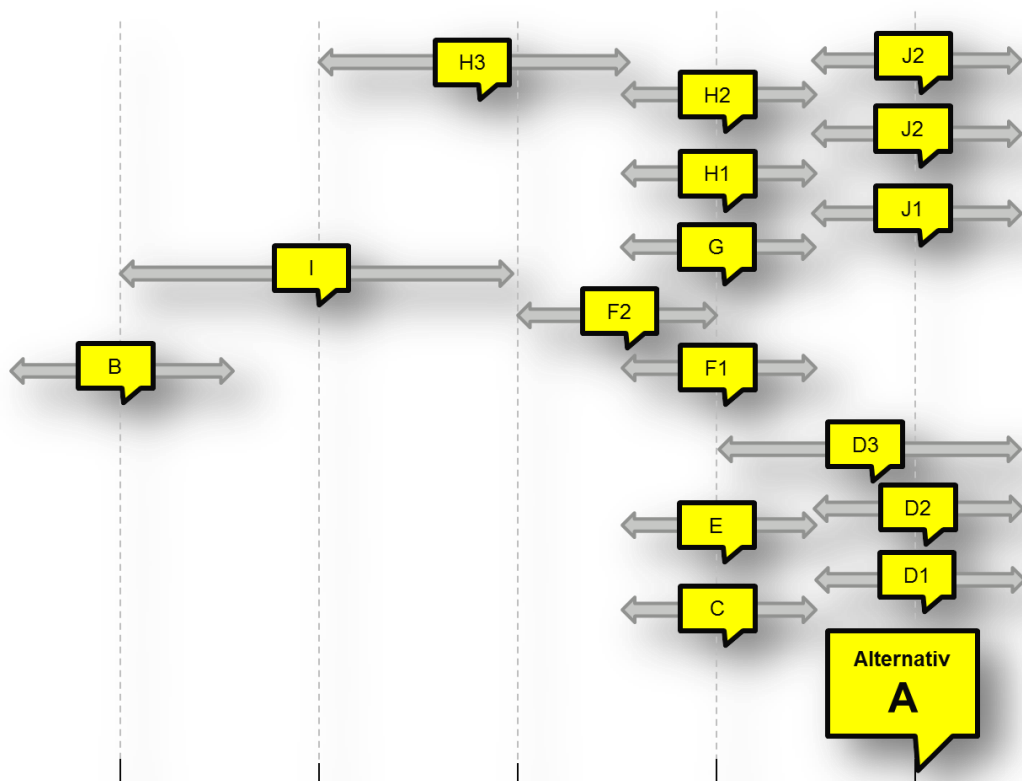


Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på Östra Hisingen

**Underlags-PM – Intäktsanalys**



Göteborg 2014-06-11

Beställare:

Trafikkontoret Göteborg, kontaktperson Per Bergström-Jonsson

Konsult:

Sweco TransportSystemAB, Carl-Henrik Sandbreck, Viktor Hultgren, Andreas Almroth

Uppdrag: 2383064  
Fördjupad utredning om  
trängselskattesystemets  
utformning på Östra Hisingen,  
Underlags-PM - Intäktsanalys

Datum:  
2014-06-11

Version:  
Slutlig PM

## 1 Bakgrund och syfte

Ett av de huvudsakliga målen med trängselskatten är att generera intäkter till det Västsvenska paketet. Tillsammans med målen om att minska trängseln och förbättra miljön var intäktsmålet ett av de tre initiala mål som sattes upp inför trängselskattens införande.

För att det Västsvenska paketet ska kunna genomföras krävs att trängselskatten genererar en nettointäkt på cirka 14 miljarder på 25 år. Om en förändring av trängselskatten i Backa medför stora intäktsbortfall kan det innebära att andra intäkter behövs, exempelvis genom att trängselskatten höjs eller genom förlängd trängselskattedrift.

Inom Backautredningen togs sammanlagt 16 olika alternativa utformningar av trängselskatten i Backa fram. Alternativen omfattade allt från olika typer av undantag till avgiftssänkningar och flytt av betalstationer. Med tanke på det stora antalet alternativ och komplexiteten i många av alternativen har grundliga och detaljerade intäktsanalyser inte varit möjliga att genomföra. Istället har generaliserade intäktsbedömningar gjorts, där de alternativ som bedöms få likvärdiga trafikeffekter grupperats och även intäktsmässigt bedömts få likvärdiga effekter. Tillvägagångssättet har möjliggjort generella slutsatser om ungefär hur mycket intäkterna påverkas av ett visst alternativ.

Syftet med denna PM är att beskriva hur intäktsbedömningarna i Backautredningen har gjorts och hur intäktsförändringarna skiljer sig åt mellan olika utformningsalternativ.

## 2 Metod för bedömning av intäktsförändring

Grova intäktsbedömningar med osäkerhetsintervall har gjorts för samtliga utformningsalternativ. Intäktsbedömningarna baseras på

- Sampersanalyser
- Transportstyrelsens simuleringar av vad Backastationerna genererar
- Jämförande analyser mellan olika alternativ.

Bedömningarna av intäktsförändringarna har gjorts internt av Sweco:s konsultgrupp. Viss intern avstämning med övriga delar av utredningsgruppen har dock gjorts, men huvudsakligt ansvariga för bedömningarna är Sweco. Att någon fördjupad analys med en större grupp inte gjorts är en konsekvens av de snäva tidsramar som präglat uppdraget.

Vid bedömningar av intäkterna har fokus varit på att jämföra och gruppera alternativen i förhållande till varandra, snarare än att bedöma hur intäkterna förändras i absoluta tal.

### 2.1 Sampersanalyser

För att bedöma intäktsförändringarna till följd av olika alternativa utformningar har modellanalyser med hjälp av verktyget Sampers varit en betydelsefull del. Sampers har använts för att indikera i vilken riktning intäkterna påverkas. De förslag som analyserats med hjälp av Sampers är alternativ B, D1, E, I1, I2, J1, J2, J3. Även analyser av alternativ C med olika typer av fysiska hinder gjordes.

Sampers är dock otillräckligt för att bedöma den exakta nivån på intäktsförändringarna. Det beror dels på att flera av förslagen är svåra eller omöjliga att modellera med hjälp av Sampers, dels på att Sampers är ett för grovt verktyg för att kunna bedöma effekten av mindre förändringar av trängselskatteområdet, såsom flytt av betalstationer inom Backa. Dessutom fångas inte trafik till och från "externa" handelsområden särskilt väl i Sampers. Denna trafik är betydande i Backaområdet då tillgängligheten till handelsområdet i Bäckebo påverkas i hög utsträckning av olika alternativ.

### 2.2 Transportstyrelsens simuleringar av vad Backastationerna genererar

För att kunna göra en generell bedömning av hur trängselskattintäkterna påverkas av olika förändringar av trängselskatten krävs kännedom om hur mycket intäkter trängselskattstationerna i Backa genererar. Om Backastationerna<sup>1</sup> står för en mycket stor andel av de totala intäkterna, skulle ett förslag som innebar att stationerna togs bort få stora konsekvenser för finanseringen av det Västsvenska paketet. Data över intäkter från enskilda betalstationer kan även användas för bedömning av Sampersberäkningarnas precision.

---

<sup>1</sup> Med Backastationerna avses betalstation 17-21. Därutöver finns två portaler på Lundbyleden, som utgör en del av station 22. Även dessa portaler ingår i utredningsområdet.

Transportstyrelsen har genomfört simuleringar 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 (betalstation 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 Kungälvsleden och Lundbyleden (betalstation 22 – västliga portaler) ingår i de stationer som tas ur drift ger, på årsbasis, ett intäktsbortfall på ca 32 miljoner kronor.

Även om det har varit möjligt att ta fram uppgifter om hur mycket intäkter Backastationerna "genererar" går det, baserat på dessa data, inte att dra slutsatsen att intäktsminskningen blir 14 miljoner om Backastationerna tas bort. Om Backastationerna skulle tas bort, om deras placering skulle förändras eller om vissa bilister undantas från trängselskatten kommer det medföra att personer ändrar sitt ruttval för att minska trängselskattkostnaden. Vissa bilister skulle även kunna komma att välja andra tidpunkter eller andra målpunkter för resan om det skulle leda till lägre kostnader. Slutsatsen blir därför att intäktsbortfallet underskattas om man endast beaktar de intäkter som Backastationerna "inbringrar". De 14 miljonerna som Transportstyrelsen har beräknat kan således betraktas som ett minimum för intäktsbortfallet om Backastationerna skulle tas ur drift.

Eftersom trängselskattestationerna i Backa utgör ett skaft, och inte en del av centralringen, skapas inte en fri väg in i trängselskatteområdet om stationerna tas bort. Resor in och ut ur centralringen skattebeläggs fortfarande. Det innebär att det finns ett tak för hur stora intäktsminskningar som kan uppstå – samtliga intäkter från trängselskatten kan inte försvinna till följd av att Backastationerna tas bort.

För respektive alternativ har ett osäkerhetsintervall bedömts på intäkten. Osäkerhetsintervallet innebär att det även finns ett "tak" för intäktsbortfallet för respektive alternativ. Detta "tak" skall dock enbart användas för jämförelse mellan alternativ. För att beräkna ett absolut värde med hög precision krävs betydligt djupare analyser baserat utökad data om människors resvanor och hur dessa påverkas av trängselskatt.

### 2.3 Jämförande analyser mellan olika alternativ.

För flera utformningsalternativ har det inte varit möjligt att göra Sampersanalyser. Sampers kan till exempel inte analysera effekten av ett fastighetsbaserat undantag (alternativ H1, H2 och H3) eller ett Lidingöbaserat undantag (alternativ F2). Dessutom är Sampers inte ett tillräckligt precist verktyg för att bedöma exakt hur intäkterna förändras till följd av olika utformningsalternativ. Enligt Sampers kommer alternativ B, som innebär att Backaskafvet samt stationerna vid Lundbyleden tas bort, leda till ett intäktsbortfall på cirka 27 mkr. Det är ett mindre intäktsbortfall än de 32 miljoner som Transportstyrelsen simulerat att intäktsbortfallet minst skulle bli om stationerna togs bort. Det indikerar att Sampers inte är ett tillräckligt tillförlitligt verktyg för att endast fungera som metod för att bedöma intäkter. Utöver Sampers har därför skattningar och jämförande analyser använts. Exempelvis går alternativ H3, som innebär undantag från

trängselskatt för boende på Hisingen, inte att modellera i Sampers. Det är däremot möjligt att, med vissa förenklingar, modellera alternativ C, där trängselskattestationerna i Backaskafvet tas bort. Eftersom innebörden av alternativ H3 och alternativ C är likvärdiga är det möjligt att utifrån modellresultaten av alternativ C (utan framkomlighetsminskande åtgärder) få en indikation på intäktsförändringen i alternativ H3.

Det är också möjligt att relatera förslag som är ganska olika till varandra. I alternativ B tas exempelvis både stationen på Lundbyleden och Backastationerna bort. Det utgör den största förändringen av samtliga utformningsalternativ och kan således sägas utgöra ett extremfall när det gäller intäktsbortfall. Det går därmed att dra slutsatsen att de övriga utformningsalternativen åtminstone inte kommer att innebära ett lika stort intäktsbortfall som alternativ B.

### 3 Bedömningar av intäktsförändring för respektive alternativ

De flesta alternativ till dagens trängselskatteutformning i Backa bedöms medföra minskningar av intäkterna från trängselskatten.

Alternativ D och J bedöms ha förutsättningar för ökade intäkter men osäkerhet avseende lokala trafikeffekter, flerpasagerregelns inverkan och trafik till "externa" handelsområden gör att även dessa alternativ riskerar ge minskade intäkter.

Sampersberäkningar ger, för de alternativ som beräknats, ett spann för intäktsförändringar från -28 mkr (alt B) till +9 mkr (alt J1).

Den simulering av nedstängda stationer, som Transportstyrelsen genomförde, baserat på data av registrerade passager, ger ett spann från -32 mkr (kan relateras alt B) till -14 mkr (kan i viss mån relateras till alt H). Simuleringen utgår dock från att bilisterna inte känner till att stationerna är nedstängda och eventuella förändringar av ruttval beaktas därför inte.

Swecos samlade bedömning innebär ett spann för intäktsförändringar på cirka -45 mkr (alt B) till +5 mkr (alt D1, D2, J1, J2, J3).

Alternativ B, I och H3 bedöms vara de alternativ som riskerar ge störst minskning av intäkterna; från -45 mkr till -15 mkr. En stor grupp av bilister ges i dessa alternativ möjlighet att nå målpunkter på hela Hisingen och i norra Göteborgsregionen utan att betala trängselskatt.

Alternativ D innebär liknande möjligheter för boende på Hisingen men nya betalstationer i anslutning till Klarebergsmotet kompenserar, åtminstone till viss del, intäktsbortfallet. Varianter av alternativ J, där Backaskaftet flyttas i västlig riktning är tillsammans med D-alternativen, de alternativ som bedöms medföra minst förändringar av intäktsnivån; från -10 mkr till +5 mkr.

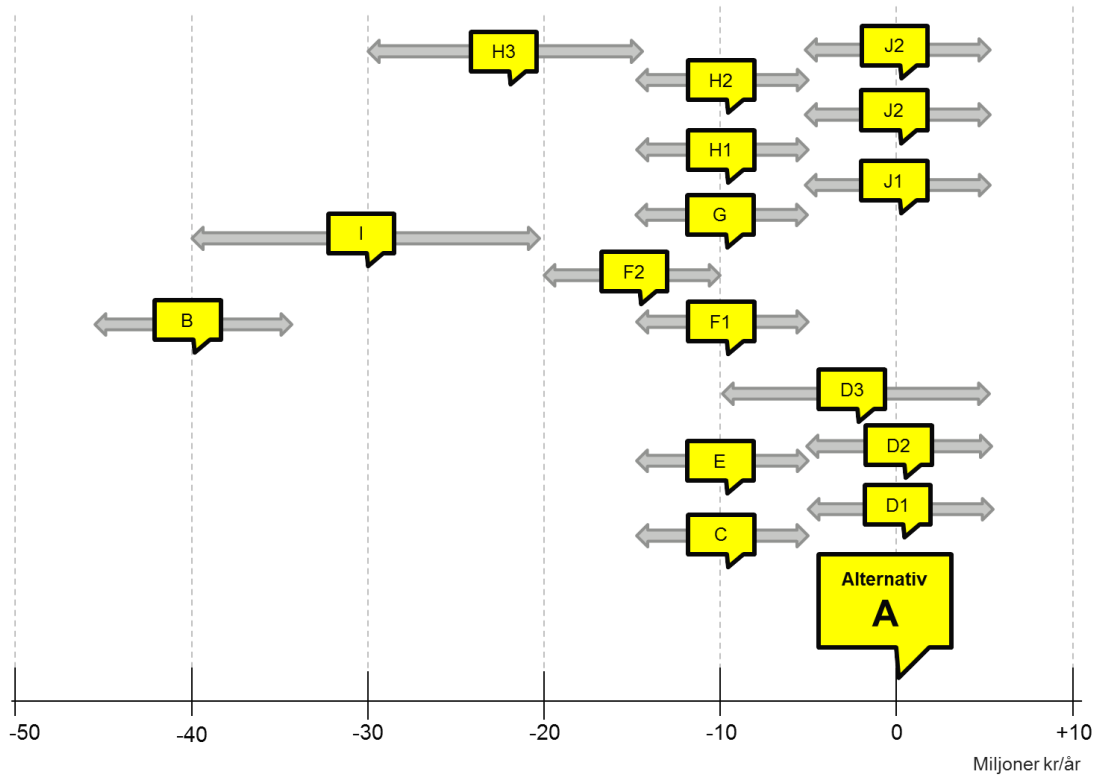
Mellan alternativen som bedöms ge betydande intäktsminskningar (alternativ B, I och H3) och alternativen som bedöms ge små intäktsförändringar (alternativ D1, D2, J1, J2 och J3) återfinns alternativ som bedöms ge "visst" intäktsbortfall (-20 mkr till -5 mkr per år).

Alternativ E, F1 och F2 ger viss tillgänglighetsförbättring för samtliga bilister som passerar Backaskaften. Alternativen innebär trängselskattelättnader i form av lägre kostnad under lågtrafik eller utökad flerpasagerregel och liknar varandra med avseende på tillgänglighets- och intäktseffekter.

Alternativ G, H1 och H2 (och till viss del C) liknar också varandra och medför att boende i Backa inte behöver betala trängselskatt för resor till Bäckebo och norrut. Alternativen begränsar dock möjligheten för andra bilister att åka in och igenom Backaområdet. Begränsningen sker antingen genom att Backastationerna finns kvar eller att fysiska åtgärder införs, effekten bedöms dock bli likartad.

Bedömningen sammanställs i figur 1. I efterföljande avsnitt motiveras bedömning och osäkerhetsintervall för respektive alternativ.

Bedömning av årlig intäktsförändring jämfört med dagens system



Figur 1: Sammanställning av bedömningar, inklusive osäkerhetsintervall, av intäktsförändringar. Bedömningen är översiktlig, i första hand baserad på **jämförelse** mellan alternativ och har som syfte att visa hur olika alternativ förhåller sig till varandra intäktsmässigt. För ökad precision av respektive alternativs absoluta värden för intäktsförändring krävs fördjupade analyser.

### 3.1 Alternativ B

Bedömt intäktsbortfall: 35-45 mkr

Sampersberäkningar: Intäktsbortfall på 28 mkr

Alternativ B innebär att Backastationerna och stationen på Lundbyleden tas bort. Alternativet gör det möjligt att ta sig till målpunkter på stora delar av Hisingen utan att betala trängselskatt genom att nyttja vägar som tidigare var skattebelagda.

I Sampers beräknas intäktsbortfallet för alternativ B till cirka 28 mkr. Intäktsbortfallet bedöms dock blir större, framförallt till följd av att Sampers underskattar effekter avseende trafik till "externa" handelsområden. Alternativ B innebär att tillgängligheten till Bäckebo handelsområde ökar påtagligt för många bilister på Hisingen. Det bedöms leda till att fler kommer att välja Bäckebo framför andra handelsområden som man idag måste betala trängselskatt för att ta sig till.



Baserat på data för passager under september månad 2013 har en simulering gjorts av intäktsbortfall om de aktuella stationerna stängdes. En sådan simulering bygger på antagandet att bilisterna inte känner till stängningen utan lägger upp sina ärenden utifrån förutsättning att samtliga betalstationer är i drift. Simuleringen ger ett årligt intäktsbortfall på ca 32 mkr. Därutöver tillkommer ytterligare intäktsbortfall till följd av ändrade målpunkter till följd av att bilisterna anpassar sitt resande. Även anpassningar till flerpassageregeln riskerar öka intäktsbortfallet.

Intäktsbortfallet för alternativ B bedöms, baserat på ovanstående beräkningar, uppgå till mellan 35 och 45 mkr.

### 3.2 Alternativ C

*Bedömt intäktsbortfall: 5-15 mkr*

*Sampersberäkningar ej genomförda*

Alternativ C innebär att Backastationerna tas bort och att genomfartstrafik förhindras med hjälp av framkomlighetsminskande åtgärder. En förutsättning för intäktsbedömningen har varit att all genomfartstrafik förhindras. Intäktsbedömningen av alternativ C skiljer sig i det avseendet från bedömningen av trafikflöden<sup>2</sup>. I trafikanalysen beskrivs att det finns viss risk för ökad genomfartstrafik, beroende på hur effektiva de framkomlighetsdämpande åtgärderna visar sig vara. Denna osäkerhet har inte beaktats i bedömningen av hur intäkterna förändras, istället har utgångspunkten varit att de framkomlighetsdämpande åtgärderna är så pass effektiva att all genomfartstrafik motas bort.

Enligt de simuleringar som Transportstyrelsen gjort bedöms intäktsbortfallet om Backastationerna stängdes ner (och bilisterna inte visste om detta) bli cirka 14 miljoner. Intäktsbortfallet för alternativ C bedöms bli mellan 5 och 15 miljoner, det vill säga sannolikt något mindre än vad Transportstyrelsens simuleringar visar. Det är en konsekvens av att trafik som tidigare åkte genom Backaområdet nu väljer att köra andra vägar, (till följd av genomfartsförbudet) däribland Lundbyleden som är belagd med trängselskatt. Det medför således att viss trafik som tidigare betalade trängselskatt i Backastationerna nu betalar trängselskatt på Lundbyleden istället.

### 3.3 Alternativ D1, D2 och D3

*Bedömd intäktförändring: D1: -5 mkr till +5 mkr, D2: -5 mkr till +5 mkr, D3: -10 mkr till +5 mkr*

*Sampersberäkningar: Intäktsökning med 5 mkr (alternativ D1)*

Alternativ D1 och D2 innebär att trängselskattestationerna i Backaskafvet och på Lundbyleden tas bort och att nya stationer placeras på E6, strax söder om Klarebergsmotet samt på den parallella Kärravägen.

<sup>2</sup> Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på Östra Hisingen, Underlags-PM – Trafikanalys, 2014-06-11

Enligt Sampers bedöms intäkterna till följd av alternativ D1 öka med cirka 5 mkr. Bedömningen är dock att Sampers prognosticerade intäkter ligger något högt. Det beror dels på att Sampers underskattar effekten av flerpasageregeln, dels på att trafik till "externa" handelsområden hanteras bristfälligt i modellen.

Flerpassageregeln medför bland annat att bilister genomför så kallade kedjeresor i högre utsträckning, det vill säga samlar sina ärenden till en och samma resa för att därigenom endast betala trängselskatt en gång under resan. I Sampers är resorna autonoma, vilket medför att kedjeresor och samordning av ärenden inte fångas. Att Sampers underskattar effekten av flerpasageregeln är ett av de främsta skälen till att intäkterna från trängselskattesystemet som helhet underskattas av modellen jämfört med de verkliga intäkterna under 2013.

Även handelstrafikens resmönster bedöms kunna ge stor påverkan på intäkterna i alternativ D1, D2 och D3. Alternativen innebär att boende på hela Hisingen kan ta sig till Bäckebo via Lundbyleden och E6 utan att betala trängselskatt. Detta kan stärka handelsområdets attraktivitet och förändra målpunktsvalet för handelsresor. Eftersom Sampers generellt underskattar resandet till handelsområden medför det att förändringar av målpunkter och storleken på intäktsminskningen riskerar att underskattas.

Till följd av ovanstående bedöms intäkterna för alternativ D1 uppgå till mellan -5 och +5 mkr, det vill säga något lägre än vad Sampersberäkningarna visar.

I alternativ D2 undantas boende i Kärra och Gerrebacka från trängselskatt vid passage av de två nya stationerna. Det innebär något lägre intäkter än i alternativ D1, dock bedöms skillnaden inte vara större än att även D2 ryms inom samma osäkerhetsintervall som D1.

I alternativ D3 placeras ingen betalstation på Kärravägen. I stället stängs nuvarande koppling mellan Kärravägen och Klarebergsmotet samtidigt som en ny vägkoppling byggs mellan norra och södra Kärra i syfte att möjliggöra för boende i Kärra och Gerrebacka att ta sig söderut utan att betala trängselskatt. Den nya vägkopplingen innebär dock även att andra bilister har möjlighet att, via Norrleden, ta sig söderut på den nya vägen och därmed undvika trängselskatt. Det medför ytterligare minskning av intäkterna jämfört med D1 och D2. Osäkerhetsintervallet är dessutom större för alternativ D3 då det är osäkert hur många bilister som kommer att välja den nya vägkopplingen för att undvika trängselskatt.

### 3.4 Alternativ E

*Bedömt intäktsbortfall: 5-15 mkr*

*Sampersberäkningar: Intäktsbortfall med 11 mkr*

Alternativ E innebär att avgiften tas bort mitt på dagen vid passage av Backastationerna, vilket medför visst intäktsbortfall.

Enligt Sampersanalyserna beräknas intäktsbortfallet till cirka 10 mkr. Här finns dock stora osäkerheter, framförallt vad gäller trafik till, från och mellan handelsområden.

Simulering av nedstängning för de aktuella betalstationerna ger ett intäktsbortfall på cirka 14 mkr. En sådan nedstängning innebär dock en stor skillnad jämfört med alternativ E som

endast medför skattebefrielse mitt på dagen. Jämfört med den simulerade stängningen innebär alternativ E dock att bilisterna känner till och anpassar sig till förändringen vilket leder till förändring i resmönstret som kan öka intäktsbortfallet. Sammantaget bedöms alternativ E eventuellt kunna ge intäktsbortfall i närheten av avbrottsimuleringen men det troligaste är en lägre nivå, eftersom det finns en begränsning vad gäller antalet bilister som kan anpassa sitt tidpunkts- och målpunktsval. Osäkerhetsintervallet bedöms mot bakgrund av detta uppgå till mellan 5 och 15 mkr.

### 3.5 Alternativ F1

*Bedömt intäktsbortfall: 5-15 mkr*

*Sampersberäkningar ej möjliga*

Alternativ F1 innebär att flerpassageregeln förlängs vid passage av Backastationerna, från en timma till tre timmar. Alternativet har inte kunnat analyseras med Sampers men bedöms, mycket grovt, ge likvärdiga intäktseffekter som alternativ E. I alternativ E blir det gratis att passera Backastationerna under lågtrafik medan många bilister i alternativ F1 får en lägre trängselskattkostnad under hela betalperioden. Eftersom förlängningen av flerpassageregeln endast gäller för Backastationerna blir effekten på intäkterna relativt begränsad. Effekten bedöms, baserad på detta, bli ungefär likvärdig för F1 och E, det vill säga ett intäktsbortfall på cirka 5-15 mkr.

### 3.6 Alternativ F2

*Bedömt intäktsbortfall: 10-20 mkr*

*Sampersberäkningar ej möjliga*

Alternativ F2 är en form av Lidingöregel som innebär att om bilister passerar två betalstationer i Backaskiftet inom tre timmar utgår ingen trängselskatt. Alternativ F2 bedöms leda till ett större intäktsbortfall än alternativ F1 då ingen trängselskatt alls utgår vid passage av flera stationer – till skillnad från alternativ F1 där trängselskatt fortfarande behöver betalas för en av passagererna. Detta bedöms leda till att fler bilister styr sina ärenden så att tretimmarsregeln kan utnyttjas. På grund av osäkerheter vad gäller bland annat resmönster för trafik till "externa" handelsområden är dock osäkerhetsintervallet stort i alternativ F2. Intäktsbortfallet bedöms bli något större än i alternativ F1, 10-20 mkr.

### 3.7 Alternativ G

*Bedömt intäktsbortfall: 5-15 mkr*

*Sampersberäkningar ej möjliga*

Alternativ G innebär att endast genomfartstrafik i Backa beskattas. Nya betalstationer sätts upp väster om Backa. Vid passage av Backastationerna samt det nya västra skaftet utgår trängselskatt. Vid passage av endast ett av skaftet utgår dock ingen trängselskatt.

Enligt de simuleringar som Transportstyrelsen gjort bedöms intäktsbortfallet om Backastationerna stängdes ner (och bilisterna inte visste om detta) bli cirka 14 miljoner. Trots denna nya regel som G-alternativet innebär bedöms det som troligt att minskningen blir mindre än vad "avbrottsimuleringen" visar. Det beror på att det fortfarande finns ett antal bilister som av olika skäl kommer att välja att åka genom Backa. Det kan exempelvis vara bilister som kommer från E6 och som har målpunkt östra delen av Backaplan eller bilister som åker genom Backa för att undvika trängsel på Lundbyleden/E6. Intäktsbortfallet bedöms bli mellan 5 och 15 miljoner.

### 3.8 Alternativ H1, H2 och H3

*Bedömt intäktsbortfall: H1: 5-15 mkr, H2: 5-15 mkr, H3: 15-30 mkr*

*Sampersberäkningar ej möjliga*

Alternativ H1 bedöms leda till ungefär motsvarande intäktsbortfall som alternativ G, då effekterna i huvudsak är liknande. Både alternativ G och alternativ H1 innebär att boende i Backa inte behöver betala trängselskatt vid passage av Backastationerna. Intäktsbortfallet bedöms därför bli 5-15 miljoner, i likhet med alternativ G.

Alternativ H2 innebär att ett något större område undantas från trängselskatt vid Backastationerna. En stor del av detta område berörs dock inte särskilt mycket av Backastationerna idag, då man befinner sig norr om stationerna. Intäktsbortfallet bedöms bli något större än H1 men ändå ligga inom samma osäkerhetsintervall.

I alternativ H3 omfattar undantaget hela Norra Hisingen. Det medför att det finns skäl för ett mycket stort antal bilister att åka genom Backaområdet och Backastationerna istället för Lundbyleden. Hur stort intäktsbortfallet blir är svårbedömt och osäkerhetsintervallet är därför stort. Det årliga intäktsbortfallet bedöms uppgå till mellan 15 och 30 mkr.

Detta intervall baseras på Transportstyrelsens simuleringar där nedstängning av Backastationerna (utan bilisternas vetskap) bedöms medföra intäktsbortfall på cirka 14 miljoner medan nedstängning av även Lundbystationen medför cirka 32 mkr i intäktsbortfall. Att intervallet blir lägre än vad Backastationerna och Lundbyledsstationen totalt "inbringa" är en följd av att det fortfarande finns bilister som inte undantas från trängselskatt och därmed kommer att betala trängselskatt i någon av stationerna.

### 3.9 Alternativ I

*Bedömt intäktsbortfall: 20-40 mkr*

*Sampersberäkningar: Intäktsbortfall med 15 mkr*

Intäktsbortfallet för alternativ I är svårt att bedöma. Enligt Sampersanalyser bedöms alternativet innebära cirka 15 mkr i intäktsbortfall. Intäktsbortfallet bedöms dock vara underskattat i Sampersanalyserna.

Underskattningen beror framförallt på att hanteringen av trafik till handelsområden är osäker i Sampers. Effekterna på handelstrafiken kan vara betydande i alternativ I eftersom det möjliggör för hela Hisingen att ta sig till handelsområdet vid Bäckebo utan att betala trängselskatt, något som tidigare inte var möjligt.

Alternativ I innebär dessutom ökade möjligheter att ta sig mellan norra delarna av regionen och västra Hisingen utan att betala trängselskatt, precis som i alternativ B. I alternativ I kräver det dock något längre körsträckor på mindre vägar, varför intäktsbortfallet därför inte bedöms vara lika stort som i alternativ B.

Till följd av osäkerheterna avseende smittrafik och handelstrafik blir osäkerhetsintervallet i alternativ I stort.

### 3.10 Alternativ J1, J2 och J3

*Bedömd intäktsförändring: J1: -5 mkr till +5 mkr, J2: -5 mkr till +5 mkr, J3: -5 mkr till +5 mkr*

*Sampersberäkningar: Intäktsökning med 9 mkr (alternativ J1), intäktsökning med 2 mkr (alternativ J2), intäktsökning med 3 mkr (alternativ J3).*

Alternativ J1, J2 och J3 innebär att trängselskatt i Backa flyttas. Det medför viss tillgänglighetsförbättring till Bäckebo för boende i Backa men minskad tillgänglighet mellan Backa och västra delen av Hisingen.

Enligt Sampersanalyser beräknas samtliga alternativ medföra en intäktsökning; knappt 10 mkr för alternativ J1 och 2-3 mkr för alternativ J2 och J3. Att J1 särskiljer sig i beräkningarna bedöms i första hand bero på att Gamla Böneredsvägen blir mindre attraktiv som smitväg för att undvika trängselskatt och att fler bilister (i modellen) därför väljer vägar som medför trängselskatt.

Osäkerheten kring nuläget och trängselskattens påverkan på de lokala gatorna i och kring Backa (inklusive Gamla Böneredsvägen) är dock stor. I och med att Sampersmodellen inte är tillräckligt detaljerad för att, med god tillförlitlighet, beskriva effekter på enskilda lokala gator behandlas samtliga varianter av alternativ J inom ett gemensamt osäkerhetsintervall.

Sammantaget indikerar Sampersanalyserna för de tre J-alternativen en liten intäktsökning. Att bedömningen av intäktsförändringen ligger något lägre (+/-5 mkr) än Sampersanalysen har samma förklaring som för alternativ D – det vill säga hur flerpasagereregeln och trafiken till ”externa” handelsområden hanteras i modellen.

Dels underskattar Sampers effekten av flerpasagereregeln då så kallade kedjeresor inte fångas, vilket medför att intäkterna i modellen blir högre än i verkligheten. Dels är trafiken till handelsområden ytterligare ett skäl till att intäktsökningen för alternativ J-alternativen bedöms vara något lägre än vad Sampers prognosticerar. J-alternativen medför att boende i Backa får ökad tillgänglighet till Bäckebo, men minskad tillgänglighet till Backaplan. Hur detta påverkar val

av målpunkter är oklart, men det är tänkbart att Bäckeboområdet, i och med IKEA, har något fler besökare som är mindre benägna att byta målpunkt för att slippa trängselskatt jämfört med området kring Backaplan. I och med att modellen underskattar detta resande kommer även intäktsminskningen för dessa resor att underskattas.