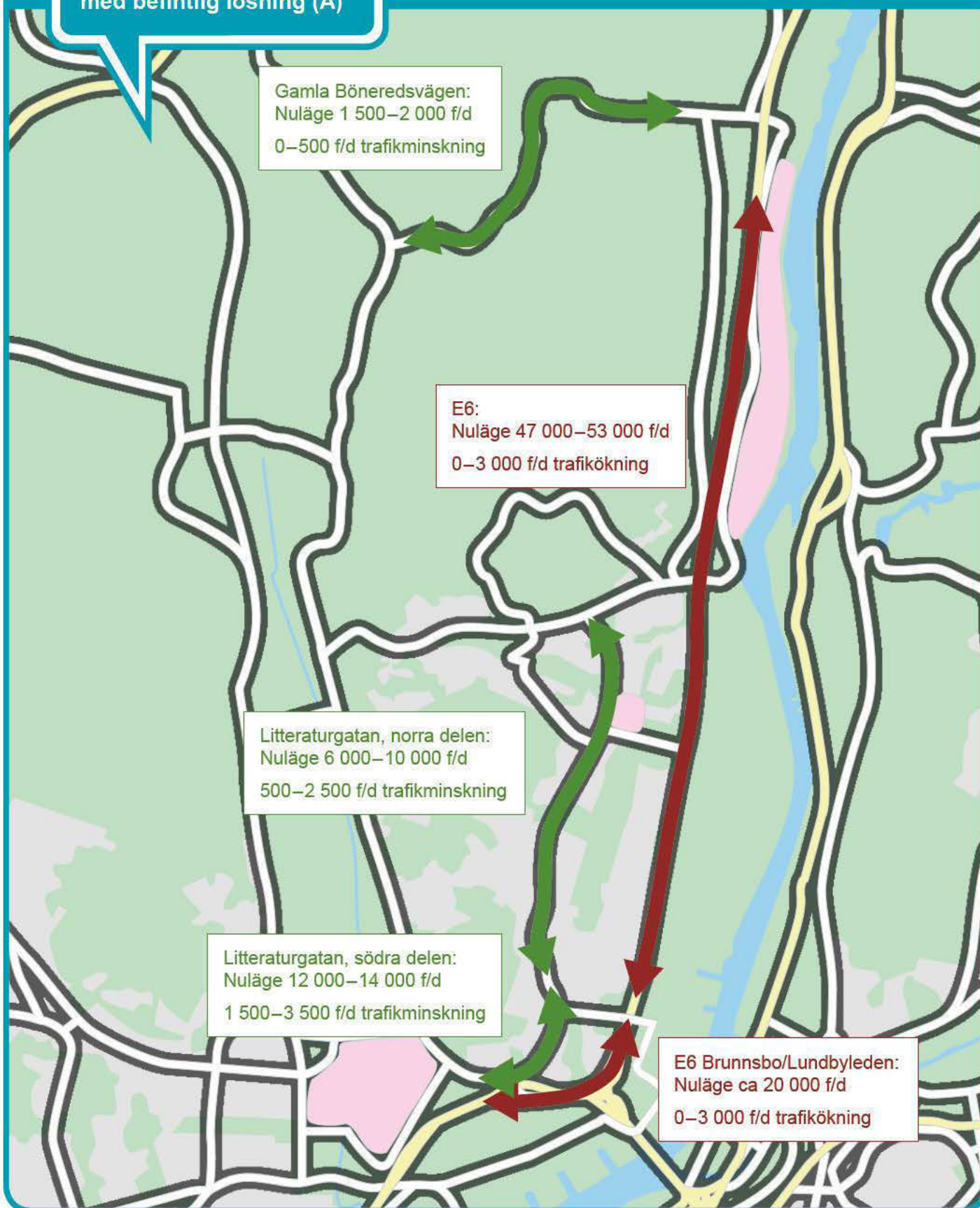
Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp och Skogome påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Skälltorp, östra Backa och Brunnsbo får något bättre tillgänglighet jämfört med A. Vi kan nu till ta oss till Bäckebol, Tagene och norrut från stan men inte till Backaplan. Västra Backa och Skogome får snarare försämrad tillgänglighet då vi inte längre kan ta oss till offentlig service på Selma Lagerlöfs Torg.
Hur boende i Tuve, Säve, Kärra mm påverkas Tillgänglighet med bil till arbete, handel och fritid.	Kärra får något bättre tillgänglighet till Backa men Tuve och Säve och Skogome får snarare försämrad tillgänglighet då vi inte längre kan ta oss till offentlig service på Selma Lagerlöfs Torg. Trafiken på Böneredsvägen kan öka ytterligare.
Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.	Backa får fördelar men Ringön blir utan fördelar.
Hur handlare i Bäckebol påverkas Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.	Förlorade kunder i Skälltorp, östra Backa och Brunnsbo kan återkomma när de nu slipper trängselskatt för att komma till oss. Men boende i västra Backa, Skogome, Tuve och på övriga centrala Hisingen är fortfarande bakom betalstationerna.
Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas	De säger att de lyssnade på oss men resultatet blev ett slag i luften utan tillräcklig effekt.
Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner.	Betalstationerna är kvar i Backa men etablissemangen har lyssnat på oss. Vår gemensamma röst blev tillräckligt stark. Vi flyttade inte våra problem någon annanstans.

Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från företrädare för andra perspektiv

Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas	Vad var det här bra för? Ett slag i luften som visar att trängselskatten är orättvis!
Hur "framtida Backabor" påverkas Lokalmiljö, förtättningsmöjligheter, trafiksäkerhet, resmöjligheter för alla trafikanter.	En ekonomisk barriär mitt i vårt område påverkar sammanhållning och rörelsemönster inom området mycket negativt. Kan dock gynna en snabb omställning till andra färdssätt för de korta resorna i området (från bil till cykel, gång och buss).
Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.	Återfår en del lokaltrafik på E6an och Lundbyleden igen, vi ket leder till risk att tängseln ökar något igen.
Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.	Ingen större skillnad.
Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas Frigöra trafikyor för att bygga byggnader på (minska buller från och ytbehov för trafiken), skapa förutsättningar för mer lokal service och handel.	Ambitionen att bygga samman Brunnsbo med Backaplan försvåras genom en ny ekonomisk barriär. Dock kan barriären dämpa biltrafiken i området så mycket att vi kan använda vägytrymme till annat.
Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.	Återfår en del lokaltrafik på E6an och Lundbyleden igen, vi ket leder till en viss ökning av trängseln igen.

Påverkan, J3, jämfört
med befintlig lösning (A)



Läs mer om Påverkan, J3, jämfört med befintlig lösning (A).

Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Ökad trafik på E6 norr och minskad trafik på Gamla Böneredsvägen och genom Backa.
Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.	Inga betydande effekter.
Effekter på trafiksäkerheten.	Viss positiv effekt då trafiken minskar på lokalgatorna där konflikterna med oskyddade trafikanter är som flest.
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgs-området.	Kvantitativa underlag för bedömning saknas.
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.	Liten effekt.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.	Intäkterna bedöms vara i huvudsak oförändrade (-5 till + 5 miljoner/år). Tre nya betalstationer innebär investeringskostnader på 12 mkr.
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.	Betalstationerna i Backa kvarstår, men flyttas till ett annat läge.
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).	Förbättrad tillgänglighet till Bäckebo, återvinningscentralen i Tagene och norrut för boende i Backa. Försämrade tillgänglighet till Backaplan. Försämrade tillgänglighet till Selma Lagerlöfs torg för boende väster om Lillhagsvägen.
Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Minskad genomfartstrafik i Backa och på Litteraturgatan. Tillgängligheten mellan Backa och Tuve/Säve försämrades.
Övriga identifierade aspekter.	–

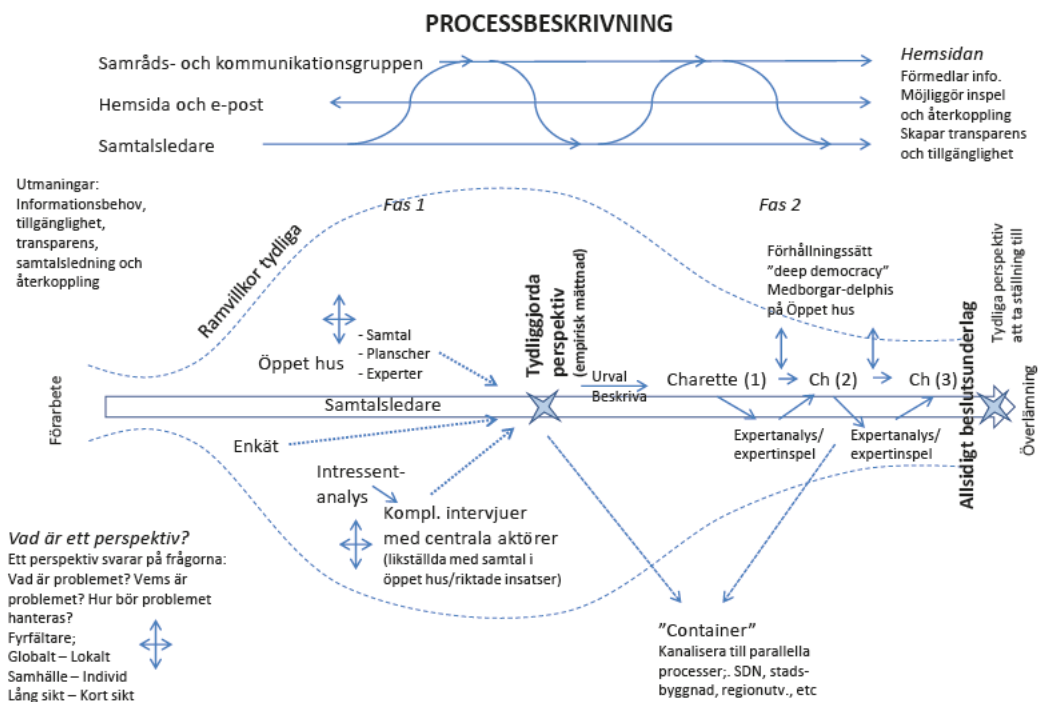
Beskrivning av dialogprocessen

Utgångspunkter

Utredningen hade redan tidigt uttalat värderingen att det är av avgörande betydelse för slutresultatet att vi tar utgångspunkt i de olika aktörernas perspektiv och kanske framför allt de boende och yrkesverksamma i själva utredningsområdet. Genom att tidigt identifiera relevanta aktörer och därefter skapa mötesplatser och kommunikationskanaler försökte vi skapa tillit till processen, men också att få in kunskap och erfarenhet som kunde bidra till en rik bild av situationen. Basdata samlades också in via en telefonenkät som gick ut till ett slumpvis urval av boende i området.

En annan central ambition var att själva utredningsprocessen skulle bidra till att minska klyftan mellan etablissemangen och medborgarna. Detta har vi hanterat genom att försöka skapa så hög grad av delaktighet som möjligt, givet den tid som funnits till förfogande. Vägledande principer har varit att a) möjliggöra för medborgare och andra aktörer att komma till tals, b) respektera de olika åsikter och reaktioner som kommer till uttryck, samt c) säkerställa att konstruktiva förslag kunde leda till både ett förändrat innehåll och arbetssätt inom utredningen. Det fanns även en önskan om att kunna kanalisera olika förslag som kom upp till relevant arena eller parallell process om dessa inte passade in under utredningens uppdrag.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att dialogprocessen har haft som ambition att uppfylla tre vägledande principer för deltagande planering; delaktighet, kontinuitet och helhetssyn.



Beskrivning av samråds- och dialogprocessen.

Figuren sammanfattar den samråds- och dialogprocess som ägt rum. Det är flera parallella processer som pågått samtidigt. Tillgänglighet och transparens har skapats genom hemsidan och de offentliga mötesplatser som vi skapat. Vi har också hela tiden försökt vara tydliga med de ramvillkor som vi haft att anpassa oss till. Inom ramen för dessa ramvillkor har vi försökt vidga beslutsrummet så mycket som möjligt, för att allt eftersom koncentrera diskussionen för att kunna leverera ett koncist, men samtidigt allsidigt beslutsunderlag.

Processdesign och perspektivmångfald

Vi har valt att dela upp dialogprocessen i två faser samt ett antal kontinuerliga aktiviteter. Fas 1 handlade främst om att tydliggöra (identifiera och beskriva) de olika perspektiv som finns på frågan om trängselskatt i Backa. Denna fas bestod av tre former för kunskapsinhämtning; bred enkät, samtal vid öppet hus samt riktade intervjuer med perspektivföreträdare och företagsbesök.

Fas 2 handlade om att med hjälp av Charrette-metoden analysera olika lösningsförslag i ljuset av de identifierade perspektiven och på så sätt få en bred konsekvensanalys och ett allsidigt beslutsunderlag. Till dessa faser har ett antal stödjande och kontinuerliga aktiviteter ägt rum, framför allt arbetet med hemsidan, informationsverksamhet och löpande utvärdering och justering av processens upplägg (genom samråds- och kommunikationsgruppen).

En avgörande framgångsfaktor har varit att vi i ett tidigt skede bestämde oss för att rekrytera fyra professionella och neutrala samtalsledare. Deras uppgift har varit att möta och samtala med medborgarna på de öppna hus som arrangerats

(Selma Center) och att omforma medborgarnas tankar till generaliserbara perspektiv på frågan. Vi har också via telefonintervjuer låtit andra experter beskriva det centrala i deras respektive synsätt. Även dessa berättelser har resulterat i perspektivbeskrivningar.

Perspektivbegreppet är alltså centralt i utredningens arbete. Ett perspektiv ska i sammanhanget ses som ett sammanhållet sätt att resonera kring en fråga eller situation, i detta fall betalstationerna och dess konsekvenser i Backa. Perspektiven styr våra tolkningar och slutsatser. Perspektivmedvetenhet är därför a och o i alla komplexa förändringsprocesser. Genom att fånga och beskriva de olika perspektiv som finns på frågan om trängselskatten i Backa så har vi haft möjlighet att hålla flera problemkomplex i luften samtidigt; lokalt-globalt, individ-samhälle, kort sikt-lång sikt, etc.

Charretter för fördjupad analys och allsidigt beslutsunderlag

Fas 2 centrerades kring arbetet med Charretter. Vi inledde arbetet med Charretterna i början av december 2013 och avslutade dem i mitten av januari 2014. En Charrette har beskrivits som ”a creative burst of energy that builds momentum” och används traditionellt vid uppstarten av stora, komplexa projekt där många aktörer bör involveras. Under senare år har det dock blivit ett allt vanligare verktyg också inom samhälls- och fysisk planering. Genom det lärandeorienterat arbetssättet är det möjligt att dra fördel av olika experters kompetens och snabbt få en både bred och djup förståelse för ett problemkomplex. Detta möjliggjorde även för oss att samtidigt hantera både ”den stora bilden” (sociala, ekologiska, ekonomiska konsekvenser) och ”detaljerna” (t ex lokala effekter på parallellgator).

Vi har valt att lägga upp Charretterna som tre på varandra följande möten, där det skedde ett arbete mellan respektive träff för att kunna förädla resultatet från varje Charrette. Dels var det frågan om expertanalyser och inspel av experter, dels handlade det om att fortsätta med en hög grad av transparens genom att presentera vad som skett på Charretterna offentligt på Selma Center mellan träffarna. Samtalsledarna hade en central roll även i Charretterna, då de fick rollen att representera de olika perspektiv som hade fångats upp vid samtal med medborgare och företagare i olika sammanhang.

Som ett illustrativt exempel kan nämnas den första Charretten. Här var syftet att tillsammans (ca 15 deltagare); a) lära sig mer om de befintliga perspektiven på trängselskatten i Backa, b) komplettera befintliga perspektivbeskrivningar, c) identifiera likheter och skillnader mellan perspektiv, d) identifiera centrala målkonflikter, samt e) ta fram förslag på teman som krävde fördjupad analys inför kommande träff i Charrette-gruppen. Att låta olika perspektiv ställas mot varandra är en viktig utgångspunkt för att skapa ett lärande hos deltagande aktörer. Att ett sådant lärande ägde rum vittnade flera kommentarer, som speglade nya insikter eller en ökad förståelse för komplexiteten.

Våra kommunikationskanaler och mål för kommunikationen

En ambition att ge berörda inflytande över ett beslutsunderlag kräver att de berörda nås av budskapet om en sådan möjlighet. Eftersom utredningen överlag har behövt gå fram i många små steg med korta genomförandetider har externkommunikationsinsatserna varit av stor betydelse för både kvaliteten i utredningsresultatet och för att ambitionen att ge inflytande skulle kunna nås.

Vårt anslag var att skapa höjd, bredd och djup i vår externa kommunikation. Sammantaget användes ett dussintal kanaler för att få effekt i kommunikationen med målgrupperna. Vi ville få bred spridning på utredningens inbjudan till dialog med dem som kände sig berörda; privatpersoner boende i stadsdelen, näringsidkare, anställda och de som gör ärenden i Backa. Alla tilltalades. Att nå dem som ville göra sin stämma hörd och få dem att känna sig delaktiga istället för överkörda, blev det kvalitativa målet. Sammanlagt fick utredningen ta del av cirka 1300 vittnesmål, vilka förädlades till perspektiv och alternativ av oberoende samtalsledare och utredningsgrupper.

Kanal	Budskap	Resultat
Direktutskick via Posten i november	Utredning som angår dig boende och näringsidkare: gör din stämma hörd ang betalstationernas placering i Backa.	Mail till utredningen och besökare på hemsidan genererades i stor mängd i anslutning till kommunikationsinsatsen. Osäkert exakt hur många som valde att besöka Selma Center för att de fått utskick.
Telefonenkät: >700 personer intervjuades i november	Information om att trängselskatteutredning pågår och ett tiotal frågor besvarades.	Mycket hög svarsfrekvens. Svaren sammanställdes och gav samma bild som inkomna mail och hemsidans synpunkter.
Mailadress för att ta emot åsikter från och med september	Maila dina synpunkter och vad som borde ändras av de utplacerade betalstationerna i Backa.	Utredningsledaren svarade personligen på fler än 500 mail som strömmade in.
Hemsida trängselskattibacka.se i november	Dagliga uppdateringar om processen, aktiviteter, inkomna förslag och synpunkter. Möjlighet att flytta betalstationer på karta. Bilder från medborgardelphi och charetter. Vi var noga med att ha ett tilltal som inte provocerade. Vi bad om kompletteringar på temat "hjälp oss att tänka rätt".	Vår huvudsakliga informationskanal. Hemsidan exploderade av synpunkter och förslag på andra placeringar. Osakliga inlägg togs bort av moderator. För varje gång vi kommunicerade via media eller utskick märktes hög aktivitet på hemsidan. Kartförslag med nya placeringar och tillhörande förklaringstext välldes in. Statistik för antal besökare, antal klick och hur länge de stannade på hemsidan är "state of the art", långt över förväntan.
Planscher placerades ut på mötesplatser i hela stadsdelen (alla har inte dator eller mailadress, analog kanal därför viktig) från och med november	Hör av dig om dina synpunkter till oss, utredning pågår. Datum och tider för medborgardelphi, kort och inbjudande.	Ägarna till de väggar som tapetserades uppskattade att vara budskapsbärare. Deras kunder talade i hög grad redan med dem om trängselskatt och nu kunde de slussa sina kunder till våra kanaler.
Direktdialog med företrädare för näringslivet (företagarföreningsmöten, telefonsamtal, uppsökande) från och med december	Hur har er verksamhet påverkats av trängselskatten? Vill ni vara med och påverka utredningen? Vad säger era kunder?	Utredningsledaren mötte dem i Backa och via telefon och fick därmed näringsidkarnas röst. Detta i kombination med HUIs sammanställning av moms under 2013 gav variation i mönstret vi fick av näringsidkarna.
GP-chat (x3) i oktober, november och januari	Utredningsledaren svarar på läsarnas frågor direkt: hör av er ang betalstationerna i Backa. Frågorna hade emellanåt generell trängselskattekaraktär.	Uppdämt behov av åsikter luftades, många av dem kunde inte besöka delphi under utredningens besökstider, därför fick de chansen på arbetstid. Chatten hade kunnat pågå i tre timmar. Troligen avlastade chatten insändarsidorna från arga tillmälen och glada hejarop.

Kanal	Budskap	Resultat
Etermedia (SvT Västnytt, svt.se, sr.se, P4 Radio Göteborg,	Utredningsledaren och berörda intervjuades i omgångar; inför och i samband med resultat från delphina samt när synpunkter och förslag utkristalliserats till alternativ.	Saklig rapportering, utredningsledarens ord blandades med besökare vid våra delphi. Flera perspektiv kom till tals, allt ifrån positiva till själva skatten till mycket negativa om hur marginaliserade de känner sig.
Tryckta medier (GP, GT, Metro, Tidningen Hisingen, Backa-Kärra Tidning, viBilägare, Kungälv-Posten m fl)	Intervjuer med utredningsledaren vars raka budskap inte förvanskades, han kunde hålla sig eget manus.	Saklig rapportering, ordagranna citat, bilder med utställningen och få sakfel rakt igenom. Lokala och regionala medier rapporterade varje vecka om utredningen och publicerade allteftersom förslagen. I nationella media handlade det inte om utredningen utan mer om förtroendet för politiker efter att trängselskatten infördes i Göteborg.
Vårt Göteborg	Vårt Göteborg huvudsaklig mediekanal. Intervjuer med utredningsledaren med avstämningar av processen.	Vårt Göteborg blev ursprungskälla för andra medier, som snabbt nyheter de senare själva rapporterade om. Vårt Göteborg användes i stället för pressmeddelanden.
Förslag och alternativ att visa upp på webben och i Selma Center	Kartor, betalstationsplaceringar, grafer med framarbetat budskap och texter som är lätta att ta till sig för besökare	Byrån Treart utformade vad vi ville visualisera. Samarbetet pågick i omgångar.
Trafikkontorets hemsida	Vid varje avgörande nyhet lades texter ut om var i processen utredningen befann sig. Länkning till utredningens hemsida.	Statistik finns, lägre besöksfrekvens än utredningens egen hemsida.
Medborgardelphi Selma Center, två tillfällen under alternativframtagandet i december och januari	Välkomna att göra er stämma hörd; ge förslag på hur betalstationerna borde placeras.	Kompletteringar till inkomna förslag kom in. Samtalsledare tolkade besökarna. Utredningsledaren och andra utredare deltog för att svara på frågor.
Utställning med 18 alternativ inkl konsekvensbedömningar i Selma Center 31/1-1/2	Sista chansen för berörda att rätta till och komplettera sina hjärtans mening.	Stor uppslutning av besökare, samtalsledarna deltog för att tolka, utredningsledaren svarade på frågor.

Om man bestämmer sig för att ändra trängselskatten i Backaområdet

Vad vet vi om beslutsprocessen fram till ett införande

Trängselskatten är en statlig skatt, vilket innebär att alla förändringar av trängselskattesystemet i Göteborg, oavsett om det rör flytt av betalstationer, skattenivåer eller undantag, kräver ett riksdagsbeslut.

Om samtliga parter i det Västsvenska paketet är överens om att vilja förändra trängselskattesystemet i Backa skickas ett brev (en hemställan) till regeringen om en lagändring. Innan en hemställan kan skickas behöver parterna i de västsvenska paketet ta beslut i sina respektive församlingar om att stödja hemställan. När hemställan väl nått regeringen skickas den vidare till finansdepartementet då det rör en statlig skatt. Finansdepartementet kan därefter välja att göra en egen utredning som landar i en departementspromemoria som skickas ut på remiss. Om förslaget innebär en ändring av lagtext kan finansdepartementet behöva ta in yttrande från lagrådet. Efter att ha tagit hänsyn till synpunkter från remissinstanser och, eventuellt, lagrådet, kan finansdepartementet välja att skriva en promemoria som regeringen behandlar. När regeringen tagit beslut om promemorian skickas den till finansutskottet som skriver ett utskottsbetänkande där de sammanfattar sina bedömningar av promemorian. Därefter kan riksdagen fatta beslut om promemorian och de förslag på förändringar av trängselskatten som finns i den.

Ovanstående procedur kan ta lång tid men kan också gå fort. I denna utredning är det svårt att bedöma om beslutsprocessens utgång och tidsåtgång.

Ett beslut om förändring av trängselskatteområdet i Backa kräver förutom riksdagsbeslut även förändring av centralsystemet och att eventuella nya betalstationer sätts upp och kopplas upp mot centralsystemet. Om undantag ska införas kan det innebära en längre beslutsprocess, då tillkommande lagparagrafer kan behöva utredas och formuleras.

Några allmänna genomförandereflektioner att ta hänsyn till vid ett beslut

Flera av de alternativ som utredningen för fram är tekniska lösningar eller undantag som inte har prövats tidigare. Det är därför svårt att bedöma hur riksdagen kommer att ställa sig till dessa alternativ.

Att införa undantag från trängselskatt, exempelvis genom ett adressbaserat undantag eller ett undantag likt det som finns för Lidingö, är förenat med större osäkerheter än enbart flytt av betalstationer eller ändrade skattenivåer då det kräver ändring eller komplettering av lag om trängselskatt, dvs inte enbart ändring i bilagan om betalstationernas placering.

Transportstyrelsen har bedömt att det är tekniskt möjligt att genomföra alla de utformningsalternativ som utredningen presenterar. Dock förespråkar Transportstyrelsen så få undantag från trängselskatt som möjligt för att underlätta administration och hålla nere driftskostnaderna. I en PM till den fördjupade utredningen om trängselskatt i Guldheden skriver Transportstyrelsen:

”Eventuella undantag bör enbart vara baserade på de registrerade uppgifterna i vägtrafikregistret (VTR). Denna typ av undantag är jämförelsevis enkla att införa och medför inte alltför höga driftskostnader.

Däremot är alla undantag, som är Lidingöbaserat och fastighetsbaserat, förenade med ökad administration hos både Transportstyrelsen och Skatteverket samt risk för ”extra” intäktsbortfall varför vi starkt avråder från dem.

Tidsbaserade undantag typ Lidingöregeln är en typ vi extra starkt avråder ifrån då dessa ställer extra krav på tillgängligheten på systemet och ökar risken för ”extra” intäktsbortfall på grund av nedtid på någon berörd station.

Transportstyrelsen avråder som tidigare nämnts starkt till att ytterligare undantag införs. Ju fler undantag som tillförs desto mer komplext blir systemet, vilket medför högre administrations- och driftskostnader samt att alla ändringar som därefter måste göras blir extra kostsamma.”

Bilagor

Utredningen har styrts genom två direktiv. De bifogas här.



Uppdragsbeskrivning

Upprättad av: Per Bergström Jonsson 2013-05-28, med ändringar tillförda 2013-07-01 efter styrgruppens direktiv.

Fastställt av: Styrgruppen för västsvenska paketet 2013-06-14

Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på östra Hisingen



Bakgrund

Under utredningsfasen av trängselskattesystemet i Göteborg, åren 2009-2011, övervägdes ett stort antal alternativa utformningar för de delar av systemet som utgörs av betalstationer på



Göteborgs Stad

Trafikkontoret

Hisingen. Riksdagen beslutade i maj 2010 om ett system som drygt ett år senare reviderades av nytt riksdagsbeslut, bland annat avseende systemutformningen på Hisingen. Ändringarna på Hisingen genomfördes som en följd av att hela trängselskattesystemet tillfördes en flerpassageregulering, vilken möjliggjorde andra systemutformningsprinciper, men också för att tillmötesgå synpunkter om att Hisingensbor borde kunna nå handelsområdet Backaplan med bil utan att betala trängselskatt.

Inför införandet av trängselskattesystemet (2012) har det varit många och starka yttringar från befolkning och näringsidkare på Hisingen, främst i Backa och Bäckebo. Kommunstyrelsen i Göteborg beslutade därför i mars 2013 om att begära att samverkansorganisationen för det Västsvenska paketet genomför en fördjupad utredning av trängselskattesystemets utformning i Backaområdet.

I april beslutade styrgruppen för det Västsvenska paketet att ställa sig bakom förslaget att utreda alternativa utformningar och dess konsekvenser. Styrgruppen gav Ledningsgruppen i uppdrag att ta fram en uppdragsbeskrivning samt genomförandeplan.

Genomförande

Samråd och förankring

En av många framgångsfaktorer för trängselskattesystemets legitimitet på lång sikt är att utredningar om förändringar och uppföljningar av systemet sker på ett öppet sätt. Hur allmänheten och företagen i berörda områden ska få tillgång till information och ges möjlighet att lämna synpunkter under pågående utredningar kommer att beskrivas i en särskild kommunikationsplan, som tas fram i ett tidigt skede av projektet. Målsättningen för kommunikationsplanen är att bidra till att utredningsprocessen dialogar och blir transparent.

Projektet lämnar, om inget annat efterfrågas, månadsvisa statusrapporter till samordningsgruppen för det Västsvenska paketet. Beslut om slutgodkännande och avslutande av projektet tas av Västsvenska paketets ledningsgrupp.

Organisation, arbetssätt och bemanning

Arbetet organiseras och finansieras inom ramen för det Västsvenska paketet. Samtliga parter i samverkansorganisationen till paketet erbjuds möjlighet att delta i projektgruppen. Till projektgruppen kopplas kompetens- och resurskonsulter. Göteborgs Stad utser utredningsledare.

Tidsplan, ekonomiska resurser, och slutredovisning

Till skillnad från i den sk Guldhedsutredningen kommer ett fullskaligt transportmodellstöd vara avgörande för att nå en rimlig kvalitet i denna utredning, eftersom det inom utredningsområdet finns några av Göteborgs mest trafikerade trafikleder (Kungälvsleden och Lundbyleden). En förändring av trängselskattesystemet i närheten av dessa stora leder måste kunna hantera bedömningar av risker för ruttvalsförändringar för tiotusentals bilister. Flera utredningsalternativ behöver modellanalyseras, vilket är både kostnads- och tidskrävande.

Utredningen bedöms ta sju månader från det att styrgruppen lämnat startbesked. Utöver personalinsatser från avtalsparterna bedöms utredningen preliminärt behöva en konsultbudget



på mellan en och en och en halv miljoner kronor. Slutprodukten från projektet är en skriftlig rapport där ett antal utformningsalternativ, inklusive det nu gällande, konsekvensbeskrivs.

Utredningsinriktningar

Vi föreslår att utredningsområdet vidgas något jämfört med beslutet i kommunstyrelsen till att gälla fysiska och administrativa åtgärder på östra Hisingen för att minska trängselskattesystemets negativa effekter för boende och näringsidkare i Backa och i Bäckebo. Åtminstone följande fem alternativ bör projektet utreda och konsekvensbeskriva.

1. Trängselskattesystemet anpassas så att man kan minska trängselskatteområdet genom att ta bort betalstationerna i Backaområdet
2. Betalstationer i Backaområdet flyttas och/eller kompletteras eller prissätts annorlunda för att möjliggöra för närboende att nå Bäckebo handelsområde med bil under skattebelagd tid utan att betala trängselskatt. Detta bedömer vi initialt skulle kunna åstadkommas på flera sätt, och vi behöver titta på två till fem alternativ.
3. Trängselskattesystemet kompletteras med ett fastighetsbaserat undantag från trängselskatt för närboende i syfte att kunna nå exempelvis Bäckebo handelsområde med bil under skattebelagd tid utan att betala trängselskatt.
4. Kombinationer av fysiska eller administrativa åtgärder skilda från trängselskattesystemet som kan kompensera för mindre önskade effekter av trängselskattesystemet (ex trafikregleringar).
5. Trängselskattesystemets fysiska och administrativa utformning är oförändrad.

Utvärderingskriterier

Alternativen ska konsekvensbeskrivas åtminstone avseende följande effektkategorier:

- A. Effekter på trafikflöden, restider, trängsel,
- B. Effekter på lokalmiljön, buller, partiklar och emissioner
- C. Effekter på trafiksäkerheten
- D. Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgsområdet.
- E. Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken
- F. Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.
- G. Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet
- H. Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan



Göteborgs Stad

Trafikkontoret

- I. Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).
- J. Hur utredningsalternativen passar in med nyligen genomförda samhällsinvesteringar och med planerad stadsutveckling i området de kommande cirka 10 åren (ex öppnandet av Marieholmstunneln och Kvillemotet, spårvagn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen)



Handläggare: Per Bergström Jonsson

Uppdrag Översyn av trängselskattesystemet på östra Hisingen - Revidering av uppdragsdirektiv avseende arbetssätt	Dnr Trafikkontoret 1870/13 Datum 2013-09-05
---	---

Beslutsförslag

Styrgruppen inom samverkansorganisationen för det västsvenska paketet beslutar härmed att revidera utredningsdirektivet för översynen av trängselskattesystemet östra Hisingen avseende arbetssätt enligt förslagen i denna promemoria. Promemorian är ett tillägg till direktivet, övriga delar av det ursprungliga direktivet är alltså fortfarande gällande.

Sammanfattning:

Vi bedömer att upplägget att utreda först och förankra sen inte kommer att lösa uppgiften. Vi vill genomföra en process där lokalbefolkning ges möjlighet att involveras i både problembeskrivning och i att leta efter lösningar, givet angivna spelregler. Vi behöver besked från styrgruppen om vi ska styra om utredningsupplägget åt detta håll.

Förankring

Detta PM är skrivet av uppdragsledningen för översynen av trängselskattesystemet på Östra Hisingen (nedan kallad backastationsutredningen), Jonas Eliasson och Per Bergström Jonsson. I normala fall ska ärenden beredas stegvis och lyftas till beslutsmöten inom samverkansorganisationen för Västsvenska paketet, men eftersom frågan behöver en skyndsam process lyfts frågan via e-post till styrgruppens ledamöter. Både förfarandet och innehållet i förslaget har stöd av ledningsgruppen. Förklaringen till skyndsamhetsbehovet kommer senare i denna PM. Författarna står till ert förfogande för eventuella frågor; Per Bergström Jonsson på 076 7765401 och Jonas Eliasson på 08-790 68 35.

Bakgrund

I juni 2013 antog styrgruppen för det västsvenska paketet ett utredningsdirektiv för en översyn av trängselskattesystemet på östra Hisingen. Vid beslutet gjordes två muntliga tillägg: att utredningen måste jobba under en kortare tidsperiod än de föreslagna 9 månaderna

samt arbetsdelningen ”utredningsgruppen utreder och politiker tar därefter hand om förankringen av utredningsresultaten”. Det sista muntliga tillägget (arbetsfördelningen) är själva skälet till denna PM.

Backastationsutredningen är igång – formell arbetsgrupp är ännu inte beslutad, men de personer som finns på förslag att ingå har påbörjat arbetet och vi försöker utgå från utredningsdirektivet och dess muntliga tillägg. Vi bedömer att de negativa inställningarna till systemets funktion och konsekvenser på östra Hisingen bottnar i känslor av orättvisa och att inte ha fått chansen att påverka i tid. Efter att ha provat olika utredningsupplägg utifrån denna bedömning vill vi föreslå en reviderad riktning för utredningen. Att utreda först och sen förankra resultaten leder antagligen till än mer upprördhet, en fördjupad känsla av att inte få bli hörd i tid.

Det reviderade arbetssätt vi nu ber er besluta om stöds av ledningsgruppen. Det är en grovskiss som behöver jobbas igenom av många de kommande två-tre veckorna.

Förslag

Vi vill att översynen ses som en process där vi aktivt försöker involvera lokalbefolkningen både i att beskriva problemen och i att leta efter lösningar. Utredningen bedrivs i två sammanknutna grupperingar med samma uppdragsledning: en kommunikations- och processinriktad gruppering och en trängselskatteexpertgruppering (den senare är den som är igång och jobbar). Den första gruppen blir processledande och den andra gruppen blir ett processtöd. Göteborgs Stads beslut om älvstadsvisionen innehåller ett beslut om att söka en annan planeringsprocess – baserat på aktiv öppenhet mm. Vi anser att det arbetssättet är lämpligt att använda även i denna utredning.

Vi tänker oss så här ungefär.

Styrgruppens ledamöter bör i början av vecka 36 ge sitt godkännande om det särskilda arbetssättet avseende extern kommunikation och samråd kopplat till backastationsutredningen. Syftet är att kunna nå både flexibilitet och snabbhet i den externa kommunikationen. Utan det kommer vi ha svårt att hinna hålla ett nödvändigt tempo.

Den 18 september finns en pressträff för VP inplanerad. Vi vill då kunna presentera backastationsutredningen och den process vi försöker bedriva. Vi vill bjuda in allmänheten till efterföljande steg. Ska vi kunna förbereda oss för att utnyttja detta tillfälle behöver vi ert klartecken om inriktningsförändringen de allra första dagarna i september. Det är därför vi lyfter frågan på ett skyndsamt sätt.

Den 26 september träffas ledningsgruppen. Vi presenterar då ett mer detaljerat förslag på spelreglerna (ramvillkor och principer för vilka förändringar som är rimliga att förordas) för det öppna utformningsarbetet. Det kan vara så att dessa bör beslutas av styrgruppen (som träffas en vecka senare). Ett mer detaljerat förslag på roller, arbetssätt och gruppammansättningar kommer även att presenteras till detta möte.

I slutet av oktober vill vi genomföra någon slags möten på plats i området. Vi ska lyssna, dokumentera och förklara (ej försvara) hur det kommer sig att systemet ser ut som det gör. Vi

samt arbetsdelningen ”utredningsgruppen utreder och politiker tar därefter hand om förankringen av utredningsresultaten”. Det sista muntliga tillägget (arbetsfördelningen) är själva skälet till denna PM.

Backastationsutredningen är igång – formell arbetsgrupp är ännu inte beslutad, men de personer som finns på förslag att ingå har påbörjat arbetet och vi försöker utgå från utredningsdirektivet och dess muntliga tillägg. Vi bedömer att de negativa inställningarna till systemets funktion och konsekvenser på östra Hisingen bottnar i känslor av orättvisa och att inte ha fått chansen att påverka i tid. Efter att ha prövat olika utredningsupplägg utifrån denna bedömning vill vi föreslå en reviderad riktning för utredningen. Att utreda först och sen förankra resultaten leder antagligen till än mer upprördhet, en fördjupad känsla av att inte få bli hörd i tid.

Det reviderade arbetssätt vi nu ber er besluta om stöds av ledningsgruppen. Det är en grovskiss som behöver jobbas igenom av många de kommande två-tre veckorna.

Förslag

Vi vill att översynen ses som en process där vi aktivt försöker involvera lokalbefolkningen både i att beskriva problemen och i att leta efter lösningar. Utredningen bedrivs i två sammanknutna grupperingar med samma uppdragsledning: en kommunikations- och processinriktad gruppering och en trängselskatteexpertgruppering (den senare är den som är igång och jobbar). Den första gruppen blir processledande och den andra gruppen blir ett processtöd. Göteborgs Stads beslut om älvstadsvisionen innehåller ett beslut om att söka en annan planeringsprocess – baserat på aktiv öppenhet mm. Vi anser att det arbetssättet är lämpligt att använda även i denna utredning.

Vi tänker oss så här ungefär.

Styrgruppens ledamöter bör i början av vecka 36 ge sitt godkännande om det särskilda arbetssättet avseende extern kommunikation och samråd kopplat till backastationsutredningen. Syftet är att kunna nå både flexibilitet och snabbhet i den externa kommunikationen. Utan det kommer vi ha svårt att hinna hålla ett nödvändigt tempo.

Den 18 september finns en pressträff för VP inplanerad. Vi vill då kunna presentera backastationsutredningen och den process vi försöker bedriva. Vi vill bjuda in allmänheten till efterföljande steg. Ska vi kunna förbereda oss för att utnyttja detta tillfälle behöver vi ert klartecken om inriktningsförändringen de allra första dagarna i september. Det är därför vi lyfter frågan på ett skyndsamt sätt.

Den 26 september träffas ledningsgruppen. Vi presenterar då ett mer detaljerat förslag på spelreglerna (ramvillkor och principer för vilka förändringar som är rimliga att förordas) för det öppna utformningsarbetet. Det kan vara så att dessa bör beslutas av styrgruppen (som träffas en vecka senare). Ett mer detaljerat förslag på roller, arbetssätt och gruppssammansättningar kommer även att presenteras till detta möte.

I slutet av oktober vill vi genomföra någon slags möten på plats i området. Vi ska lyssna, dokumentera och förklara (ej försvara) hur det kommer sig att systemet ser ut som det gör. Vi

Utredningsprocessen

Utredningen leds av Göteborgs Stad på uppdrag av Västsvenska paketet. Den är underlag till beslut om förändringar som slutligen tas av Riksdagen. Det är alltså inte utredningen som avgör om ändringar ska genomföras och det kan dröja innan eventuella ändringar sker.

Under november 2013 inventeras alla perspektiv på trängselskatten i Backa. Närmare 1300 synpunkter lämnas in, de har legat till grund för det fortsatta arbetet.

Den 13–14 december 2013 presenteras sammanställningen av Backabornas synpunkter grupperade i ett tiotal perspektiv på Backa Folkets Hus och Selma Center, med möjlighet att ställa frågor och lämna kommentarer.

De inkomna synpunkterna vägdes in till nästa utställning. Den 10 och 11 januari presenterades 10 alternativ för trängselskatten i Backa, dessutom med sju undervarianter, för de berörda. De hjälpte till med att berätta vilka konsekvenser de olika alternativen borde få för dem.

Tre veckor senare visades de 17 alternativen återigen men denna gång med en bred konsekvensbeskrivning.

Den 6 februari lämnas utredningen över till Styrgruppen för Västsvenska Paketet.

Västsvenska Paketet handlar om framtiden

Västsvenska paketet är ett långt samhällsbygge som ska bidra till en attraktiv, hållbar och växande region. I paketet ingår en rad storsatsningar på kollektivtrafik, järnvägar och vägar som är nödvändiga för att ett växande Göteborg ska kunna möta framtiden på ett hållbart sätt.

I Västsvenska paketet ingår också trängselskatt. Syftet med trängselskatten är att ge bättre framkomlighet på våra vägar, bättre miljö samt delfinansiera Västsvenska paketet.

Vilka är det som ansvarar för paketet?

Det är ett samarbetsprojekt där Västra Götalandsregionen, Göteborgs-regionens kommunalförbund, Göteborgs Stad, Region Halland samt Trafikverket (huvudman i projektet) avtalar om samarbete. Västtrafik samordnar och upphandlar kollektivtrafiken och Transportstyrelsen ansvarar för trängselskatten.

Läs mer på www.trangselskattibacka.se



Västsvenska paketet