



## Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

|  |  |
|--|--|
| <b>Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp, Skogome och Kärra påverkas</b><br>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.                        |
| <b>Hur boende i Tuve, Säve, och Gerrebacka påverkas</b><br>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.                        |
| <b>Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas</b><br>Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.     | Backa mfl får fördelar men Ringön blir utan fördelar.  |
| <b>Hur handlare i Bäckebo påverkas</b><br>Personalkostnader, tillgänglighet för kunder.  | Bättre tillgänglighet för kunder från Hisingen. Minskad trängsel i affärer på helger. Sänkta personalkostnader.  |
| <b>Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas</b>   | Etablissemang har lyssnat på oss. Mer rättvis lösning än idag. Antalet betalstationer och kontrollpunkter i vårt område är dock avskräckande många. Kan uppfattas som krångligt och korkat av många. |
| <b>Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas</b><br>Påverkas olika grupper olika. Påverkas föreningsliv. Påverkas tillit till samhällsinstitutioner. | Betalstationerna är kvar i Backa men etablissemang 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

|   |  |
|---|--|
| <b>Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas</b>  | Sympatier med Backaborna. Kan ses som en balanserad lösning som är bra för många och utan nya offer.   |
| <b>Hur "framtida Backabor" påverkas</b><br>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.   |
| <b>Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas</b><br>Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.  | Ingen större skillnad.   |
| <b>Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas</b><br>Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.   | Ingen större skillnad. Intäktsbortfallet borde bli på hanterbar nivå.  |
| <b>Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas</b><br>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. |
| <b>Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas</b><br>Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.                              | Ingen större skillnad.   |

## Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

|   |   |
|---|---|
| <b>Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.</b>   | Trafiken bedöms minska något på Litteraturgatan och Gamla Böneredsvägen men öka något på E6an.  |
| <b>Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.</b>   | Inga stora effekter. Fortsatt skydd mot genomfartstrafik i Backa.   |
| <b>Effekter på trafiksäkerheten.</b>  | Viss positiv effekt då trafiken minskar något på lokalgatorna där konflikter med oskyddade trafikanter är som flest.  |
| <b>Effekter på trängselskattkostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgsområdet.</b>   | Kvantitativa underlag får bedömningen saknas.   |
| <b>Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.</b>   | Kollektivtrafikens framkomlighet bedöms inte påverkas.  |
| <b>Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftkostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.</b>  | Intäkterna bedöms minska med 5–15 miljoner per år. Fem nya kontrollpunkter innebär investeringskostnader på ca 20 miljoner.   |
| <b>Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.</b>   | 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. |
| <b>Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.</b>   | För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativa underlag avseende bl.a kundunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion om handelseffekter.  |
| <b>Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).</b>  | 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.   |
| <b>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).</b> | Trafiken bedöms minska på Litteraturgatan vilket möjliggör planerna på stadsutveckling längs denna. Alternativet skapar tillgänglighet med bil inom stadsdelen Norra Hisingen.  |

## NYTILLKOMNA PERSPEKTIV

|  |  |
|--|--|
| <b>Juridiskt perspektiv.</b>             | Förslaget är förenligt med utgångspunkten att samma handlande bör leda till samma beskattning oavsett vem som är skattskyldig. |
| <b>Genomförande och administrerande.</b> | -  |

■ Negativ effekt   
 ■ Viss negativ effekt   
 ■ Osäker effekt / ingen effekt   
 ■ Viss positiv effekt   
 ■ Positiv effekt



## Utredningen tolkar de framkomna synpunkterna från samtalen i Backa

|  |  |
|--|--|
| <b>Hur boende i Backa, Brunnsbo, Skälltorp, Skogome och Kärra påverkas</b><br>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.   |
| <b>Hur boende i Tuve, Säve, och Gerrebacka påverkas</b><br>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.  |
| <b>Hur företag och arbetstagare på Ringön och i Backa påverkas</b><br>Möjlighet att locka anställda och kunder till sig. Kostnader för att bedriva sin verksamhet.     | Företagen på Ringön drar inga fördelar av förslaget. Företag som har sin bilar skrivna i Backa får också undantaget. Förslaget är bra för anställda som bor i Backa och för oss företagare som använder privat bil i tjänsten. |
| <b>Hur handlare i Bäckebo påverkas</b><br>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.      |
| <b>Hur Backabornas acceptans till trängselskatten påverkas</b>   | Betalstationerna är kvar i Backa men etablissemangen har lyssnat på oss. Vår gemensamma röst blev tillräckligt stark. Vi flyttade inte våra problem någon annanstans.  |
| <b>Hur den sociala sammanhållningen på östra Hisingen påverkas</b><br>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

|  |  |
|--|--|
| <b>Hur göteborgarnas acceptans till trängselskatten påverkas</b>   | 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.   |
| <b>Hur "framtida Backabor" påverkas</b><br>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.   |
| <b>Hur dagens inpendlare till Göteborg påverkas</b><br>Säkra och korta restider in till Göteborg med bil och buss.   | Ingen större skillnad.   |
| <b>Hur framtidens inpendlare till Göteborg påverkas</b><br>Finansiering av västsvenska paketet, möjlighet att dämpa trängsel, öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.  | Ingen större skillnad. Intäktsbortfallet borde bli på hanterbar nivå.  |
| <b>Hur möjligheten att bygga mer och bättre stad på Hisingen påverkas</b><br>Frigöra trafikyor 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. |
| <b>Hur möjligheten att skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter påverkas</b><br>Avser främst långväga transporter: trängsel på E6an, trängsel på Norrleden, trängsel på Lundbyleden.                             | Ingen större skillnad.   |

## Bedömningar relaterade till utredningsdirektivets effektkategorier

|   |   |
|---|---|
| <b>Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.</b>   | Små flödeseffekter. Viss ökning av Backabornas resor.   |
| <b>Effekter på lokalmiljö, buller, luftföroreningar och emissioner.</b>   | Inga betydande effekter.  |
| <b>Effekter på trafiksäkerheten.</b>  | Trafiksäkerheten bedöms inte påverkas.  |
| <b>Effekter på trängselskattkostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgsområdet.</b>   | Ej beräkningsbar effekt.  |
| <b>Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken.</b>   | Kollektivtrafikens framkomlighet bedöms inte påverkas.  |
| <b>Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftkostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.</b>  | Intäkterna bedöms minska med 5–15 miljoner per år. Kostnader för att implementera ett undantag bedöms vara cirka 1,5 mkr. Kostnaden att administrera undantaget bedöms nu vara 4–5 miljoner kronor per år.                |
| <b>Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet.</b>   | Backaskaffet finns kvar. Undantag från trängselskatt kan upplevas orättvist gentemot boende som inte har motsvarande undantag.  |
| <b>Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan.</b>   | 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. |
| <b>Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).</b>  | Förbättrad tillgänglighet norrut, till Bäckebo samt till återvinningsstationen i Tagene för boende i Backa.   |
| <b>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).</b> | Liten risk för oönskad genomfartstrafik.  |

## NYTILLKOMNA PERSPEKTIV

|  |   |
|--|---|
| <b>Juridiskt perspektiv.</b>             | Förslaget strider mot utgångspunkten att samma handlande bör leda till samma beskattning oavsett vem som är skattskyldig. |
| <b>Genomförande och administrerande.</b> | Regler kan komma att bli svåra att tillämpa och det finns en risk för felaktiga beslut och ett ökat antal omprövningar    |

■ Negativ effekt   
 ■ Viss negativ effekt   
 ■ Osäker effekt / ingen effekt   
 ■ Viss positiv effekt   
 ■ Positiv effekt