

PM

Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på Östra Hisingen

Underlags-PM - Konsekvensanalyser

Effekter på trafikflöden, restid och trängsel.	Minskad framkomlighet och betydligt längre resor inom Backa är förutsättning för förslaget. Kräver sannolikt förbud mot genomfartstrafik eller kraftigt reducerade lokala 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 trängselskattens kostnader 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 resandena förbättras tillräckligt.
Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftkostnader 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 trängselskattområdet 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 handels effekter.
Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningstationer och pendelparkeringar).	Ingen trängselskatt men längre resor till Bäckebo för boende i Backa. Längre resor till Backaplan för boende i Backa. Ingen trängselskatt men längre resor till Selma Lagerlöfs torg och Backaplan för boende norr om Backa. Ingen trängselskatt men längre resor till E6 och återvinningstraktarna 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 Marieholmsstunneln och Kvällemotet, spårvarn till Backa och övrig stadsutveckling i Backa, runt Backaplan och i Frihamnen).	Förbättrad tillgänglighet med bil inom Backa. Betydligt längre resor, troligtvis i kombination med genomfartsförbud.
Övriga identifierade aspekter.	Kräver omfattande ombyggnader av lokalgatunätet, som ökar residen genom Backa med minst 15 minuter, alternativt genomfartsförbud med omfattande kontroller och insatser. Framkomlighetsminskande åtgärder motiveras inte av trafiksituationen utan endast för att stänga bort trafik. Dessa framkomlighetsminskande åtgärder påverkar trafiken även under de ledd på dygnet som trängselskatt inte tas ut. Västtrafik och Räddningstjänsten kan komma att mötas på sig åtgärder som minskar framkomligheten för bussar och utryckningsfordon.

Göteborg 2014-06-11

Beställare:
Trafikkontoret Göteborg, kontaktperson Per Bergström-Jonsson

Konsult:
Sweco TransportSystem AB, Carl-Henrik Sandbreck, Viktor Hultgren, Andreas Almroth

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

Datum:
2014-06-11

Version:
Slutlig PM

Bakgrund och syfte

I uppdragsbeskrivningen för "Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på Östra Hisingen" som fastställdes av styrgruppen (2013-06-14) framgår utredningens inriktning och utvärderingskriterier för de olika alternativ som ska bedömas. Styrgruppen har tagit fram totalt tio effektkategorier som ska utgöra grund för utvärdering.

- 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
- 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)

Utöver dessa effektkategorier tog utredningen fram ytterligare 12 kategorier, baserade på medborgare och andra aktörers perspektiv. Ansvarig för dessa bedömningar har varit arbetsgruppen för utredningen, där inspel från samtalsledare som varit på plats på Selma Center varit en viktig del. Sweco har varit huvudansvariga för bedömningen av utvärderingskriterierna enligt styrgruppens direktiv.

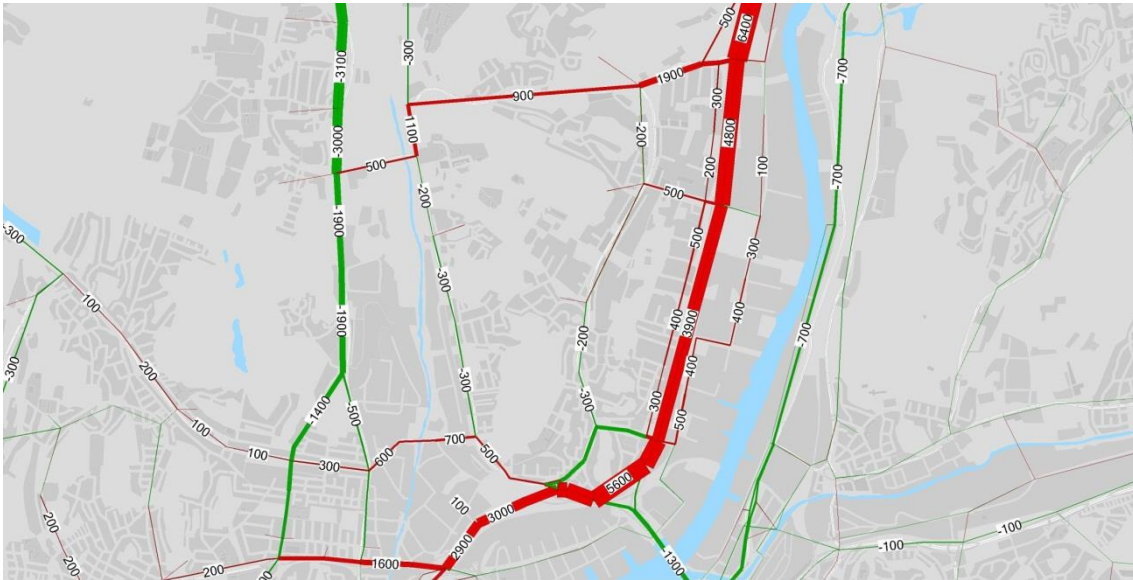
Nedan beskrivs hur bedömning utifrån respektive effektkategori gjorts. En beskrivning av vilka slutsatser som kan dras och inte dras görs också.

Eftersom utredningen har omfattat ett stort antal alternativ - totalt sjutton stycken olika finns med i slutrapporten – har det inte varit möjligt att genomföra exakta bedömningar av var och en av effektkategorierna. Det innebär att flera effektkategorier har bedömts översiktligt, exempelvis utifrån trafikflödesförändringar. Det har varit en nödvändig konsekvens för att möjliggöra bedömning överhuvudtaget.

En förutsättning för att kunna bedöma ett så pass stort antal alternativ har dessutom varit att bedömningsgrunderna är enhetliga och i så stor utsträckning som möjligt objektiva.

A. Effekter på trafikflöden, restider och trängsel

Bedömningen av effekter på trafikflöden baseras i huvudsak på analyser med hjälp av modellverket Sampers. Med hjälp av Sampers är det möjligt att, övergripande, bedöma hur trafikflödena förändras på dygnsnivå.



Figur 1. Exempel på trafikflödesförändringar enligt beräkningar med Sampers.

Det har inte varit möjligt att göra någon exakt bedömning av effekterna på restider och trängsel (som exempelvis: "restiderna på E6 norr bedöms öka med 3-5 minuter under rusningstimmen på morgonen" eller "restidsosäkerheten bedöms öka med 30-50 % på Lundbyleden under de mest trafikerade timmarna"), vilket har flera orsaker.

En viktig orsak är att Sampers, som främst är utvecklat för strategiska analyser, har brister i hantering av trängsel och köer. När kapacitetsbrist uppstår på vägsträckor eller i korsningspunkter skapas köer som byggs på och växer bakåt. Sampers hanterar kapacitetsbrist och trängsel på enskilda länkar men inte överföring av köer till angränsande länkar, vilket innebär att Sampers inte kan förutsäga restidsfördröjningar till följd av trängsel på ett adekvat sätt. Sampers är ett verktyg som i de här sammanhangen via storleken på trafikflödesförändringar kan indikera trängsel och risk för restidsfördröjningar på olika vägar. Kvantifiering av restider kräver dock en mer detaljerad och dynamisk trafikmodell.

Det finns möjligheter att med hjälp av beräknade och bedömda trafikflödesförändringar få en uppskattning av hur trängseln och restiderna påverkas av olika alternativ. Det skulle dock kräva kunskap om kapacitetsbegränsningarna på berörda vägar idag, hur aktuellt trafikflöde ser ut, hur trafikflödet påverkas av trängselskatt och under vilka tider på dygnet trafikflödesförändringarna sker. En sådan beräkning skulle dels vara förknippad med ett stort antal antaganden, dels kräva omfattande analyser. För flera av gatorna i Backa saknas dessutom

tillförlitliga data om nuvarande trafikflöden och förändringar till följd av trängselskattens införande, vilket är en förutsättning för att en bedömning ska kunna göras.

Till följd av de stora osäkerheterna och den knappa tiden gjordes därför ingen bedömning av hur trängseln och restiderna påverkades. För vissa alternativ beskrevs emellertid risken för ökad trängsel till följd av ökade trafikflöden.

Beräkning och sammanvägd bedömning av trafikflödesförändringar beskrivs i separat PM¹.

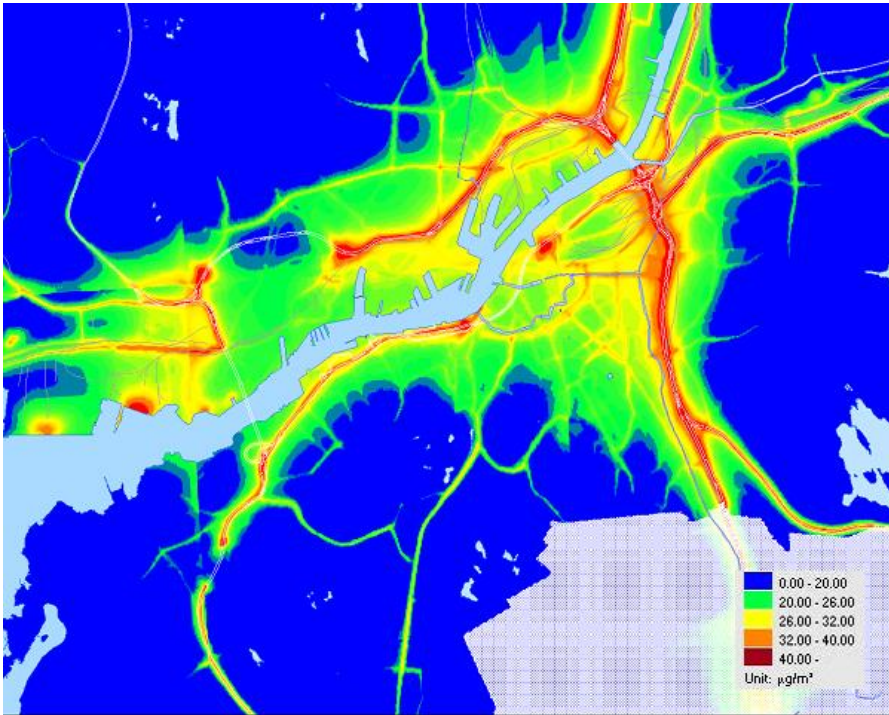
Exempel på bedömning:

Alternativ B	
Effektkategori	Effektbeskrivning
Effekter på trafikflöden, restid och trängsel	Kraftigt ökad trafik och ökad trängsel på E6 och Lundbyleden. Minskad genomfartstrafik på Litteraturgatan och Gamla Böneredsvägen

¹ Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på Östra Hisingen, Underlags-PM – Trafikanalys, 2014-06-11

B. Effekter på lokalmiljön, buller, partiklar och emissioner

Effekten på lokalmiljön bedöms utifrån trafikflödesförändringar. På Hisingen är utsläppen som störst utmed Lundbyleden och E6 norr.



Figur 2. Beräknade kvävedioxidhalter, centrala Göteborg (år 2006), källa: GR

Då fler bostäder är lokaliserade nära Lundbyleden är fler människor drabbade av utsläpp längs med leden än utsläpp längs med E6. Trafikflödesförändringar som påverkar utsläppen längs med Lundbyleden är således av särskild vikt att beskriva. I de fall där trafiken bedöms öka mycket kraftigt på vissa lokalgator har även detta nämnts. Det har rört sig om väglänkar där trafiken mer än dubblats.

Det har inte gjorts någon uppdelning av begreppet "lokalmiljön" i exempelvis buller och partiklar.

Exempel på bedömning:

Alternativ D3	
Effektkategori	Effektbeskrivning
Effekter på lokalmiljö, buller, partiklar och emissioner	Risk för ökade utsläpp längs Lundbyleden. Risk för försämrade lokalmiljö i Kärra till följd av ökad genomfartstrafik.

C. Effekter på trafiksäkerheten

Trafiksäkerhetseffekter är svåra att bedöma på en så pass övergripande nivå som blir fallet i den här utredningen. Då trafikflödesbedömningarna för enskilda gator är osäkra har det varit svårt eller i vissa fall omöjligt att beskriva effekten på trafiksäkerheten för enskilda gator.

Utgångspunkt vid bedömningen av trafiksäkerheten har varit att om trafiken ökar på gator där det finns många oskyddade trafikanter ökar olycksrisken. Det innebär att trafikomfördelning från E6 eller Lundbyleden till lokalgatorna i Backa är negativt för trafiksäkerheten, då oskyddade trafikanters exponering ökar. Denna bedömning har stöd i exempelvis olyckskvoter och allvarlighetsföljd för olika vägtyper

I övrigt har ingen grundligare analys av trafiksäkerhetseffekter av olika alternativ gjorts. Det beror på att trafikanalyserna, som ligger till grund för trafiksäkerhetsbedömningarna, är grova. Det är därför inte möjligt att beskriva hur enskilda gator påverkas av olika förslag, och inte heller möjligt att bedöma hur trafiksäkerheten förändras, exempelvis i form av förändrade olyckstal.

Exempel på bedömning:

Alternativ D3	
Effektkategori	Effektbeskrivning
Effekter på trafiksäkerheten	Osäker effekt. Ökad genomfartstrafik i Kärra kan försämra 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.

D. Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgsområdet.

Det har inte varit möjligt att bedöma hur trängselskatteskostnaderna för hushållen påverkas av olika utformningar av systemet i Backa. Det beror främst på att det saknas data om vilka bilister som passerar olika betalstationer. Därför går det inte att bedöma om boende i Backa påverkas mer av betalstationerna i Backa-skiftet än boende i andra områden i Göteborg. Det innebär också att det inte går att analysera effekten för boende i Backa och andra områden om Backa-skiftet tas bort eller flyttas. Inte heller går det att bedöma effekten om avgiften skulle minskas eller om flerpasagerregeln skulle utökas.

Eftersom bedömningsgrunderna vad gäller fördelningseffekter är så pass osäkra har ingen bedömning gjorts.

Bedömning:

Alternativ I	
Effektkategori	Effektbeskrivning
Effekter på trängselskatteskostnader för hushållen på östra Hisingen jämfört med övriga delar av Göteborgsområdet.	Kvantitativt underlag för bedömning saknas.

E. Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken

Genom Sampers är det möjligt att få fram en grov bedömning av hur efterfrågan på kollektivtrafikresor påverkas av olika åtgärder i infrastrukturen. Analyserade förändringar av trängselskattesystemet i Backa är dock för små för att det ska medföra några märkbara effekter på färdmedelsvalet, åtminstone i Sampers. Huruvida det innebär att resandet med kollektivtrafik inte påverkas annat än marginellt av flytt av betalstationerna är svårt att bedöma. En flytt av betalstationerna från Backa norrut till E6 (enligt alternativ D) skulle kunna medföra att inpendlare i högre utsträckning valde kollektivtrafiken istället för bilen. Samtidigt skulle Backa-bornas kostnader för bilresor eventuellt kunna minska, vilket kan innebära att deras kollektivtrafikresande minskar. Dessa resonemang är svåra att belägga, då det saknas kunskap om hur olika hushålls trängselskattekostnader påverkas av olika utformningsalternativ (se effektkategori D). Nettoeffekten för kollektivtrafikresandet i Göteborg blir således svår eller omöjlig att bedöma.

Inom Backaområdet finns emellertid flera betydelsefulla kollektivtrafikstråk, främst busstråk, där framkomligheten kan påverkas om trängsel uppstår. Med hjälp av trafikflödesanalysen har det varit möjligt att bedöma denna effekt på en översiktlig nivå. Kollektivtrafikens framkomlighet påverkas framförallt på de sträckor där busskörfält saknas, såsom södra delen av E6 norr och Lundbyleden. Utredningsalternativ som innebär att trafikökningen blir betydande på E6 och Lundbyleden beskrivs således som negativa för kollektivtrafiken.

Exempel på bedömning:

Alternativ D1		
Effektkategori		Effektbeskrivning
Hur utredningsalternativen påverkar kollektivtrafiken		Försämrad framkomlighet för kollektivtrafiken till följd av ökade trafikflöden på E6 och Lundbyleden minskar bussens konkurrenskraft.

F. Effekter på trängselskattesystemets intäkter och driftskostnader samt eventuella investeringskostnader för att anpassa systemet.

Effekterna på trängselskattesystemets kostnader har bedömts schablonmässigt. Utgångspunkten har varit grova bedömningar av kostnaden för att sätta upp en betalstation och kostnaden för att drifva ytterligare en betalstation. Bedömningarna har tillhandahållits av Trafikverket och Transportstyrelsen.

Bedömningarna avseende investeringskostnader för nya betalstationer skiljer sig något åt mellan Trafikverket och Transportstyrelsen. Trafikverket byggde sina bedömningar på kostnad per körfält (1 mkr per körfält). Transportstyrelsen uppgav en schablonkostnad på cirka 4 mkr per betalstation. I rapporten användes Transportstyrelsens uppskattning, främst för att den överensstämmer med angiven kostnad i Guldhedenutredningen².

Ökade driftskostnaderna för nya betalstationer har bedömts uppgå till cirka 100 tkr per nytillkommen station och år, både av Trafikverket och av Transportstyrelsen. Förändringen av driftskostnader av olika utformningsalternativ har inte berörts i slutrapporten. Det beror på att driftskostnaderna till följd av tillkommande betalstationer är relativt små för samtliga alternativ (endast i alternativ G och I blir antalet betalstationer fler än i dag), framförallt i förhållande till övriga kostnader.

Alternativen F, H1, H2 och H3 innebär att nya undantag tillkommer, i alternativ F eller Lidingöbaserat undantag och i alternativ H1, H2 och H3 ett fastighetsbaserat undantag. Transportstyrelsen har bedömt att dessa alternativ medför ökade kostnader till följd av bland annat frågor och överklaganden. Kostnaden för detta har redovisats i slutrapporten och utgångspunkt har varit Transportstyrelsens bedömningar av ökade merkostnader. Dessa är de samma som redovisades i Guldhedenutredningen.

För intäktsbedömningarna finns en separat PM som beskriver hur intäktsbedömningarna gjorts³.

Exempel på bedömning:

Alternativ H1	
Effektkategori	Effektbeskrivning
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.

² PM - Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning i Guldhedenområdet, 2012-04-12

³ Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på Östra Hisingen, Underlags-PM – Intäktsanalyser, 2014-06-11

G. Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet

Att bedöma hur trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet påverkas av olika utformningsalternativ är inte helt enkelt. Hur människor uppfattar trängselskattesystemet är i högsta grad en subjektiv uppfattning som kan variera stort.

Utgångspunkten vid bedömningen av trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet har varit att stationerna i Backa ("Backa-skaftet") upplevs som ologiska, både för boende i Backa och för besökare och sällan-trafikanter. Det innebär att de utformningsalternativ som innebär att Backa-skaftet tas bort ökar enkelhet och överskådligheten i systemet medan de alternativ som innebär att stationerna finns kvar minskar enkelheten.

I de fall olika former av undantag inför bedöms komplexiteten i systemet öka. Det är en följd av att betalstationerna i Backa-skaftet får en annan funktion (för alla bilister eller för vissa, beroende på alternativ) än övriga trängselskattestationer.

Exempel på bedömning:

Alternativ H2	
Effektkategori	Effektbeskrivning
Effekter på trängselskattesystemets överskådlighet och enkelhet	Backaskaftet 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.

H. Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan

Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan har inte kunnat bedömas. Påverkan på handel påverkas av ett stort antal faktorer där trängselskatten endast är en del. För att kunna bedöma hur handeln skulle påverkas av att Backastationernas placering ändrades krävs ett stort underlags- och datamaterial, däribland:

- Kännedom om var boende i Backa och boende i övriga delar av Göteborg handlar idag.
- Kännedom om hur boende i Backa och boende i övriga delar av Göteborg handlade före trängselskattens införande.
- Kännedom om vilka tidpunkter boende i Backa och i övriga delar av Göteborg genomför sina inköpsärenden.
- Datamaterial från handlare i Bäckebo, Selma Lagerlöfs torg, Backaplan samt *övriga handelsområden runt om i Göteborg* avseende varifrån deras kunder kommer.

Det har inte funnits tid och resurser att samla in det nödvändiga datamaterialet för att en fullödig analys skulle kunna göras. Däremot har det varit möjligt att beskriva hur tillgängligheten till handelsområdena påverkas (se effektkategori I). Det är en viktig faktor som kan påverka handeln vid ovanstående handelsområden positivt eller negativt. Om tillgängligheten till exempelvis Bäckebo ökar för boende i Backa kan det innebära att handeln där påverkas positivt. Det kan i sin tur leda till att handeln på Selma Lagerlöfs torg eller på Backaplan påverkas negativt, men givet avsaknaden av underlag är det inte möjligt att dra sådana slutsatser. Det är fullt tänkbart att handeln vid Bäckebo inte påverkas alls, att boende i Backa beaktar andra faktorer såsom utbud och kvalitet högre än trängselskatt vid val av handelsområde.

Vissa utformningsalternativ innebär dessutom att tillgängligheten förbättras för vissa grupper (exempelvis Backabor) men försämras för andra grupper (exempelvis boende i Kärra) och hur nettoeffekten för olika handelsområden blir är mycket svårt att bedöma. För att slutsatser ska kunna dras krävs kännedom om hur stora kundgrupperna från olika områden är, samt hur priskänsliga dessa kundgrupper är.

Bedömning:

Alternativ I	
Effektkategori	Effektbeskrivning
Påverkan på handeln i Bäckebo, Selma Lagerlöfs Torg och Backaplan	För att bedöma påverkan på handel krävs kvantitativt underlag avseende bl.a. kunderunderlag för berörda butiker. Synpunkter under kategorin "Hur handlare i Bäckebo påverkas" kan användas som vägledning i en diskussion kring handelseffekter.

I. Tillgängligheten till ovan nämnda handelsområden samt till verksamhetsområdet i Backa samt andra i debatten omtalade samhällsfunktioner i området (ex återvinningsstationer och pendelparkeringar).

Tillgängligheten har beskrivits utifrån vilka områden som får ökad eller minskad trängselskattkostnad för att ta sig till målpunkter. De målpunkter som benämns i rapporten har varit sådana där synpunkter på tillgängligheten kommit fram i samtal på Selma Center samt genom hemsidan. Målpunkterna är följande:

- E6, för att ta sig norrut.
- Handelsområdet i Bäckebo
- Backaplan
- Selma Lagerlöfs torg
- Återvinningsstationen i Tagene

Om ett alternativ innebär att det blir möjligt att ta sig från ett område till någon av målpunkterna utan att betala trängselskatt bedöms tillgängligheten ha ökat. Om det tidigare varit möjligt att ta sig till målpunkterna utan att betala trängselskatt och det nu inte är möjligt bedöms tillgängligheten ha minskat.

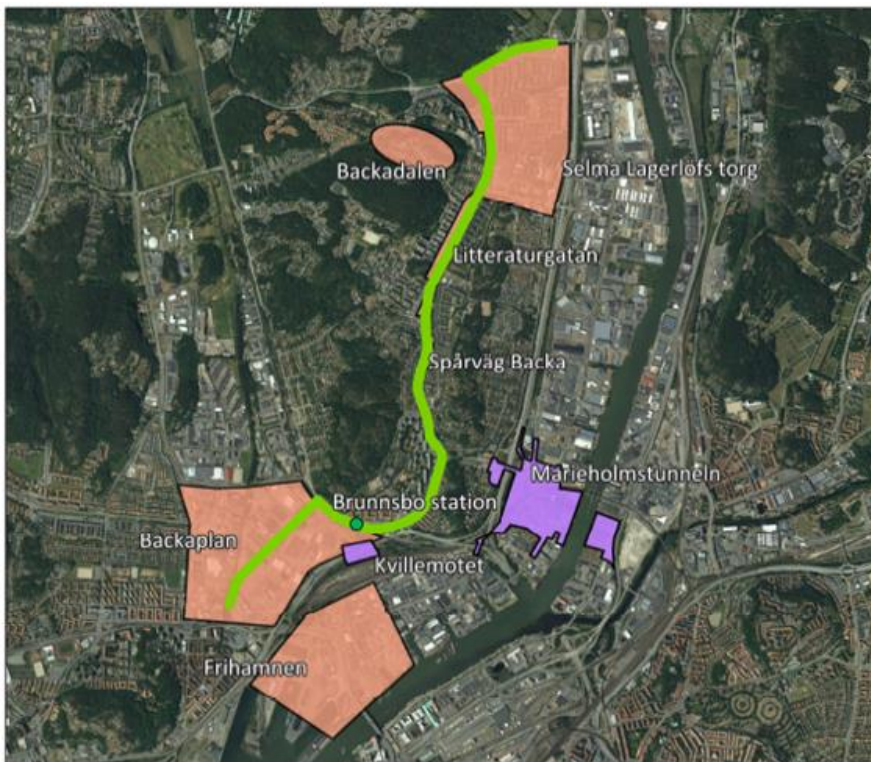
Exempel på bedömning:

Alternativ I	
Effektkategori	Effektbeskrivning
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.

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)

I effektkategorin ingår flera exempel på objekt som kan beröras av flytt av betalstationerna. Inom projektet har beskrivning av planerade infrastrukturprojekt och stadsutvecklingsprojekt tagits fram (beskrivningen fördjupas i en separat PM⁴). Stadsutvecklingsprojekten kan, något grovt, delas in i olika kategorier.

- *Förtättnings- och stadsutvecklingsprojekt i Backaområdet* (exempelvis Litteraturgatan och Selma Lagerlöfs torg)
- *Förtättnings- och stadsutvecklingsprojekt utanför Backaområdet på Hisingen* (exempelvis Backaplan och Frihamnen)
- *Infrastrukturprojekt i Backaområdet* (exempelvis Spårväg till Backa)
- *Infrastrukturprojekt utanför Backaområdet på Hisingen* (exempelvis Kvillemotet och Marieholmstunneln)



Figur 3. Utvecklings- och förtättningsprojekt i, och i anslutning till, Backaområdet.

⁴ Fördjupad utredning om trängselskattesystemets utformning på Östra Hisingen, Underlags-PM – Stadsutvecklingsplaner, 2014-06-11

I effektbedömningen har analys av hur projekten påverkas gjorts utifrån trafikflödesanalyser. Såväl förtätningen av Litteraturgatan som den tänkta spårvägen till Backa bedöms påverkas negativt av ökade trafikflöden genom Backaområdet. Om biltrafiken ökar försvåras förtätningen till följd av höjda bullernivåer. Ökad biltrafik leder även till att det blir svårare för spårvägen att ta nödvändigt biltrafikutrymme i anspråk. Bedömningen har därför gjorts utifrån om trafiken genom Backa ökar eller ej. Om trafiken ökar bedöms det leda till att planerade stadsutvecklingsprojekt i stadsdelen försvåras.

Effekten på infrastrukturprojekt utanför Backaområdet, såsom Marieholmstunneln och Kvillemotet har däremot inte bedömts. Det beror dels på att det är oklart om projekten påverkas väsentligt av förändrade trafikflöden, dels på att effekten som projekten i sig har på trafiken inte har hunnit analyseras. Både Marieholmstunneln och Kvillemotet innebär att trafik omfördelas och projekten kan även medföra en viss ökning av trafikmängderna på Hisingen. Hur detta interagerar med en förändring av trängselskattområdet på Östra Hisingen är svårt att bedöma. Givet de snäva tidsramarna har denna analys inte varit möjlig att genomföra.

Det har inte heller gjorts någon bedömning av hur stadsutvecklingsprojekten på Backaplan och Frihamnen påverkas. Dessa projekt ligger längre fram i tiden än projekten i Backa. Omfattningen och förutsättningarna för dessa projekt är därför inte fastlagda, vilket försvårar bedömning av hur dessa påverkas av trängselskattstationerna i Backa.

Alternativ D1	
Effektkategori	Effektbeskrivning
<p>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)</p>	<p>Minskade trafikflöden genom Backa underlättar möjligheterna till förtätning och stadsomvandling. Viss försämrad tillgänglighet mellan norra och södra Kärra.</p>