



Uppföljning av Backaundantaget

Sammanställning av förändringar gällande trafikflöden, restider, attityder, fördelningseffekter och intäkter till följd av införande av undantag från trängselskatt i Backa

Västsvenska paketet

Dokumenttitel: Uppföljning av Backaundantaget. Västsvenska paketet, 2019-03-22

Utförande part: Västsvenska paketet, Ledningsgruppen

Kontaktperson: Viktor Hultgren, Trafikverket Region Väst

Konsulter: Per Bergström Jonsson, Marianne Lindblom, Andreas Larsson, Sweco
Mats Tjernkvist, Mats Sandin, M4 Traffic
Per Strömgren, Movea
Olivier Canella, WSP

Sammanfattning

Den 1 januari 2013 infördes trängselskatt i Göteborg. Syftet med trängselskatten är att förbättra miljön, minska trängseln och bidra med intäkter till det Västsvenska paketet. Trängselskattesystemet i Göteborg är uppbyggt av en centralring med tre skift (Backa, Skår och Älvsborgsbron) ut från ringen. Skiftet vid Älvsborgsbron är till för att minska trängseln, medan övriga två skift är till för att undvika att bilister väljer att köra genom bostadsområden för att undvika trängselskatt på de stora lederna.

För att förhindra oönskad genomfartstrafik i Backaområdet finns fem betalstationer placerade i ett skift öster om området. Orsaken är att det finns betalstationer på Lundbyleden, och därför incitament för bilister att åka genom Backa för att undvika dessa betalstationer.

Betalstationerna har inneburit att tillgängligheten för boende i Backa har minskat, och att resor norrut, bort från trängselskatteområdet, har beskattats. Det innebär att de boende i Backa, trots att de befinner sig utanför trängselskatteområdet, beskattas för vissa resor med målpunkt utanför zonen.

För att öka tillgängligheten med bil för boende i Backa, samt för besökare till området, infördes 1 maj 2018 ett undantag, i denna rapport benämnt Backaundantaget. Undantaget innebär att resor genom betalstation 17–21 är skattebefriade, men att genomfartstrafik beskattas. För att detektera genomfartstrafik har så kallade kontrollpunkter placerats ut väster om Backa. I den här rapporten beskrivs vilka effekter undantaget har fått. De effekter som utvärderats omfattar trafikflöden, resande, restider, attityd till, och förståelse för, undantaget samt intäkts- och fördelningseffekter.

Uppföljningen visar att undantaget har tagits emot väl av de boende i Backa; en stor majoritet anser att undantaget är bra. Undantaget har även haft en tydlig ekonomisk fördelningseffekt. Jämfört med 2017 har boende i Backa och Tuve fått cirka 20–25 % lägre debiterad trängselskatt efter undantagets införande, att jämföra med cirka 5 % lägre debiterad trängselskatt för Göteborg som helhet.

Intäktseffekterna är svårare att följa upp, men bedöms ligga i linje med vad som tidigare var prognosticerat, cirka 14 miljoner kronor årligen, motsvarande cirka 1,5 % av de totala intäkterna. De trafikala effekterna, samt effekterna på resandet, bedöms försumbara, men effekten är svår att säkerställa, bland annat på grund av pågående stora infrastrukturprojekt i Göteborg.

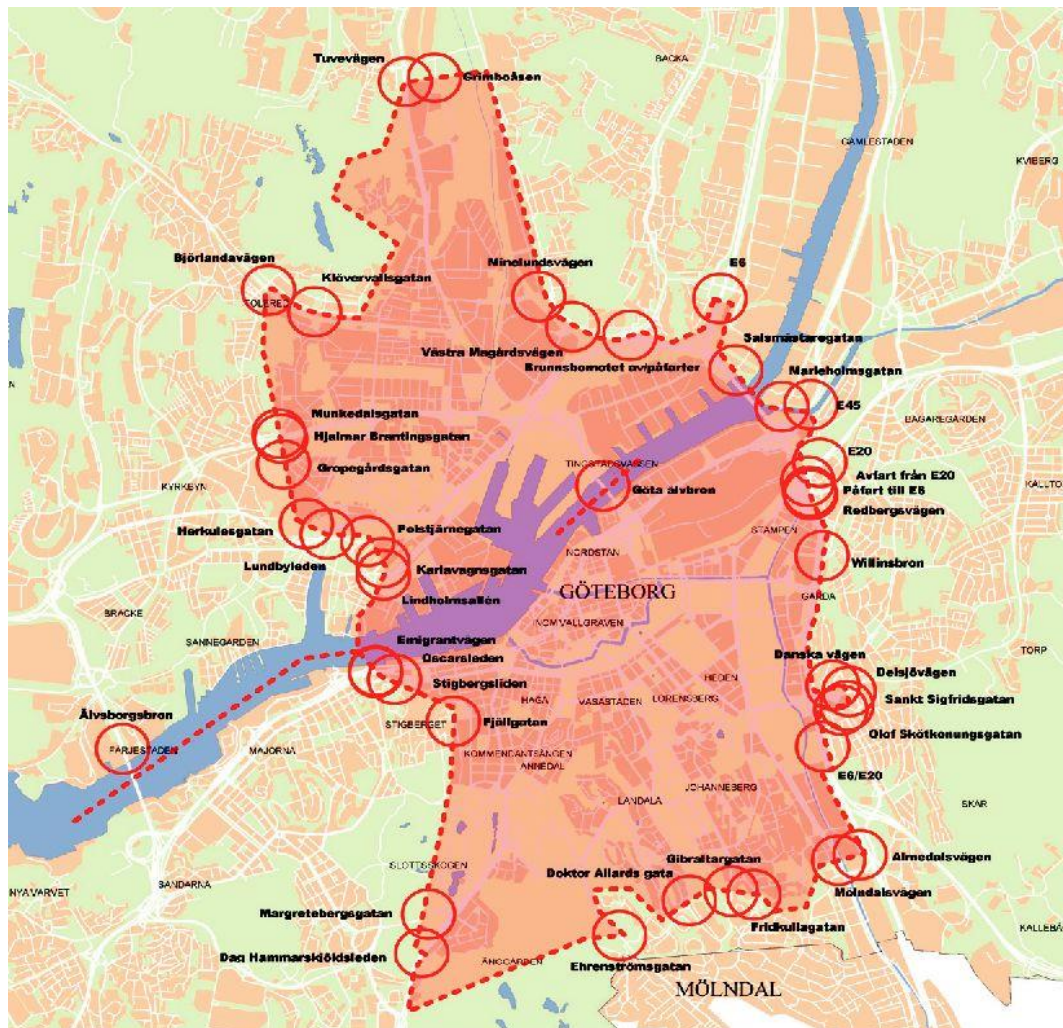
Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. Bakgrund	4
2. Utvärderade effektkategorier	8
3. Förväntade effekter före införande	14
4. Observerade effekter efter införande	17
4.1. Trafikering	17
4.1.1 Fordonsflöden.....	17
4.1.2 Resande med kollektivtrafik.....	18
4.2. Restider	19
4.3. Attityder	19
4.4. Fördelningseffekter.....	24
4.5. Intäktseffekter	26
5. Slutsatser	27
Referenser	28

1. Bakgrund

Varför ett trängselskatteundantag i Backa?

Mellan år 2009 och 2011 utreddes förutsättningarna för trängselskatt i Göteborg. Ett stort antal olika utformningar av trängselskattområdet studerades och analyserades. År 2010 fattade riksdagen beslut om utformning av trängselskatten i Göteborg enligt bilden i figur 1.

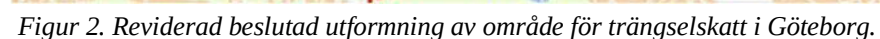


Figur 1. Ursprunglig beslutad utformning av område för trängselskatt i Göteborg.

Utformningen kom att revideras, och en så kallad flerpassageregeln infördes. I samband med revideringen minskades trängselskatteområdet på Hisingen, bland annat för att tillmötesgå synpunkter om att det skulle vara möjligt att nå handelsområdet Backaplan från olika delar av Hisingen utan att betala trängselskatt.

För att förhindra oönskad genomfartstrafik i Backaområdet finns fem betalstationer placerade i ett skift öster om området. Orsaken är att det finns betalstationer på

Den reviderade utformningen av trängselskatteområdet, som Riksdagen beslutade om år 2011, framgår i figur 2.



Trängselskatten infördes 1 januari 2013.

Både inför, och efter, införandet av trängselskattesystemet förekom fortsatt många och starka yttringar från boende och näringsidkare på Hisingen, främst i Backa och Bäckebo. Framförallt framfördes synpunkter om att resor norrut, bort från trängselskatteområdet, har beskattats. Det innebär att de boende i Backa, trots att de befinner sig utanför trängselskatteområdet, beskattas för vissa resor med målpunkt utanför zonen.

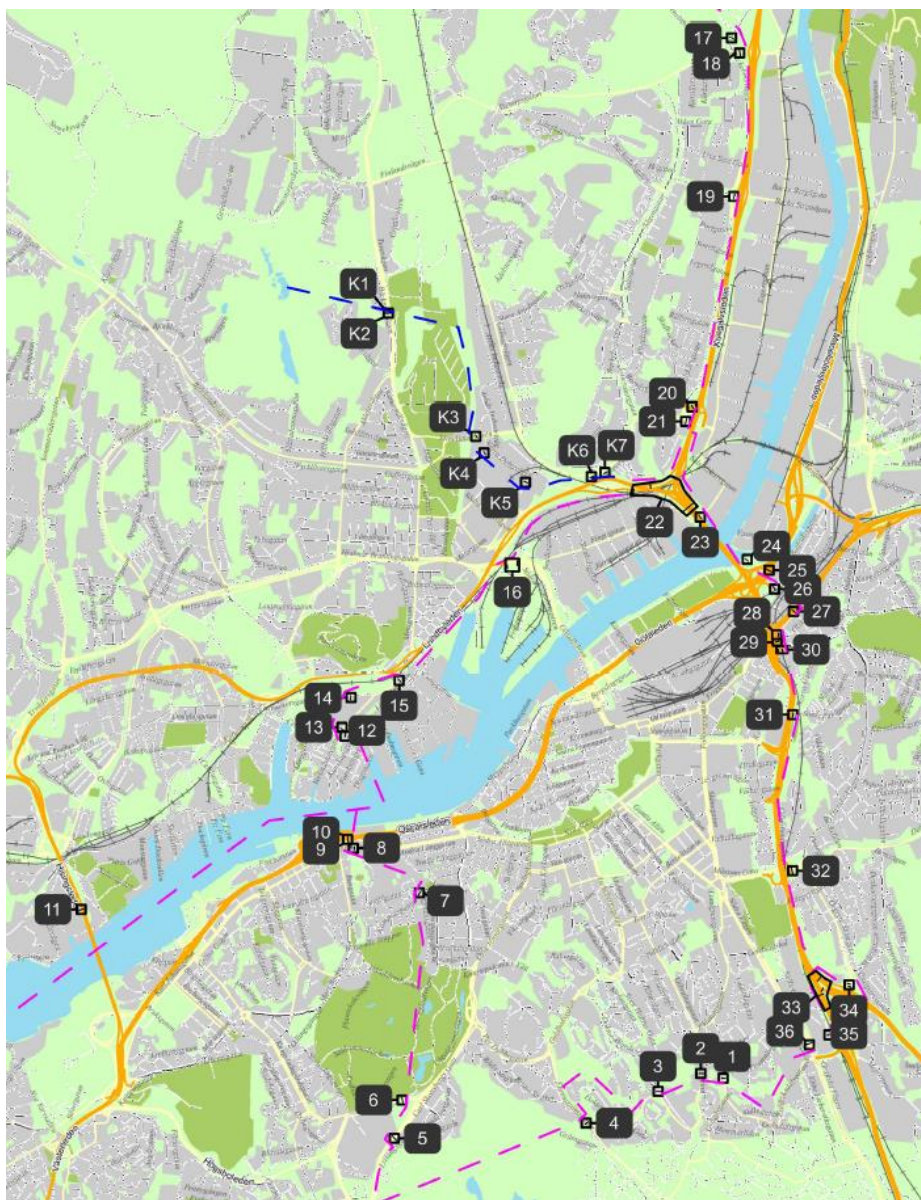
Styrgruppen för Västsvenska paketet beslutade i juni 2013 att initiera en utredning av trängselskatten på östra Hisingen, med syfte minska de negativa tillgänglighetseffekterna för de boende i området. Utredningen benämns i den här rapporten Backautredningen.

Backautredningen ägde rum under hösten 2013 och våren 2014. I april 2014 var parterna i Västsvenska paketet överens om att hemställa till regeringen om att göra förändringar i lagen om trängselskatt för att mildra de negativa effekterna för boende och verksamma på östra Hisingen. I hemställan föreslogs att ett geografiskt trängselskatteundantag för Backaområdet skulle införas. Boende inom ett visst geografiskt område skulle då bli befriade från skatt vid resor genom betalstation 17–21. Efter beredning av ärendet föreslog regeringen istället en annan lösning, att beskattning genom betalstation 17–21 endast utgår för genomfartsresor. Den föreslagna lösningen skickades på remiss till lagrådet den 9 maj 2016 och den 19 oktober 2016 beslutade riksdagen om en förändring i lag om trängselskatt i enlighet med framlagt förslag. Backaundantaget trädde slutligen i kraft den 1 maj 2018.

Hur fungerar Backaundantaget?

I Backa beskattas enbart genomfartstrafik. Därför har nya betalstationer - så kallade kontrollpunkter - placerats väster om Backa. Huvudregeln är att betalstationerna med nummer 17–21 är fria från trängselskatt, men att genomfartstrafiken beskattas. Endast den som passerar en kontrollpunkt före eller efter någon av dessa betalstationer inom 30 minuter kommer att beskattas.

Den faktiska utformningen av undantaget, och kontrollpunkternas placering, framgår i figur 3.



Figur 3. Karta över kontrollpunkter och betalstationer i Göteborg, inklusive Backaundantaget. Kontrollpunkter har beteckning med inledningstecken K. Källa: Transportstyrelsen

2. Utvärderade effekter

Backaundantaget leder till att tillgängligheten för resor med bil till och från Backa ökar, i och med att passager genom betalstation 17–21 blir skattebefriade, förutom vid genomfart genom området. Det kan medföra att antalet bilresor till och från Backa ökar till följd av undantaget, samt att bilister väljer andra rutter än tidigare. Vidare medför undantaget att intäkterna påverkas eftersom färdvägar som tidigare var avgiftsbelagda nu är skattefria. Det är därför av intresse att studera hur såväl trafikflöden, resande och intäkter påverkas till följd av undantaget. Även förståelsen och acceptansen för undantaget är intressant att analysera, inte minst mot bakgrunden av att opinionen i området var en starkt bidragande orsak till att ett undantag utreddes.

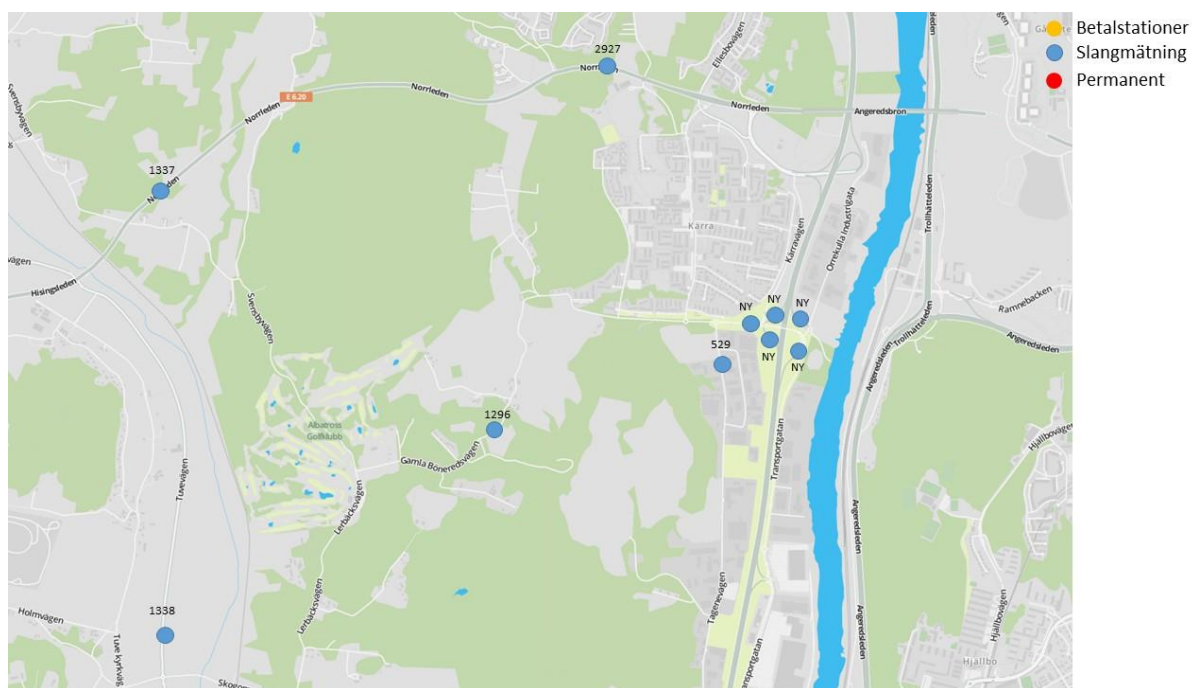
Sammanfattningsvis presenteras de utpekade effekter som studerats nedan. Efter varje rubrik redogörs kort för vilken metod som använts för uppföljning.

Trafikflöden och resande

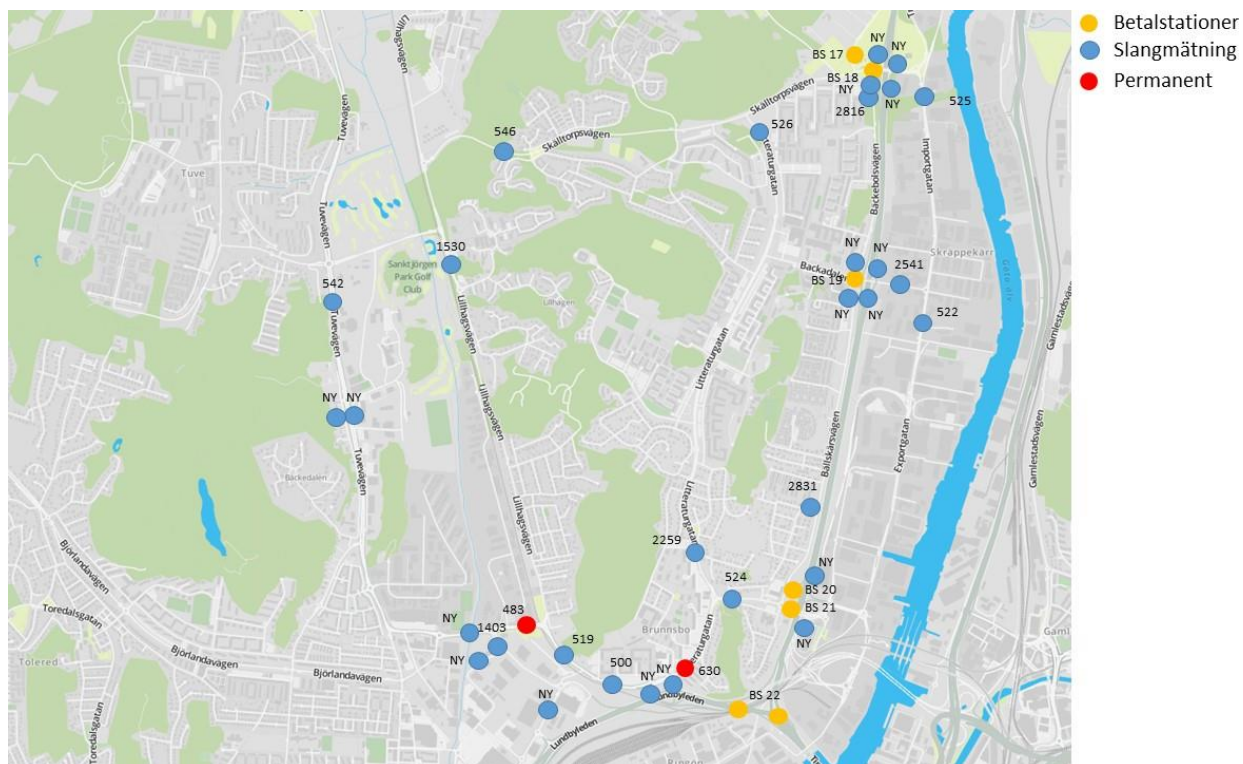
Utredningen begränsas till att beröra trafikflöden och restider på vägar i eller i anslutning till Backaområdet i Göteborg. Utredningen som föregick beslutet om undantag för Backa visade att trafikeffekterna primärt bedömdes vara lokala, eftersom relativt få resor berördes av undantaget. Därför utreds endast den lokala trafikpåverkan.

Trafikflöden biltrafik

Denna del av studien syftar till att svara på frågan om huruvida en omfördelning i trafiknätet sker. Studie sker av antal fordon som passerar respektive betalstation, samt olika snitt i och strax utanför Backaområdet. Mätning görs före och efter införandet av undantaget. Av bilderna i figur 4 och 5 framgår vilka gator trafikmätningar utförts på.



Figur 4. Mätplatser som föreslås användas vid före- och eftermätningar vid uppföljning av Backaundantaget.



Figur 5. Mätplatser som föreslås användas vid före- och eftermätningar vid uppföljning av Backaundantaget.

Resande med kollektivtrafik

Kollektivtrafikresandet tas fram genom att använda sig av Västtrafiks kundräkningssystem¹. Primärt är det på- och avstigande på utvalda hållplatser i området som kan ge en bild av förändringar i resandet. De linjer och hållplatser som följts upp framgår nedan.

Resande mellan området och norrut på E6²

- Stenungsundsexpressen
- Grön Express

Resande mellan området och över E6 mot Bäckebo

- Linje 40
- Linje 45
- Linje 47

Hållplatser som är intressanta för att mäta förändringen i anslutning till Backa är följande:

- Hpl Backadalsmotet södergående antal avstigande (Grön Express)
- Hpl Backadalsmotet norrgående antal påstigande (Grön Express)
- Hpl Bäckeboismotet södergående antal avstigande (Stenungsundsexpress)
- Hpl Bäckeboismotet norrgående antal påstigande (Stenungsundsexpress)
- Antal resande mellan Hpl Körkarlens gata och Hpl Bäckeboismotet Östra (40, 45 och 47)

Resandet följs upp dels på dygnsnivå, dels i högtrafik.

Restider biltrafik

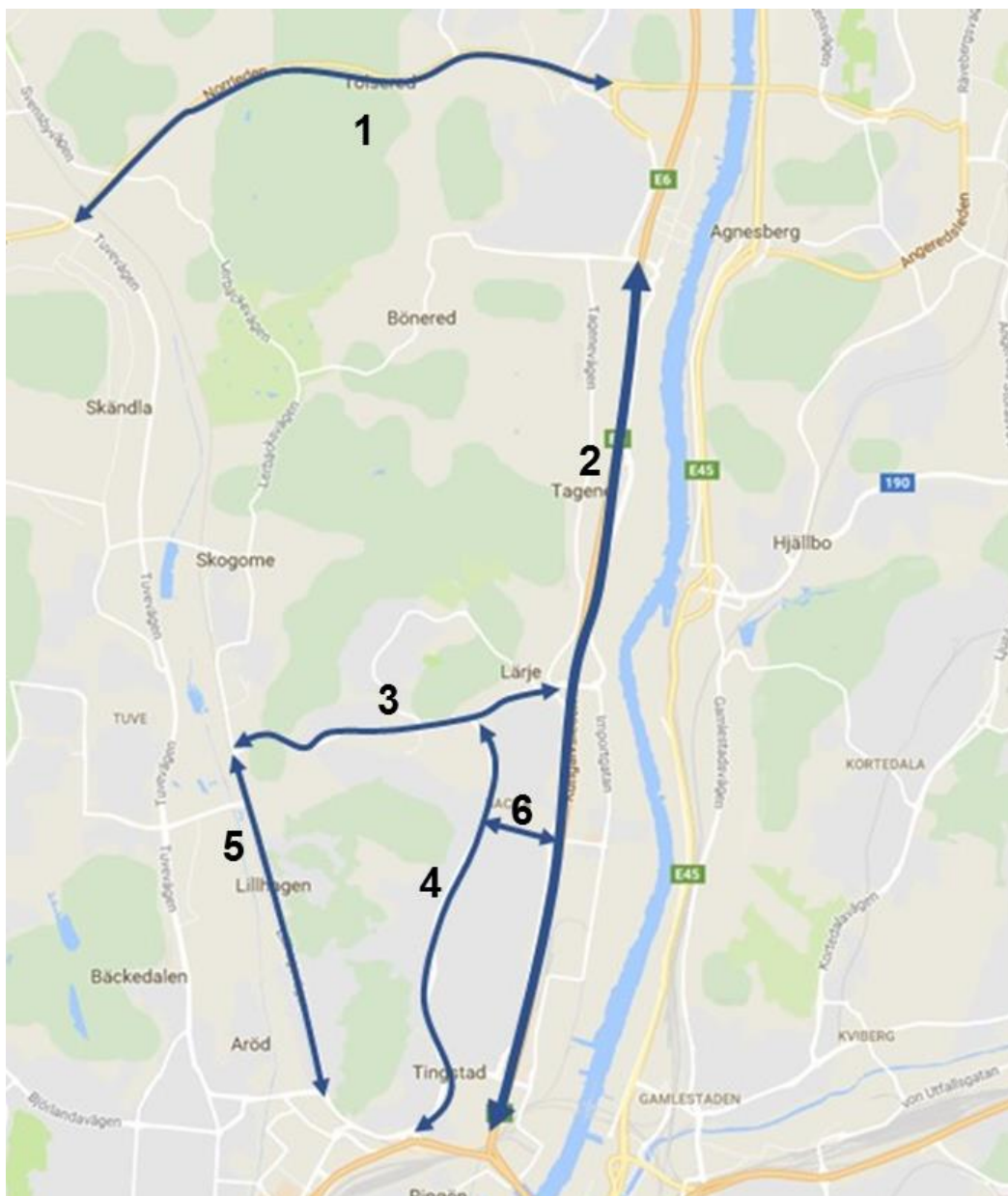
Restidsuppskattning sker genom att hämta restidsdata från Google. Därigenom fås information om restidsvariation under dygnet, mellan veckodagar, veckor och månader. Således kan en restidsförändring för rutterna bestämmas före och efter införandet av Backaundantaget. Studerade vägsträckor presenteras i tabell 1 och figur 6.

¹ System ombord på Västtrafiks fordon som räknar antalet på- och avstigande resenärer

² Effekten av Backaundantaget bör främst ske för resor norrut, då det är resor som tidigare var skattebelagda. Resor söderut är fortfarande skattebelagda då betalstation finns på Lundbyleden/Tingstadstunneln.

Vägsträcka	Berörd delsträcka
1. Norrleden	Klarebergsmotet - Tuvevägen
2. E6 Kungälvleden	Kärramotet – Ringömotet
3. Skälltorpsvägen	Bäckeboismotet – Lillhagsvägen
4. Litteraturgatan	Skälltorpsvägen – Brunnsmotet
5. Lillhagsvägen	Skälltorpsvägen – Minelundsvägen
6. Backadalen	Litteraturgatan - Backadalsmotet

Tabell 1. Studerade vägsträckor, restidsuppskattning



Figur 6. Rutter för restid för utpekade relationer vid uppföljning av Backaundantaget.

Attityder

En intervjuundersökning med de boende i det berörda området har genomförts i syfte att undersöka attityden och förståelsen för Backaundantaget. I telefonintervjuerna har frågor ställts uppdelade på kategorierna tillgänglighet/framkomlighet, kostnader/ekonomi, information samt demografi.

Fördelningsanalys

Fördelningsanalysen har syftat till att undersöka hur tillgängligheten för boende i Backa kan ha påverkats till följd av undantaget. Analys görs av hur boende i Backas trängselskatteutgifter förändrats. Detta behöver relateras till hur trängselavgifterna påverkats i Göteborg som helhet.

Intäktsanalys

Intäkterna har analyserats på aggregerad nivå, det vill säga de totala intäkterna har studerats före och efter införandet av undantaget, och även i jämförelse med tidigare år. Andra aspekter som kan ha påverkat de totala intäkterna har i möjligaste mån försökt avräknas.

3. Förväntade effekter före införande

Förväntade intäktsförändringar

Effekterna av ett Backaundantag har analyserats vid flera tillfällen, dels i Backautredningen, dels i senare trafikmodellanalyser.

Backaundantaget medför att passager genom betalstationerna 17–21 blir skattebefriade, medan genomfartsresor beskattas. Det innebär att resrelationer som tidigare var avgiftsbelagda nu är skattebefriade. Detta resulterar således i ett intäktsbortfall jämfört med tidigare utformning av trängselskatteområdet.

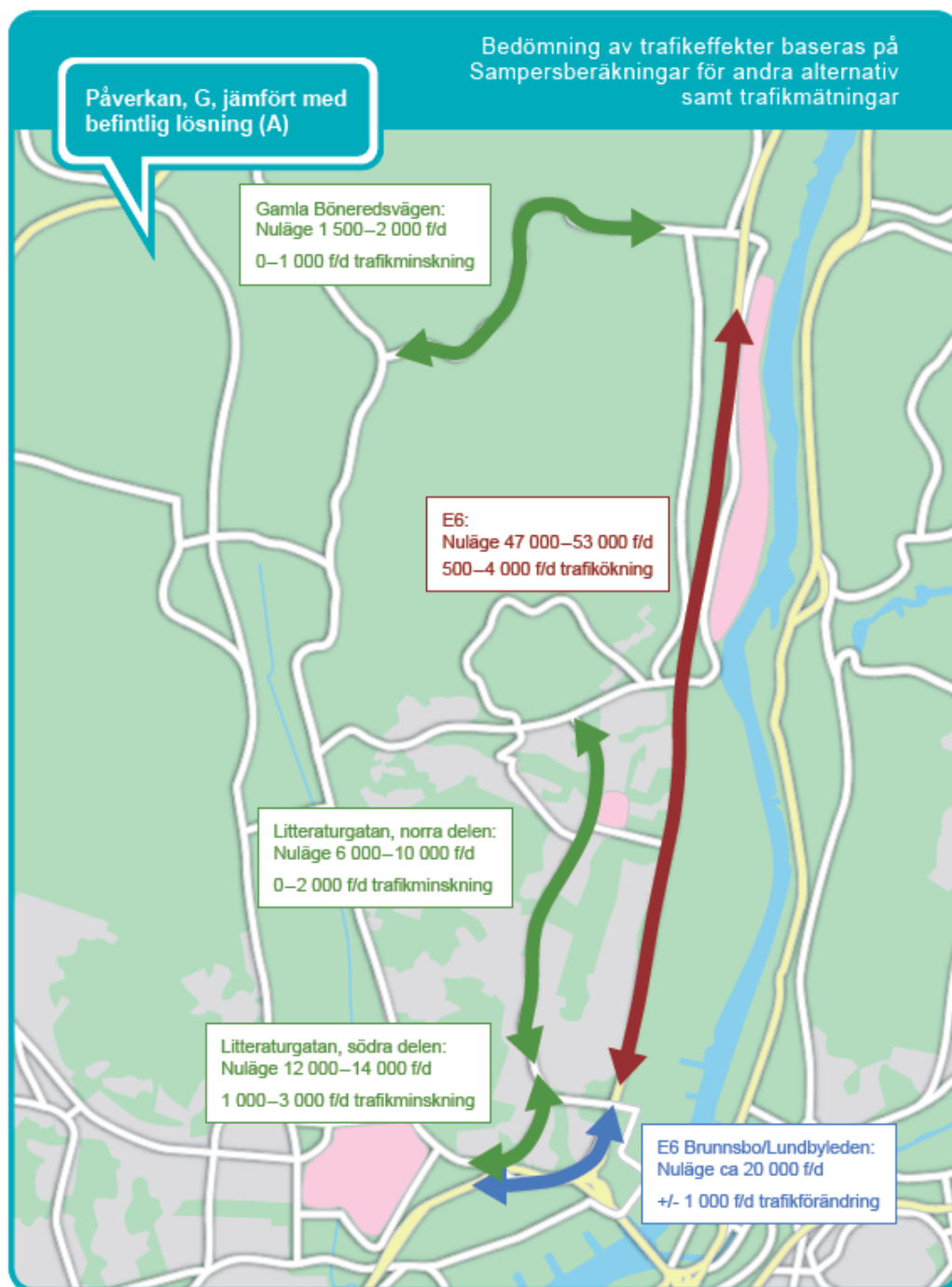
Inom ramen för Backautredningen genomförde Transportstyrelsen simuleringar av intäktsbortfallet om betalstation 17–21 stängdes ner (och bilisterna inte visste om detta). Simuleringen visade på ett intäktsbortfall på cirka 14 miljoner kronor årligen. I Backautredningen bedömdes det att intäktsbortfallet sannolikt skulle bli något lägre vid införande av Backaundantaget, eftersom genomfartstrafik fortfarande beskattas. I Backautredningen fanns ingen metod utvecklad för att analysera Backaundantaget i en trafikmodell. En sådan metod har senare tagits fram, och resultaten från modellanalyser visar på ett intäktsbortfall på cirka 15 miljoner eller 1,5 % årligen.

I underlaget till regeringens förslag om förändring av trängselskatteområdet i Backa beskrivs ett bedömt intäktsbortfall på cirka 15 miljoner kronor.

Förväntade trafikflödesförändringar

När det gäller trafikflöden bedömdes Backaundantaget medföra att trafiken på E6 ökar, eftersom kostnaden för att färdas till och från E6 från Backaområdet minskar. Undantaget bedömdes leda till en relativt kraftig minskning av trafiken på Gamla Böneredsvägen, en gata som fungerat som smitväg förbi betalstation 17–21. I och med Backaundantagets införande minskar skälen att använda vägen som just smitväg. I figur 7 framgår bedömda trafikflödesförändringar, framtagna inom Backautredningen.

Inga analyser av bedömda effekter gällande förändringar i färdmedelsval har gjorts, redogjorda prognosdata visar trafikflödesförändringar för all fordonstrafik.



Figur 7. Illustration av prognosticerade trafikflödesförändringar enligt genomföringsalternativ G.

I tabell 2 visas resultatet av modellanalyser gjorda i ett senare skede för prognosår 2040. Modellanalyserna visar att Backaundantaget bedöms medföra en ökning av antalet resor på E6 norrut med cirka 10 % under högtrafik på förmiddagen, samtidigt som flödena på Norrleden och Nortagenevägen bedöms minska. Analyserna är i linje med de trafikflödesförändringar som bedömdes uppstå i Backautredningen.

	<i>E6 norrut (norr om Bäckeboismotet)</i>	<i>E6 söderut (norr om Bäckeboismotet)</i>	<i>Norrleden</i>	<i>Nortagenevägen</i>	<i>Skälltorpsvägen</i>
2040 utan Backa	1270	2100	1430	210	480
2040 med Backa	1400 (+130)	2190 (+90)	1320 (-110)	110 (-100)	660 (+180)

Tabell 2. Trafikflöde, förmiddagens maxtimme. Prognosår 2040. Med/utan Backaundantag.

4. Observerade effekter efter införande

4.1. Trafikering

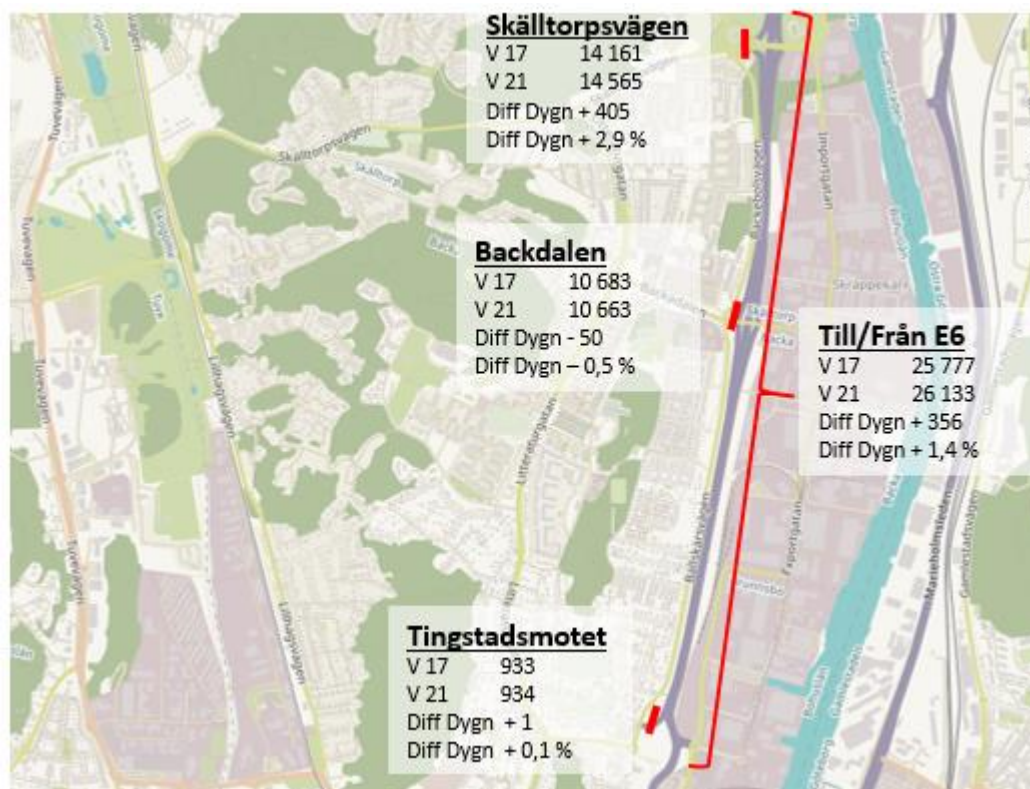
På grund av trafikpåverkande infrastrukturprojekt i Göteborg, däribland byggnation av ny vägförbindelse under älven, Marieholmstunneln, som ansluter till E6 samt avstängningen av Götatunneln på grund av arbeten kopplade till byggnationen av Västlänken, har det varit svårt att hitta mätperioder lämpliga för jämförelse före och efter undantagets införande. På kort sikt tycks undantaget inte ha inneburit några säkerställda effekter på vare sig trafikflöden eller kollektivtrafikresande.

4.1.1 Fordonsflöden

Mätobservationer gjordes med tre olika intervaller: i morgontrafik kl. 07:00 – 08:00, i eftermiddagstrafik kl. 16:00 – 17:00 samt under hela dygnet. Totalt sett observerades en mycket liten flödespåverkan under uppföljningsperioden. Det fanns 32 mätpunkter grupperade kring följande lokaliseringar:

- Betalstationer mellan Backa och E6
- Runt Kärramotet
- Runt Bäckeboismotet
- Runt Backadalsmotet
- Norra Hisingen
- Södra Hisingen
- Runt Backaplan och Brunnsbo

Vid några mätpunkter sågs en flödespåverkan med mer än 5 % ökning eller minskning. Dock är det svårt att statistiskt säkerställa dessa förändringar på grund av mätosäkerhetsfaktorer. I de flesta mätpunkter var flödesförändringen 5 % eller mindre.



Figur 8. Trafikflöden, betalstationer mellan Backa och E6

Där trafikflödeseffekterna antogs att bli störst, över betalsnittet (se figur 8), kunde inga statistiskt säkerställda förändringar uppmätas. En väg som bedömdes påverkas i hög utsträckning av Backaundantaget är Gamla Böneredsvägen. Genom att nyttja Gamla Böneredsvägen kunde bilister med start- och målpunkt i Backaområdet resa till området utan att betala trängselskatt. När Backaundantaget infördes bedömdes att trafiken på Gamla Böneredsvägen skulle minska. På grund av problem med slangmätningar har dock effekten på Gamla Böneredsvägen inte kunnat följas upp.

4.1.2 Resande med kollektivtrafik

För att få en uppfattning om resenärspåverkan i kollektivtrafiken har uttag från Västtrafiks kundräkningssystem gjorts gällande av- och påstigande på utvalda busslinjer och hållplatser vid jämförelsevecka 17/2018 respektive 21/2018.

Linje Grön Express stannar vid hållplats Backadalsmotet i direkt anslutning till E6. För påstigande i färdriktning norrut minskade antalet med 13 % från vecka 17 till vecka 21. För avstigande i färdriktning söderut minskade antalet med 5 % från vecka 17 till vecka 21.

Linje Stenungsundsexpressen stannar vid hållplats Bäckeboismotet, även denna i direkt anslutning till E6. För påstigande i färdriktning norrut så ökade antalet med 15 % från vecka 17 till vecka 21. För avstigande i färdriktning söderut ökade antalet med 13 % från vecka 17 till vecka 21.

Antalet resenärer ökar således på en linje och minskar på en annan linje, varför det är svårt att dra några slutsatser om huruvida undantaget kan ha påverkat resandet. Det är också värt att understryka att det statiska underlaget, sett till antalet resenärer, är mycket litet. Därför är det svårt att dra några säkra slutsatser om resenärseffekterna i kollektivtrafiken.

4.2. Restider

Vad gäller påverkan avseende restidsförändringar och trängsel i trafiksystemet till följd av undantaget bedöms dessa vara i praktiken obefintliga då trafikflödesförändringarna var små eller oförändrade. Därför har ingen särskild sammanställning av restidseffekterna gjorts. Eventuella effekter på restider efter införandet bör inte kunna härledas till Backaundantaget.

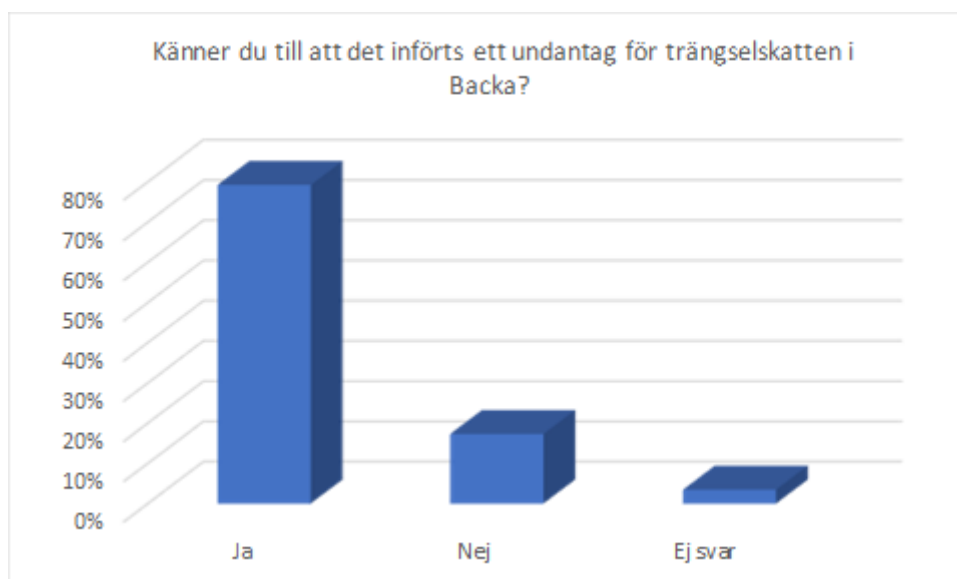
4.3. Attityder

En attitydundersökning baserat på telefonintervjuer med boende i utvalda områden på norra Hisingen genomfördes under vecka 45, 2018. De primärområden inom vilka undersökningsföretaget försökte nå respondenter är Backa, Skälltorp, Brunnsbo och Skogome. Syftet var att studera förståelsen och acceptansen för undantaget hos de boende i Backa

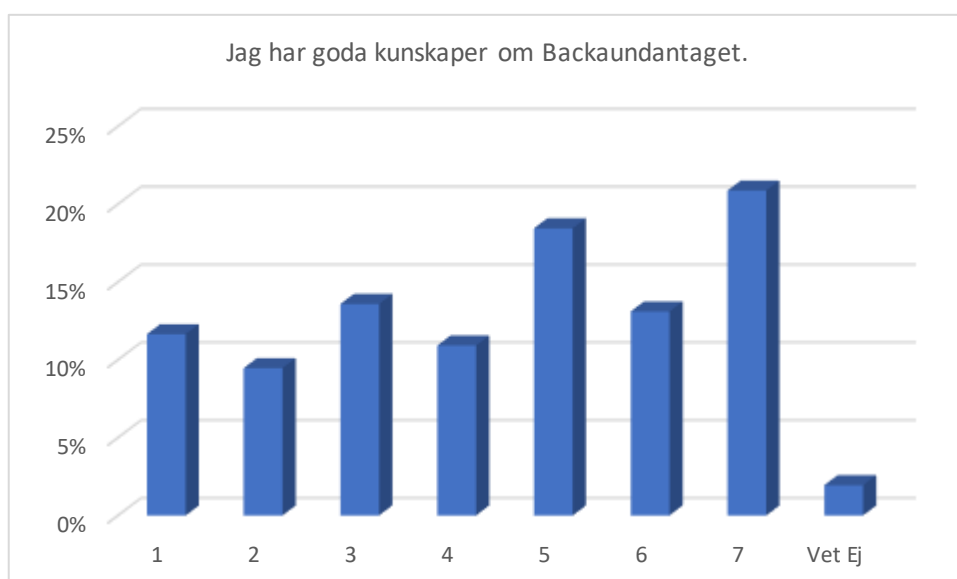
Telefonundersökningen omfattade 718 intervjusamtalsförsök per telefon, vilket resulterade i 520 genomförda intervjuer. Det resulterar i en svarsfrekvens på ca 73 %. Fördelningen mellan kvinnor och män är 50 % vardera, körkortsinnehavet uppgår till 90 % bland respondenterna och bilinnehavet till 81 %.

En tydlig majoritet anser att Backaundantaget har förbättrat möjligheterna att röra sig med bil till och från Backa medan en minoritet tycker att det har förbättrat trafiksituationen i de berörda bostadsområdena. Som helhet tycker 3 av 4 av respondenterna i de utvalda områdena att Backaundantaget är bra.

På nästföljande sidor redovisas ett urval av ställda frågor med svarsresultat.

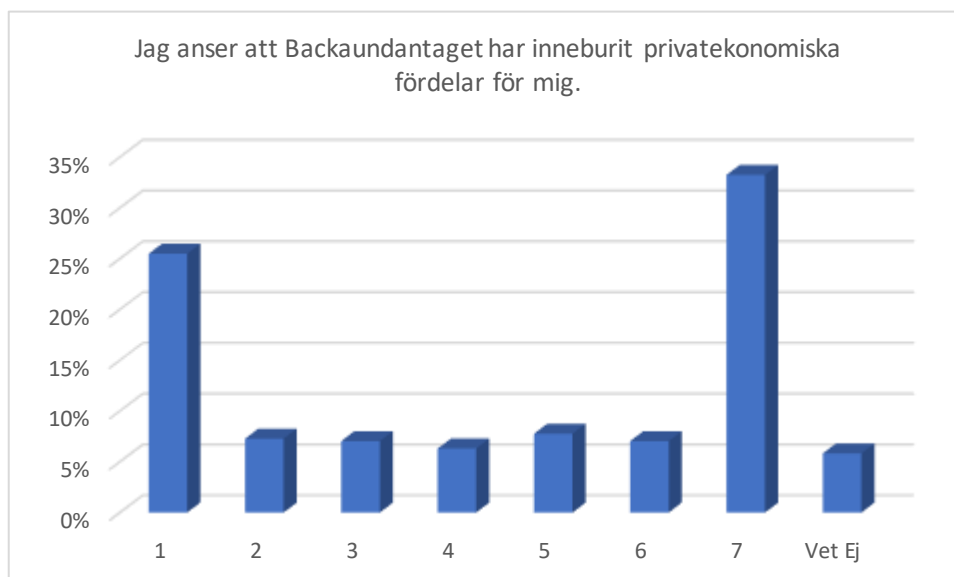


Figur 9. Känner respondenten till att det införts ett undantag för trängselskatten i Backa.



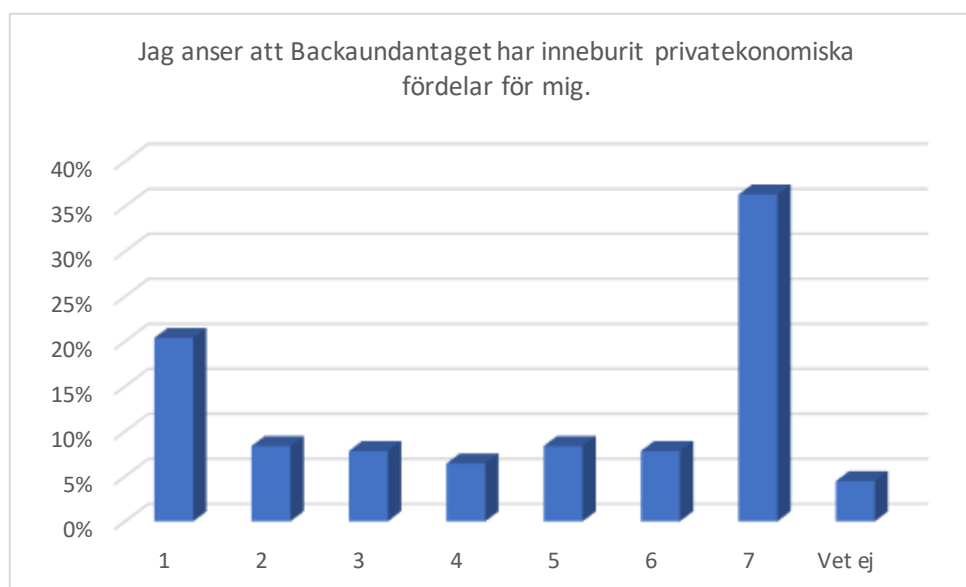
Figur 10. Hur goda kunskaper om Backaundantaget har respondenten? Endast de som känner till att det finns ett undantag har fått denna fråga ställd.

En stor majoritet av de tillfrågade känner till att det införts ett undantag (figur 9), men kunskapen om undantaget är ganska varierad (figur 10). Med en gruppering av 1–3 för de som anger att de inte har goda kunskaper om Backaundantaget respektive 5–7 för de som anger att de har goda kunskaper om Backaundantaget ger det en majoritet på cirka 50 % för de sistnämnda mot cirka 35 % för 1–3.



Figur 11. Anser respondenten att Backaundantaget har inneburit privatekonomiska fördelar för hen? Endast de som känner till att det finns ett undantag har fått denna fråga ställd.

Fler anser att Backaundantaget inneburit privatekonomiska fördelar och tillgänglighetsförbättringar än de som anser att det inte gjort det (figur 11). Med en gruppering av 1–3 för de som anser att Backaundantaget inte har inneburit privatekonomiska fördelar respektive 5–7 för de som anser att Backaundantaget har inneburit privatekonomiska fördelar ger det en majoritet på cirka 50 % för de sistnämnda mot cirka 40 % för 1–3. Samma fråga som ovan men ställd enbart till de som har bil redovisas i figur 12.



Figur 12. Anser respondenten att Backaundantaget har inneburit privatekonomiska fördelar för hen? Endast de som känner till att det finns ett undantag samt har bil i hushållet har fått denna fråga ställd.

Med en gruppering av de som har bil i hushållet, 1–3, för de som anger att Backaundantaget inte har inneburit privatekonomiska fördelar respektive 5–7 för de som anger att Backaundantaget har inneburit privatekonomiska fördelar ger det en majoritet på cirka 55 % för de sistnämnda mot cirka 35 % för 1–3.



Figur 13. Anser respondenten att Backaundantaget har förbättrat möjligheterna att röra sig med bil till och från Backa? Endast de som känner till att det finns ett undantag har fått denna fråga ställd.

Tillgänglighetsförbättringen värderas högt (figur 13). Med en gruppering av 1–3 för de som anger att Backaundantaget inte har förbättrat sina möjligheter att röra sig med bil till och från Backa respektive 5–7 för de som anger att Backaundantaget har förbättrat sina möjligheter att röra sig med bil till och från Backa ger det en majoritet på cirka 55 % för de sistnämnda mot cirka 30 % för 1–3.

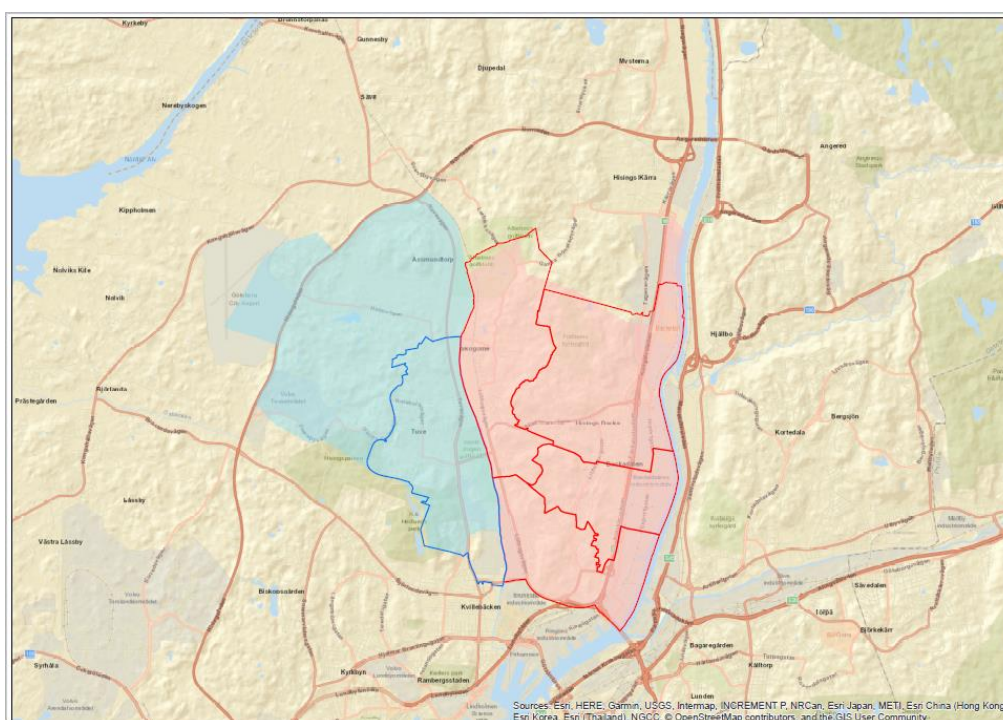


Figur 14. Tycker respondenten att Backaundantaget är bra. Endast de som känner till att det finns ett undantag har fått denna fråga ställd.

En stor majoritet av de tillfrågade anser att Backaundantaget är bra (figur 14). Med en gruppering av 1–3 för de som anser att Backaundantaget inte är bra respektive 5–7 för de som anser att Backaundantaget är bra ger det en majoritet på cirka 75 % för den sistnämnda gruppen mot cirka 15 % för 1–3.

4.4. Fördelningseffekter

Syftet med fördelningsanalysen var att studera om de boendes debiterade trängselskatt har minskat. Tidigare har konstaterats att de boende i Backa betalar relativt mycket i trängselskatt jämfört med andra områden i Göteborg. Data baseras på debiterad trängselskatt per postnummer och fysisk person där jämförelse för olika tidsperioder och geografiska områden har gjorts. Det röda området i figuren 15 (Backa) bedöms vara ett område som påverkas direkt av undantaget, medan det ljusblå (Tuve) bedöms vara ett område som indirekt påverkas av undantaget.



Figur 15. Områden som påverkas av Backaundantaget.

Resultatet (tabell 3) visar på en påtaglig förändring i debiterad trängselskatt för boende i Backa och Tuve, i genomsnitt cirka 25–28 % lägre trängselskattkostnader i Backa och cirka 20 % i Tuve. En generell minskning av debiterad trängselskatt i Göteborg som helhet, cirka 5–7 % jämfört med 2017 för motsvarande perioder kan även observeras.

Förändring, debitering trängselskatt	v. 19-22 2017 v. 19-22 2018	v. 34-36 2017 v. 34-36 2018	v. 36-39 2017 v. 36-39 2018	v. 40-43 2017 v. 40-43 2018
Backa	-25%	-28%	-27%	-26%
Tuve	-18%	-21%	-20%	-19%
Göteborg (exkl. Backa och Tuve)	-5%	-7%	-7%	-7%

Tabell 3. Fördelningseffekter till följd av Backaundantaget

4.5. Intäktseffekter

Intäktsförändringar till följd av Backaundantaget har bedömts på en aggregerad nivå, utifrån de kassaflödesanalyser som Trafikverket tar fram. Det innebär att det finns vissa osäkerheter avseende den exakta storleken på intäktsförändringen. Bland annat finns det faktorer utöver Backaundantaget som påverkar intäkterna på en aggregerad nivå. Dessa faktorer har, i möjligaste mån, avräknats.

Backaundantaget bedöms medföra ett intäktsbortfall på cirka 14 miljoner per år, vilket innebär ett bortfall på cirka 1,5 % av de totala trängselskatteintäkterna.

De faktorer som, utöver Backaundantaget, bedöms ha påverkat intäkterna är bensinprisökning, nya regler för förmånsbeskattning av tjänstebilar samt det varma sommarvädret. Samtliga faktorer bedöms påverka intäkterna negativt på en aggregerad nivå. För att bedöma storleksordningen på intäktspåverkande omständigheter utöver Backaundantaget har jämförelser med intäktsförändringen i Stockholm gjorts. Därutöver har det i Göteborg pågått ett stort antal byggprojekt, vilka har minskat framkomligheten med bil. Detta bedöms också påverka intäkterna negativt. För att bedöma effekten av de trafikpåverkande åtgärderna på intäkterna har intäktsminskningen i Göteborg, under årets fyra första månader innan undantagets införande, studerats. När ovanstående faktorer har avräknats bedöms Backaundantagets medföra ett intäktsbortfall på 14 miljoner kronor per år. Trafikpåverkande åtgärder som har haft effekt på intäkterna efter undantagets införande har inte tagits hänsyn till, vilket är en osäkerhet i sammanhanget.

5. Slutsatser

När det gäller påverkan på trafikflöden, resande och restider är de observerade effekterna av Backaundantaget små, och mindre än vad som var förväntat. För passager genom undantagna betalstationer har ingen statistisk förändring kunnat ses. Det har funnits svårigheter att göra rättvisande jämförelser före och efter införande av undantaget, detta på grund av vägvästängningar och gatuombyggnader som vid olika tillfällen påverkade och påverkar trafikföringen i staden. Detta försvårade möjligheten att hitta lämpliga jämförelseveckor då trafikförändringar orsakar nya reseförutsättningar som tar tid för trafikanter att anpassa sig till.

De boende i Backa tycks ha en god kännedom om att undantaget har införts, över 70 % känner till att undantaget har införts. Av de som känner till Backaundantaget är det cirka 50 % som anser att de har god kunskap om hur Backaundantaget fungerar, medan cirka 35 % anser att de inte har det. De flesta tillfrågade anser att undantaget både medför ökad tillgänglighet och privatekonomiska fördelar. Sammantaget tycker en mycket stor andel av de som känner till undantaget, cirka 75 %, att Backaundantaget är bra.

Det finns en tydlig ekonomisk fördelningseffekt, som visar på cirka 25 % lägre debiterad trängselskatt i området Backa och Tuve, att jämföra med cirka 5–7 % lägre debiterad skatt för Göteborg som helhet. Intäktseffekterna har följts upp på en aggregerad nivå, och tycks ligga i linje med prognosticerat intäktsbortfall, cirka 14 miljoner per år, motsvarande 1,5 % av de totala intäkterna från trängselskatten.

Referenser

Backaundantaget – Sammanfattning av telefonundersökning genomförd i november 2018, Movea, 2018-11-21

Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på Östra Hisingen, Underlags-PM – Trafikanalys, Sweco, 2014-06-11

Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på Östra Hisingen, Underlags-PM – Intäktsanalys, Sweco, 2014-06-11

Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på Östra Hisingen, Underlags-PM, Sammanfattning av telefonundersökningar genomförda i november 2013 och juni 2014, Sweco, 2014-09-08

PM Trängselskatt i Backa, WSP, 2018-10-12

Regeringens proposition 2015/16:191, Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt för Backaområdet i Göteborg

Slutrapport från utredningen om fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på östra Hisingen, Västsvenska paketet, 2014-02-11

Utvärderingsplan Backaundantaget, Västsvenska paketet, PM 2018-05-17



Västsvenska paketet

www.vastsvenskapaketet.se