



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 flerpasageregeln, vilken möjliggjorde andra systemutformningsprinciper, men också för att tillmötesgå synpunkter om att Hisingsbor 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 dialogas 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 (Kungälvleden 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)