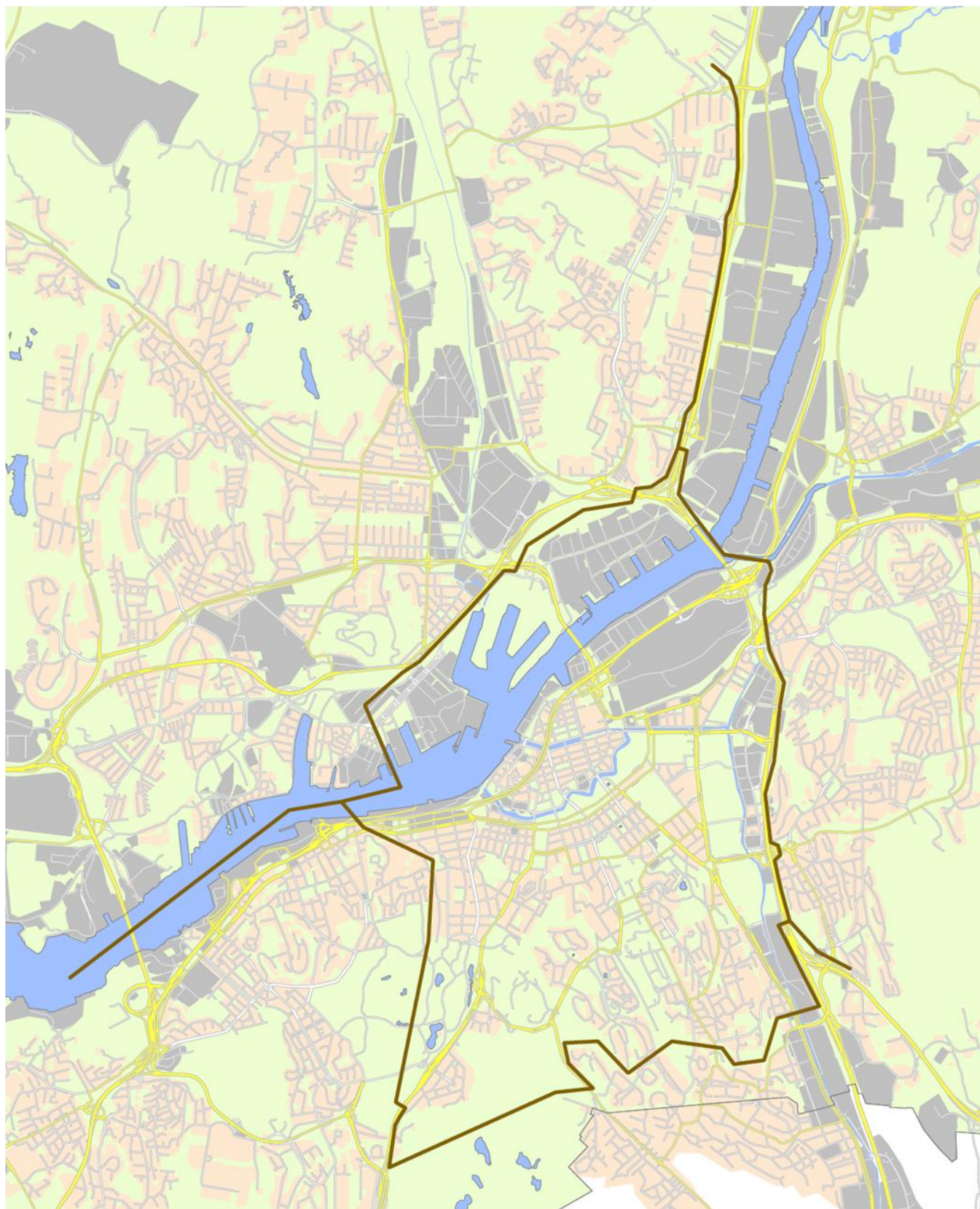


Förslag till revideringar av trängselskattesystemet i Göteborg



BETÄNKANDE FRÅN VÄSTSVENSKA PAKETETS UTREDNINGSRESURS, OKTOBER 2010

Innehåll

Sammanfattning	3
Flerpassageregeln bör införas och omfatta 60 minuter	3
Flerpassageregeln medför möjligheter att revidera skatteområdet	3
Förslag om reviderat skatteområde – Skattesystem GUL	4
Målen nås och systemet ger positiv samhällsnytta	4
Förslag till flerpassageregeln	5
Möjliga förändringar av skatteområdet vid införande av flerpassageregeln	6
Örgryte och Skår	6
Betalstationen på Älvsborgsbron	9
Betalstationen på Göta Älvbron	10
Bakgrund och tidigare analys:	10
Kompletterande analys med flerpassageregeln som en förutsättning:	11
Guldheden	11
Skatteområdets form på Hisingen	6
Principiell variant 1:	7
Principiell variant 2:	7
Principiell variant 3:	8
Förslag till revidering av skatteområdet	12
Gult revideringsförslag	12
Prognos för effekter år 2013 av trängselskattesystemet i Göteborg, givet en flerpassageregeln	13
Jämförelse av modellberäknade effekter för beslutat system och revideringsförslaget	14
Vägfrikeffekter	14
Kollektivtrafikeffekter	14
Effekter på handeln	15
Effekter på trängselskatt per invånare	15
Modellberäknade trafikeffekter	15
Bilaga: Karta med betalstationsplacering och namn på betalstationerna	16

Underlag och analyser till denna rapport har tagits fram av tjänstemän från följande organisationer inom ramen för den partssammansatta utredningsresurs som funnits kopplad till det västsvenska paketet:

Trafikverket
Göteborgs Stad
Mölndals Stad
Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

Konsulter
RTM Konsult
Sweco
Vectura
WSP

Projektledare för Utredningsresursen
Per Bergström Jonsson, Trafikverket

Biträdande projektledare
Anders Roth, Göteborg Stads trafikkontor
Maria Zachariadis, Trafikverket

Sammanfattning

Efter att det senaste halvåret ha arbetat med trafikanalys och gjort känslighetsanalyser av det av Riksdagen beslutade skattesystemet (hädanefter kallat det Blå systemet), kan vi utredare konstatera att det går att förbättra trängselskattesystemet i Göteborg. Nuvarande kombination av innehåll i Göteborgsbilagan (den tidsdifferentierade skattenivån, den blå zonen och ingen flerpasagerregel) inte är den mest effektiva. Formen på skatteområdet bygger på "flat-rate" (dvs. att skatten inte är tidsdifferentierad) och att det inte finns någon flerpasagerregel.

Flerpassageregeln bör införas och omfatta 60 minuter

Denna rapport föranleds i första hand av att Regeringen nyligen gav besked om att de avser att verka för att en flerpasagerregel tillförs trängselskattesystemet i Göteborg. Utredningsresursen föreslår följande regel:

Skattskyldigheten enligt 9 § gäller endast för en av passagererna om en bil inom 60 minuter efter passage av en betalstation passerar ytterligare en eller flera betalstationer. I det fall passagererna sker vid tider med olika skattebelopp gäller skattskyldighet för den av passagererna som har det högsta skattebeloppet.

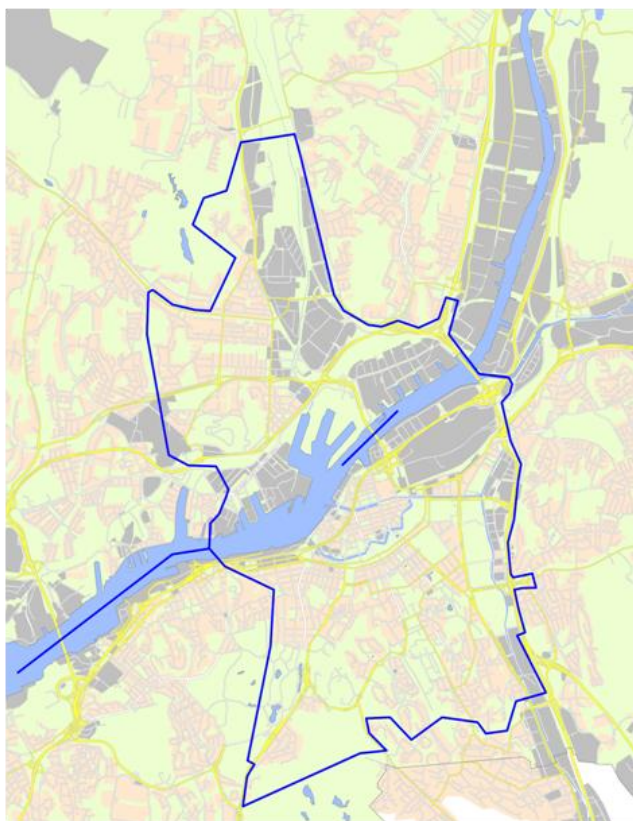
Flerpassageregeln medför möjligheter att revidera skatteområdet

Rapporten avser i andra hand möjligheten att revidera det av Riksdagen beslutade skatteområdet (Blå) baserat på effektiviseringsmöjligheter som uppstår i och med flerpasagerregeln. Möjligheterna är mest omfattande på Hisingen och där har dessutom de kritiska synpunkterna på de av Riksdagen beslutade betalstationsplaceringarna varit omfattande.

Göteborg har i sin översiktsplan pekat ut vilka delar av regionens framtida kärna som kommer omvandlas för att möjliggöra nya funktioner. Bland annat lyfts det fram behov av att omvandla före detta hamn- och logistikområden till att inrymma en tät stadsbebyggelse med blandat innehåll. Norra Älvstranden är ett exempel på där denna utveckling pågår. Områden som på sikt kan komma att bli aktuella är Backaplan, Ringön och Frihamnen samt Gullbergsvass och Gamlestaden. Kärnan utgörs, enligt översiktsplanen, av den centrala delen av Göteborg som är lätt att nå från hela Göteborgsregionen.

Kärnan bör ha regionens bästa tillgänglighet och här planerar kommunen för en tät stadsbebyggelse med blandat innehåll. Bland annat strävar man efter att etablera arbetskraftsintensiva företag med regionalt intresse. En utgångspunkt för utformningen av det av Riksdagen beslutade skattesystemet (Blå), har varit att det som ska utgöra regionens framtida kärna bör ligga inom skatteområdet. Då stora delar av dessa omvandlingsområden i dagsläget utgörs av småindustrier, volymhandel och infrastruktur, upplevs de inte idag som en naturlig del av regionkärnan. Det föreligger heller inte någon större trängsel på gatunätet inom områdena norr om Lundbyleden. Detta kan sammantaget vara skäl till de omfattande synpunkter som förekommit om skatteområdets gräns just här. För att skattesystemet ska uppfattas som enkelt och logiskt föreslår vi att trängselskattesystemets formrevideras så att området på och runt Backaplan tillsvidare placeras utanför skatteområdet. Genom att placera gränsen längs

Det av Riksdagen beslutade skatteområdet (Blå)



Lundbyleden bedömer vi att systemet har större möjligheter att uppfattas som logiskt eftersom betalstationerna då hamnar längs en större, central led där det förekommer trängsel.

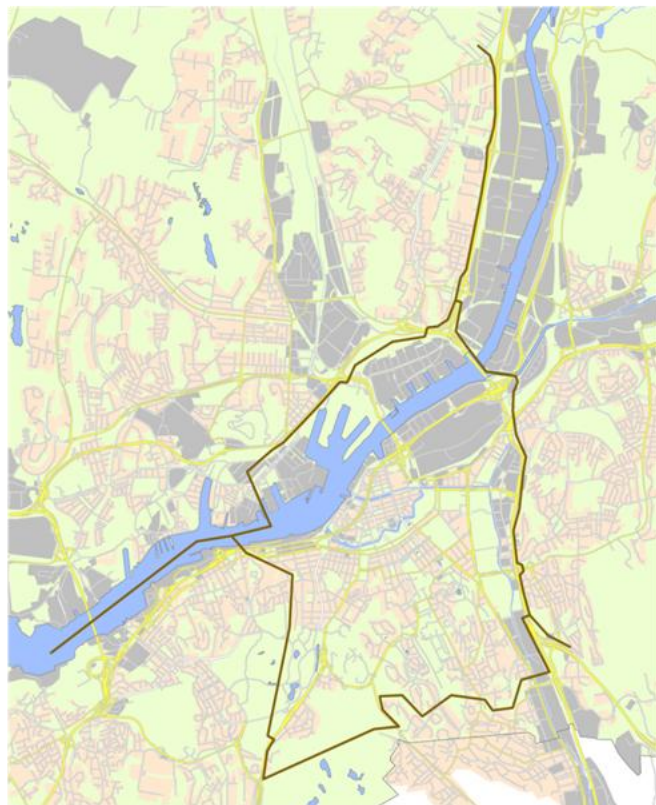
Förslag om reviderat skatteområde – Skattesystem Gul

I denna rapport redovisar vi vårt förslag till revidering av det av Riksdagen beslutade skatteområde i Göteborg (Blå). Revideringen – som vi kallar för det Gula trängselskattesystemet – tar hänsyn till de effektiviseringsmöjligheter som flerpassageregeln ger. Det Gula trängselskattesystemet möter de uppsatta målen om trängselminskning, finansiellt bidrag till Västsvenska paketet samt minskad miljöpåverkan på samma sätt som det av Riksdagen beslutade systemet (Blå), men vi tror att det har bättre möjligheter att möta målet om att systemet ska uppfattas som enkelt och logiskt.

Utredningsresursens förslag omfattar följande förändringar av det av Riksdagen beslutade skatteområdet (Blå):

- Betalstationen på Götaälvbron bedömdes i vintras som en viktig del av trängselskattesystemet. Med en flerpassageregeln blir denna station istället sannolikt kontraproduktiv avseende intäkter, kostnader och måluppfyllelse. Vi föreslår att denna betalstation därför tas bort.
- Flerpassageregeln gör det också möjligt att ersätta fyra betalstationer vid Sankt Sigfrids plan med två stationer och därmed integrera Skår med övriga Örgryte.
- Flerpassageregeln möjliggör också att skatteområdets del på Hisingen kan göras betydligt mindre. För att dämpa incitamenten att använda lokalgatunätet på Hisingen på ett ofördelaktigt sätt ett minskat trängselskatteområde på Hisingen emellertid kompletteras med betalstationer på samtliga av- och påfarter väster om E6-Kungälvleden mellan Tingstadsmotet och Bäckeboismotet. Områden på och runt Backaplan hamnar därmed utanför skatteområdet, vilket varit ett mycket starkt önskemål från allmänheten.

Förslag till reviderat skatteområde (Gul)



Vi bedömer att Gult system troligen har större möjligheter att uppfattas som mer logiskt då betalstationslägena i hög grad återfinns i områden där det förekommer trängsel.

Målen nås och systemet ger positiv samhällsnytta

Trängselskattesystemet i Göteborg bedöms leda till minskad trängsel, minskade utsläpp och ett finansiellt bidrag på 14 miljarder till det Västsvenska paketet.

En summering av kvantifierbara samhällsekonomiska poster visar att ett trängselskattesystem i Göteborg ger en positiv årlig samhällsnytta motsvarande drygt 100 Mkr.

Förslag till flerpassageregeln

Av det totala antalet resor över skatteområdets gräns (både i Blå och i Gul) beräknas cirka en tredjedel utgöras av resor som varken har start eller målpunkt inom trängselskatteområdet. (Av det totala antalet passager över skatteområdets gräns alstras cirka hälften av sådana genomfartsresor.) Dessa genomfartsresor genom skatteområdet är i huvudsak regionala eller lokala. Den långväga genomfartstrafiken utgör en mycket liten andel.

Utan den föreslagna flerpassageregeln skulle alla dessa genomfartsresor genom skatteområdet beskattas två (och i några fall tre) gånger, medan huvuddelen av de skattepliktiga resorna beskattas en gång. Logiken med en sådan kostnadsfördelning kan starkt ifrågasättas, vilket också har skett i lokala medier under 2010.

Utredningsresursen föreslog den 16 februari 2010 att ett tidsdifferentierat trängselskattesystem inkluderande en så kallad flerpassageregeln skulle läggas till trängselskatteförslaget för Göteborg. Flerpassageregeln angavs som en förutsättning för att systemet skulle kunna genomföras utan alltför starka negativa reaktioner från stora trafikantgrupper.

Flerpassageregeln innebär att en bilresa som medför flera skattepliktiga passager inom en viss tidsperiod enbart beskattas en gång. På så vis undviks att bilresenärer utan vare sig start- eller målpunkt inom skatteområdet beskattas mer än en gång per resa.

Inför regeringens proposition i ärendet framhöll flera remissinstanser, bland annat avtalsparterna till det Västsvenska paketet, att flerpassageregeln är en nödvändig förutsättning för det föreslagna trängselskattesystemet i Göteborg.

Skattenivåerna 0, 8, 13 och 18 kronor är satta utifrån att flerpassageregeln införs. Ett system utan flerpassageregeln behöver andra skattesatser för att skapa likvärdiga effekter på trängsel, miljö och nettointäkter.

Den första september 2010 meddelade företrädare för Regeringen att dess avsikt är att anpassa svensk lag så att det går att införa en flerpassageregeln i Göteborg.

Flerpassageregelns huvudfunktion är att på ett för resenären förutsägbart och för administratören automatiskt sätt undvika att arbetspendlare i Göteborgsområdet behöver betala mer än en trängelskatt per arbetsresa. Regeln bör dessutom vara så enkelt utformad att den för vardagsresenärerna i området går att memorera och kalkylera utan hjälpmedel. Vi har därför utvärderat två varianter av flerpassageregeln, en med undantagsperioden 30 minuter och en med 60 minuter.

I normal högrafik (utan incidentstörningar) kan man idag passera skatteområdet med bil på mindre än 30 minuter i alla tänkbara riktningar. Emellertid förekommer på de flesta pendlingsruttor mindre eller större incidenter som stör trafikflödena, störningar som flera gånger per månad förlänger resan genom skatteområdet till mer än 30 minuter. I sådana fall skulle många arbetspendlare utan egen förskyllan debiteras en eller flera extra trängselskattebeslut, vilket många säkert skulle reagera kraftfullt på. De har just dessa dagar dessutom upplevt en sämre framkomlighet, inte en bättre. Vi bedömer det som mycket troligt att Transportstyrelsen skulle få många klagomål på en sådan hantering; och många krav på omprövning av dessa skattebeslut, med åtföljande administrativa kostnader.

Inom utredningsresursen har det förts diskussioner om huruvida en undantagsperiod som är längre än tiden det tar att köra raka vägen genom skatteområdet kan leda till ett ändrat beteende och om dessa ändringar i så fall är önskvärda eller ej. Frågan om hur måluppfyllelsen för systemet påverkas av valet av undantagsperiod har också diskuterats ingående.

Vår bedömning är att det kommer att uppstå nya valmöjligheter för vissa resenärer om flerpassageregeln omfattar 60 minuter istället för 30. Exempelvis kan det medföra att samåkning till arbete/skola/förskola underlättas (man behöver inte längre ta den snabbaste vägen genom skatteområdet för att dra fördelen av undantagsregeln), men också att man försöker att uträtta fler ärenden under samma resa. Dessa beteendeförändringar ligger huvudsakligen i linje med de övergripande beteendeförändringar som trängselskatten bland annat syftar till.

Vi tror att valet av 60 minutersperioden istället för 30 minutersperioden inte har någon mätbar inverkan på trängsel-skattesystemets effekter vad avser trängsel, miljö eller nettointäkter. Detta påstående har vi dock inte någon möjlighet att verifiera med modellanalyser.

Utredningsresursen vill härmed föreslå att flerpassageregeln omfattar en 60-minutersperiod.

Möjliga förändringar av skatteområdet vid införande av flerpassageregeln

Processen att införa trängselskatt kopplad till det Västsvenska paketet omfattar inget lagstadgat krav på samråd – så som exempelvis många andra vägtrafikåtgärder gör enligt Väglagen eller Miljöbalken. Att införa eller ändra en trängselskatt kräver i dagsläget formellt sett enbart en Riksdagsbehandling.

Regeringen har emellertid valt att i varje steg inför Riksdagsbehandlingen av trängselskatten i Göteborg rådfråga politiska församlingarna i Västra Götalandsregionen, Landstinget Halland och Göteborgs Stad samt förbundsstyrelsen för Göteborgsregionens kommunalförbund innan man tar nästa steg. Dessa parter har deklarerat sin inställning vid tre tillfällen under hösten 2009 och hittills under 2010.

Sedan årsskiftet har många göteborgare kontaktat någon av avtalsparterna för det Västsvenska paketet och framfört synpunkter framförallt på trängselskatteförslaget. Många har använt möjligheten att ställa frågor via Vägverkets (senare Trafikverkets) hemsida om det Västsvenska paketet. I samband med utvärderingen av effektiviseringsmöjligheterna som uppstår med en flerpassageregeln, har vi försökt väga in de synpunkter som inkommit.

Nedan görs en genomgång av motiven till skatteområdets utformning i vissa delar. I några fall föreslås och motiveras förändringar.

Skatteområdets form på Hisingen

Skatteområdets form på Hisingen är ett exempel på en betydande skillnad mellan Göteborg och Stockholm avseende möjligheten att utforma trängselskattesystem för orterna. Göteborg saknar den naturgivna strukturen som Stockholm har med ett centrum byggt på öar. I Göteborg är gränserna mellan stadsdelarna mindre tydliga och möjligheten att välja alternativa färdvägar med bil är ofta fler i varje given relation i Göteborg än i Stockholm. Detta medför att ett trängselskatteområde i Göteborg oftare än i Stockholm kommer att behöva passera genom homogen bebyggelse. Delar av skatteområdets gräns på Hisingen gör detta.

Dessutom är Hisingen under omdaning. En utgångspunkt för utformningsarbetet som ledde fram till det beslutade trängselskattesystemet för Göteborg var att det som ska utgöra regionens framtida kärna bör ligga inom skatteområdet.

”Göteborgsregionens kärna är idag för liten för att stödja utvecklingen av en framtida arbetsmarknadsregion med växande pendelavstånd. Den är också för liten för att upprätthålla tillräcklig mångfald som stöd för företag på globala marknader. Företag attraheras av stora marknadsplatser och invånarna attraheras av storstadens mångsidiga efterfrågan på arbetskraft och utbud av olika slag.

Kärnan, vilken utgörs av de centrala delarna av Göteborg, förenar regionens bästa tillgänglighet till kommersiell service, kultur, nöjen och offentlighet med regionens största koncentration av arbetsplatser. Den historiska staden utgör, liksom moderna delar som kunskaps- och evenemangsstråken, viktiga inslag för alla Västsveriges invånare. Samtidigt är yttre – såväl historiska som moderna – regiondelscentrum viktiga bärare av såväl identitet som regionala och lokala kvaliteter (arbetsplatser, privat och offentlig service samt attraktiva boendemiljöer) utan att den monocentriska grundstrukturen förtas.”

Uthållig tillväxt, GR 2006.

Utvecklingen av kärnan och mellanstaden (eller det sammanhängande stadsområdet, som GR kallar det) hänger ihop och påverkar varandra. En stark kärna förutsätter och bidrar också till ett starkt omland. En kärnas storlek – och därmed även regionens – är beroende på kapaciteten i regionens trafiksystem.

Kärnan ska stärkas genom att förtätas och utvecklas, att förutsättningar för ett mångsidigt näringsliv skapas och att tillgängligheten blir bättre genom utbyggnad av infrastruktur, främst kollektivtrafik. Göteborgs kärna ska kompletteras med attraktiva bostadsmiljöer i kombination med kulturellt och kommersiellt stadsliv. Transportsystemet behöver byggas ut med nya länkar och en koncentration av bebyggelse föreslås i knutpunkterna. Lägen för nya förbindelser över älven planeras för att knyta ihop stadens delar och göra centrala Göteborg mer tillgängligt både för regionens invånare och för göteborgarna.

Göteborg har i sin översiktsplan pekat ut vilka delar av regionens framtida kärna som kommer omvandlas för att möjliggöra nya funktioner. Bland annat lyfts det fram behov av att omvandla före detta hamn- och logistikområden till att inrymma en tät stadsbebyggelse med blandat innehåll. Norra Älvstranden är ett exempel på där denna utveckling pågår. Områden som på sikt kan komma att bli aktuella är Backaplan, Ringön och Frihamnen samt Gullbergsvass och Gamlestaden. Kärnan utgörs, enligt översiktsplanen, av den centrala delen av Göteborg som är lätt att nå från hela Göteborgsregionen. Kärnan har regionens bästa tillgänglighet och här ska man sträva efter att etablera arbetskraftsintensiva tjänsteföretag med regionalt intresse.

Backaplan och Gamlestaden har förutsättningar att fortsätta utvecklas som knutpunkter med bostäder, handel och verksamheter och kan på sikt på ett naturligt sätt integreras med övriga delar av kärnan.

Att hitta en form på skatteområdet genom Hisingen har varit en av de svåraste utformningsfrågorna och den fråga som Utredningsresursen nog ägnat mest tid åt. Vi har utvärderat följande tre principiellt olika varianter:

1. Regionens och stadens framtida kärna bör ligga i skatteområdet. I stadens och regionens långsiktiga strategier ska delar av Norra Älvstranden och områdena på och runt Backaplan omdanas till förtätad blandstad med bostäder, kontor och handel. Skatteområdets gräns på Hisingen bör därmed dras så nära områdena på och runt Backaplan som trafiksystemet medger.
2. Att låta gränsen för skatteområdet i stort följa Hisingleden och därmed inkludera i stort sett hela det tätbebyggda Hisingen förutom Torslanda.
3. Att låta gränsen för skatteområdet gå i älven eller i området kring Lundbyleden.

Principiell variant 1:

Den första varianten utgör grund för det av Riksdagen beslutade skattesystemet. En utgångspunkt för utformningen av det systemet har varit att det som ska utgöra regionens framtida kärna bör ligga i skatteområdet. I stadens och regionens långsiktiga strategier ska delar av Norra Älvstranden och områdena på och runt Backaplan omdanas till förtätad blandstad med bostäder, kontor och handel. I dagsläget utgörs stora delar av dessa områden av småindustrier, volymhandel och infrastruktur. Området har mycket hög biltillgänglighet och relativt gott om parkeringsplatser. Lundbyleden och Hamnbanan utgör en östvästlig barriär. För att få ett trafikalt fungerande skatteområde har gränsen för det av Riksdagen beslutade trängselskatteområdet måst läggas utanför delar av Aröd och Grimbo, vilka inte är tänkta att tillhöra den egentliga stadskärnan. Detta är sannolikt skälet till att diskussioner om skatteområdets gräns varit speciellt starka just här.

I denna variant omfattar skatteområdet såväl Lundbyleden som områdena på och runt Backaplan. Eftersom Lundbyleden ingår i skatteområdet måste betalstationer etableras norrut upp till Skälltorpsvägen i nordöst, för att undvika oönskad smittrafik via lokalator från E6an till västra Hisingen .

Principiell variant 2:

Den andra varianten medför att skatteområdet blir mycket större, i stort sett hela det tätbebyggda Hisingen förutom Torslanda ingår därmed i skatteområdet. Med denna variant minskar man trängselskattens barriäreffekt i de mer centrala tätbebyggda områdena på Hisingen. Denna variant går att lösa med lite färre antal betalstationer. Varianten medför emellertid att de bilresor som kan göras inom skatteområdet utan att behöva betala trängselskatt blir fler och dessa skapar mer trängsel och miljöpåverkan. Det alternativ (det gröna) som Utredningsresursen tog fram i december 2009, vid sidan av det som Riksdagen sedermera beslutade om (det Blå), bygger på denna variant.

Principiell variant 3:

Den tredje varianten har – med enbart en ringkonstruktion – små möjligheter att nå de mål som finns för trängselskattesystemet avseende minskad trängsel, förbättrad miljö och nettointäkter på 14 miljarder kronor under en 25-årsperiod; trängselskatteområdet omfattar helt enkelt för lite biltrafik och påverkar inte tillräckligt trängseln på Lundbyleden. För att nå intäktsmålet måste skattesatserna sättas så högt att trafikflödena som skapas av att bilister försöker ta omvägar runt systemet blir omfattande. Dessa negativa effekter kommer troligen att upplevas som dominerande jämfört med de positiva effekter som trängselskattesystemet ger i övrigt.

Om man emellertid kompletterar den tredje varianten med en sammanknuten trafikstyrningsstation ändras läget. En sammanknuten trafikstyrningsstation strax väster om E6an upp förbi Bäckebo motet ger ett önskvärt skydd mot ökad genomfartstrafik i Backa och Brunnsbo samtidigt som de boende i Backa, Brunnsbo och Backadal ges tillgång till områdena på och runt Backaplan utan att behöva betala trängselskatt. Emellertid måste de betala trängselskatt för att ta sig ut på E6an för färd norrut, exempelvis till Bäckebo handelsområde om bilresan görs under de tider trängselskattesystemet är igång. Det Gula revideringsförslaget baseras på denna variant och har en sammanknuten trafikstyrningsstation strax väster om E6an upp till Bäckebo motet.

Flerpassageregeln möjliggör att skatteområdets del på Hisingen kan göras betydligt mindre utan att de önskvärda effekterna förloras. Effektiviseringsmöjligheterna är som störst om områdena på och runt Backaplan kan hamna utanför skatteområdet.

När arbetet med utformningen av trängselskattesystemet påbörjades gjordes bedömningen att områdena på och runt Backaplan relativt snart skulle genomgå en omdaningsprocess för att ta en ny roll som en del i regionens kärna. Samtidigt bedömdes det svårt att integrera Gamlestaden i kärnan och i trängselskatteområdet innan Gullbergsvass omdanats.

Nu gör vi motsvarande bedömning vad gäller områdena på och runt Backaplan. Dess fullständiga integration med övriga kärnan blir tydlig när även Frihamnen och Ringön omdanats. Den sammanhållna kärnan kännetecknas av att området upplevs som en helhet där man går, cyklar och rör sig i ett oavbrutet i en tät stadsbebyggelse med blandat innehåll.

Vi föreslår att trängselskattesystemets utformning bygger på utgångspunkten att området på och runt Backaplan tillsvidare passar bäst utanför skatteområdet. Utredningsresursen föreslår därför att ett revideringsförslag bör baseras på den tredje principiella varianten.

Örgryte och Skår

Tidigare har vi redovisat slutsatsen att även de stora nationella stamvägarna behöver påverkas antingen direkt eller indirekt av trängselskatten för att målen med trängselskatten i Göteborg ska kunna nås. I fallet E6an har vi kommit till slutsatsen att trafiken på den behöver påverkas direkt med betalstationer på själva E6an. Då uppstår ett mycket starkt incitament för bilister som kommer österifrån på E20 och som ska antingen in till centrala delar av staden eller till de södra delarna av Göteborgsområdet att minska sin skattekostnad genom att använda lokalgatorna i Örgryte och Skår (Delsjövägen och Sankt Sigfridsgatan). Incitamenten finns även i de omvända resrelationerna. Trafikefterfrågan i dessa relationer är så omfattande att våra modeller indikerar att det handlar om mer än 10 000 fordon som skulle använda sig av denna möjlighet. Det vill vi inte orsaka. Därför behöver vi följa upp betalstationerna på E6an med ytterligare stationer i Örgryteområdet som kraftfullt dämpar incitamentet att göra detta färdvägsval. Vi har kommit till slutsatsen att antingen bör Örgryte ingå i skatteområdet (vilket det gjorde i det gröna alternativ som vi presenterade i december 2009) eller så måste man sätta betalstationer på samtliga bilpassager mellan Örgryte och centrum samt införa något vi kallar för en sammanknuten trafikstyrningsstation¹ någonstans i Örgryte. De av Riksdagen beslutade betalstationerna

¹ En sammanknuten trafikstyrningsstation är en eller flera betalstationer som tillsammans inte ingår i själva ringen men som ändå hör samman med ringen genom att det inte är möjligt att passera mellan ringen och dessa betalstationer med bil utan att betala trängselskatt. I det av Riksdagen beslutade skattesystemet (Blå) är betalstationen på Älvsborgsbron en sådan, liksom systemet med betalstationer vid Sankt Sigfrids Plan. Den sammanknutna trafikstyrningsstationen är främst till för att undvika att det upp-

runt Sankt Sigfrids plan i Örgryte är en sådan sammanknuten trafikstyrningsstation med påverkan på östra Göteborgsområdet.

Detaljlösningen utmed Örgryte i det av Riksdagen beslutade trängselskatteområdet (Blå) medför emellertid (utöver den önskade trafikstyrande effekten) att:

- Sankt Sigfrids plan förfulas genom fyra fullskaliga betalstationer på en mycket begränsad yta. Det är dessutom ganska svårt att bygga detta i praktiken.
- De boende i Skår tillhör det södra omlandet till trängselskatteområdet medan boende i övriga Örgryte bor i det norra omlandet till skatteområdet. Skårsborna kan alltså inte ta bilen till övriga Örgryte under vardagstid utan att behöva betala trängselskatt (eller ta den mycket långa omvägen via Landvettervägen). Många i Skår har barn som går på dagis eller i skola i andra delar av Örgryte.

De boende i Skår har emellertid – till skillnad från vad som påstås – möjligheten att nå dagligvaruhandel med bil utan att betala trängselskatt. Då de ingår i det södra omlandet till skatteområdet kan de via Kallebäcksmotet nå bland annat dagligvaruhandeln på Mölndalsvägen utan att betala trängselskatt.

Med flerpasagereregeln som en förutsättning öppnar sig möjligheten att flytta den sammanknutna trafikstyrningsstationen i Örgryte för att förbättra systemets lokala funktion i Örgryte. Vi förordar en ny lösning som innebär att denna flyttas söderut till Sankt Sigfridsgatan någonstans mellan Skår och utfarten till väg 40. Denna lösning ger med en flerpasagereregeln samma effekter och incitamentsstruktur för de övergripande trafikantströmmarna. För Skårsborna innebär det att de istället ingår i det norra omlandet tillsammans med övriga Örgryte. De förlorar dock möjligheten att under vardagstid ta bilen till dagligvaruhandel i det södra omlandet utan att betala trängselskatt. Sankt Sigfrids plan besparas även den stora estetiska påverkan från de fyra planerade betalstationerna. Istället placeras i detta förslag en betalstation mellan Sankt Sigfrids plan och Örgrytemotet, samt en annan betalstation på Sankt Sigfridsgatan strax norr om Kallebäcksmotet. Detta förslag har två betalstationer färre än det system Riksdagen beslutat om.

Utredningsresursen förordar att denna förändring genomförs och därför ingår den i det Gula revideringsförslaget.

Betalstationen på Älvsborgsbron

Såsom betalstationerna vid Sankt Sigfrids plan utgör en sammanknuten trafikstyrningsstation på östra sidan av trängselskatteområdet utgör betalstationen på Älvsborgsbron en på västra sidan. Det har framförts synpunkter som framförallt har handlat om att det *bör finnas en möjlighet att ta sig förbi skatteområdet utan att betala*. Det finns en förståelse för att E6an genom centrala Göteborg behöver beläggas med trängselskatt av trängselskäl men inte samma förståelse för trängselskatt på den alternativa vägen förbi Göteborg i nord-sydlig riktning; E6.20 (Norrleden+Hisingsleden+Älvsborgsbron+ Västerleden+Söderleden). Vidare har framförts synpunkter om att stadsdelarna på Västra Hisingen blir lite instängda med det beslutade skatteområdets form.

Motiven för betalstationen på Älvsborgsbron är i huvudsak följande:

- Betalstationen på Älvsborgsbron ger ett relativt stort bidrag till nettointäkten som ska användas för transportinfrastruktur i området. Ungefär tio procent av nettobidraget till Västsvenska paketet kan kopplas till denna station. Skulle man ta bort betalstationen på Älvsborgsbron men i övrigt behålla den nuvarande utformningen av systemet, så når man inte intäktsmålet. Om ett nytt systemkrav tillförs om att passager på Älvsborgsbron (E6.20) ej ska beskattas, behöver utformningsarbetet tas tillbaka "till ruta ett" igen. Detta är troligen inte möjligt att förena med krav om att systemet ska starta 1 januari 2013.
- Det är redan nu trångt på bronns anslutningar samt på delar av Väster- och Söderleden, åtminstone vid vissa tider på dygnet. När genomfarten på E6 i centrala Göteborg får trängselskatt ökar efterfrågan att få åka bil över de älvförbindelser som inte har trängselskatt. Utan betalstation på Älvsborgsbron kommer trängseln på bronns

står kraftiga negativa bieffekter av trängselskatten utanför skatteområdet, exempelvis genom att bilister använder det lokala gatusystemet för att ta sig förbi trängselskatteområdet.

tillfarer och på Västerleden att bli större än med en sådan station. Trängseln minskar förvisso lite mer i de mest centrala delarna av Göteborg om betalstationen på Älvsborgsbron tas bort men samtidigt ökar trängseln desto mer på leder och gator utanför centrumkärnan. Betalstationen kan motiveras av trängselskäl.

- Betalstationen på Älvsborgsbron är samhällsekonomiskt effektiv. Den leder till vinster för samhället (medborgare och näringsliv) avseende förkortade restider, förbättrad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och minskade transaktionskostnader.
- Eftersom bron med tillfarer ingår i ett framtida viktigt kollektivtrafikstråk, är det väsentligt att tillgänglig kapacitet inte helt fylls upp av övrig trafik.

Utredningsresursen ser betalstationen på Älvsborgsbron som en viktig del av det trängselskattesystem Riksdagen beslutat om, liksom i det revideringsförslag vi nu redovisar.

Betalstationen på Göta Älvbron

Tingstadstunneln saknar betalstation medan Götaälvbron och Älvsborgsbron har betalstationer. Vi vill här redogöra för våra motiv för denna lösning men också berätta att vi, under förutsättning av en flerpassageregulering, nu gör en helt annan bedömning av behovet av en betalstation på Götaälvbron.

Bakgrund och tidigare analys:

Götaälvbron är stadens viktigaste kollektivtrafiklänk samtidigt som det är en mycket centralt placerad älvförbindelse för vägtrafik. Götaälvbron fyller en viktig funktion framförallt med dess koppling mellan centrala Hisingen och centrala Göteborg. Götaälvbrons södra fäste landar i en komplex miljö med Götatunnelns östra mynning och Nils Ericssonterminalen/ Centralstationen i samma område. I området mellan Östra Nordstan och Centralstationen samsas både kollektivtrafik, biltrafik och gång- och cykeltrafiken. Under högtrafik är situationen där idag på gränsen till en trafikinfarkt.

Göteborgsregionen har beslutat om ett nytt kollektivtrafikprogram (K2020) vilket har som målsättning att öka andelen kollektivtrafikresande gentemot bil från ca 24 % till 40 %. För att lyckas med detta har man konstaterat att framkomlighet och pålitlighet måste öka för såväl befintlig som framtida utökad kollektivtrafik. Götaälvbron bär idag ca 75 % av all kollektivtrafik som passerar över Göta Älv i Göteborgsområdet, inklusive den enda spårvagnsförbindelsen till Hisingen. Samma förhållande gäller för cykeltrafiken, vilket är naturligt med tanke på brons centrala placering. Området kring Nordstan och Brunnsparken är således mycket känsligt för störningar.

Att Göteborg ska stärka stadskärnan har både staden och Göteborgsregionens kommunalförbund slagit fast i Översiktsplan och vision. För att lyckas med en attraktiv stadsutveckling måste trafikutvecklingen kunna kontrolleras. Göteborgs city växer på båda sidor av älven och därmed blir trafik på älvförbindelserna ännu mer efterfrågad.

I arbetet med att utforma en trängselskatt i Göteborg har vi sett trängselskatten som ett tänkbart verktyg för att styra efterfrågan på biltrafik mellan de olika älvförbindelserna.

I ett trängselskattesystem utan flerpassageregulering är en betalstation på Götaälvbron ett mycket effektivt sätt att minska efterfrågan på biltrafik på denna bro – efterfrågan minskas till mindre än hälften av dagens trafik, vilket är mer än väl för att säkra kollektivtrafikens och cykeltrafikens framkomlighet i området på och kring bron.

I det av Riksdagen beslutade trängselskattesystemet för Göteborg är passager på både Älvsborgsbron och Göta Älvbron skattepliktiga medan passager genom Tingstadstunneln hålls skattebefriad för inomområdesresor genom att betalstationerna längs E6an placeras en bit bort från tunneln. Skälet till detta var att bland annat Göteborgs Stad önskade fortsätta att integrera den centrala staden med de centrala delarna av Hisingen och att det görs genom att erbjuda åtminstone en av de centralt belägna broarna eller tunnarna utan beskattning för inomområdesresor med bil.

Kompletterande analys med flerpassageregeln som en förutsättning:

Under försommaren har vi – bland annat med hjälp av för ändamålet nyutvecklade transportmodellfunktioner – blivit bättre på att förstå hur flerpassageregeln påverkar efterfrågan på biltrafiken över älvförbindelserna. Detta har fått oss att vilja ompröva betalstationen på Götaälvbron.

Så här bedömer vi att betalstationen på Götaälvbron kommer att påverka biltrafiken om en flerpassageregeln införs:

Idag används Götaälvbrons bilkörfält huvudsakligen till lokala bilresor mellan centrala Hisingen och andra centrala delar av Göteborg på fastlandssidan. Brons funktion är alltså huvudsakligen lokal när det gäller biltrafiken. Den bakomliggande efterfrågan på att använda denna bro för bilresa vid högtrafiktider är antagligen större än den maximala kapaciteten, som begränsas av den komplicerade trafiklösningen vid brons södra landfäste.

Om trängselskatt med flerpassageregeln införs kommer betydande delar av dagens inomområdesbilresor att välja att ta den lite längre vägen längs Lundbyleden, Tingstadstunneln och Götaleden för att undvika trängselskattkostnaden. Detta leder till en något ökad trängsel på Lundbyleden och i Tingstadstunneln (som dock samtidigt ser lättnader i efterfrågan på bilresor i andra relationer pga. trängselskatten) samt ett något ökat trafikarbete på grund av resvägsförlängningen. Detta är egentligen negativt sett till de mål som ställts upp för trängselskatten men vi har samtidigt förväntat oss en rejäl trafikdämpning på Götaälvbron och i dess anslutningar som sammantaget gör det värt att tillföra dessa negativa effekter.

Samtidigt som inomområdesbilresorna ändrar sin färdväg så kommer ett stort antal bilister in till Göteborg på väg mot de centrala delarna av staden, exempelvis norrifrån på E6an. Dessa passerar sin första betalstation på E6an norr om Tingstadsmotet. Med flerpassageregeln uppstår då en intressant situation. Ska dessa bilister välja att åka genom Tingstadstunneln (utan trängselskatt) eller över Götaälvbron (också i regel utan trängselskatt; möjligen med en extra trängselskattkostnad på 5 kr om det mellan passagen av den första stationen och den på Götaälvbron ligger en tidpunkt då skattesatsen höjs) där det numera finns gott om ledig kapacitet? Våra analyser pekar på att dessa regionala bilresenärer i stort sett fyller upp bilkörfälten på bron till sin maximala kapacitet.

Den samlade bilden av att ha en betalstation på Götaälvbron blir därmed att dess funktion ändras från att försörja en efterfrågan på lokala bilresor till att försörja regionala bilresor som redan betalat trängselskatt någon annan stans. Trängseln på bron och dess anslutningar är i stort sett oförändrad jämfört med en situation utan trängselskatt, den allmänna dämpningen av bilresor i Göteborgsområdet syns inte alls på Lundbyleden – där växlingen av vilka som använder Götaälvbron kommer att märkas tydligast – och knappt heller i Tingstadstunneln. Samtidigt genererar betalstationen nästan inga intäkter eftersom flertalet som passerar denna station redan har passerat en annan station inom tiden för flerpassageundantaget. Den bedöms vidare vara en av de dyraste betalstationerna att uppföra och underhålla.

Från att tidigare ha bedömt att betalstationen på Götaälvbron är en viktig del av trängselskattesystemet ser Utredningsresursen nu att den troligen är kontraproduktiv både avseende intäkter, kostnader och måluppfyllelse, givet att flerpassageregeln införs. Vi föreslår därför att betalstationen på Götaälvbron tas bort från trängselskattesystemet i Göteborg. Denna ändring ingår i revideringsförslaget.

Guldheden

För att dämpa biltrafiken förbi Sahlgrenska sjukhusområdet och i Toltorpsdalen, är det viktigt att sjukhusområdet finns innanför skatteområdets gräns. Samtidigt måste skatteområdet i sin helhet finnas inom Göteborgs kommungränser enligt avtalet om Västsvenska paketet. Det av Riksdagen beslutade skatteområdet möter dessa funktionskrav. Ett annat sätt att lösa formen är att låta skatteområdets gräns i huvudsak följa kommungränsen en bit österut från Toltorpsdalen, och därmed inkludera hela Guldheden i skatteområdet. Denna ändring medför emellertid en mycket udda situation för de boende på Snöhöjdsgatan. De bor i Mölndals kommun, men kan då inte med bil nå exempelvis kommunal service i sin hemkommun utan att betala trängselskatt i grannkommunen.

Av detta skäl förordar Utredningsresursen att den form på skatteområdet som Riksdagen beslutat om bibehålls.

Förslag till revidering av skatteområdet

I detta kapitel presenteras ett reviderat alternativ av det beslutade systemet. Revideringsförslaget, som vi kallar det Gula systemet utgår till skillnad från det av Riksdagen beslutade systemet, från en flerpasagerregel inom 60 minuter. Revideringsalternativet har följande gemensamma egenskaper med det av riksdagen beslutade systemet;

- Skattesystemen är igång vardagar utom lördagar (och övriga dagar före helgdagar) med undantag för juli månad från och med den 1 januari 2013. Det innebär i snitt ungefär 230 dagar per år.
- Skattesystemen är igång mellan klockan 06.00 och 18.30.
- Skattesystemen omfattar en maximal skattekostnad per dygn på 60 kr.
- Skattenivån varierar mellan 0, 8, 13 och 18 kr beroende på tidpunkt för passagen så som beskrivs i propositionen om införande av trängselskatt i Göteborg.
- Skattesystemen har samma fordonstypsundantag som trängselskattesystem i Stockholm kommer att ha inom kort. Det innebär att miljöbilar inte är undantagna trängselskatt och att utlandsregistrerade fordon inte är skattepliktiga. Utredningsresursen vill starkt förorda att det utreds huruvida det är förenligt med svensk och europeisk lag att även utlandsregistrerade lastbilar ingår bland de skattepliktiga fordonen.
- Skattesystemen är normalt utrustade med betalstationsutrusningar i båda riktningarna vid de vägar och gator där vi behöver göra passagen skattepliktig.
- Skattenivån anges i 2009 års prisnivå.

Gult revideringsförslag

Utredningsresursen har funnit tre geografiska förbättringar av det beslutade systemet som vi samlar i det Gula revideringsförslaget. En övergång till det Gula skattesystemet kräver ett nytt riksdagsbeslut. Detta krävs emellertid också för att införa flerpasagerregeln. De tre geografiska förbättringarna är:

- Betalstationen på Götaälvsbron bedömdes i vintras som en viktig del av trängselskattesystemet. Med en flerpasagerregel blir denna station istället sannolikt kontraproduktiv avseende intäkter, kostnader och måluppfyllelse. Vi föreslår att denna betalstation tas bort.
- Flerpasagerregeln gör det också möjligt att ersätta fyra betalstationer vid Sankt Sigfrids plan med två stationer på andra platser runt Skår och därmed integrera Skår med övriga Örgryte.
- För att dämpa incitamenten att använda lokalgatunätet på Hisingen på ett ofördelaktigt sätt behöver det Gula skatteområdet tillföras betalstationer på samtliga av- och påfarter väster om E6an Kungälvsleden mellan Tingstadsmotet och Bäckeboismotet. Områden på och runt Backaplan hamnar därmed utanför skatteområdet, vilket varit ett mycket starkt önskemål från allmänheten. Kombinationen av dessa betalstationer kallar vi för en sammanknuten trafikstyrningsstation. Den ger ett önskvärt skydd mot ökad genomfartstrafik i Backa och Brunnsbo samtidigt som de boende i Backa, Brunnsbo och Backadal ges tillgång till områdena på och runt Backaplan utan att behöva betala trängselskatt (en skillnad jämfört med det av Riksdagen beslutade skatteområdet (Blå). Å andra sidan måste de emellertid betala trängselskatt för att ta sig ut på E6an för färd norrut, exempelvis till Bäckebo handelsområde. Ett externhandelsområde med regionalt kundupptagningsområde bör finnas utanför trängselskatteområdet. Vi bedömer att Gult system troligen har större möjligheter att uppfattas som mer logisk då betalstationslägena i hög grad återfinns i områden där det förekommer trängsel.

Det Gula skatteområdet har färre betalstationer än det beslutade systemet, cirka 38 stycken istället för 45. Se kartbilaga och tabell för en övergripandedovisning av betalstationernas placering i det Gula systemet.

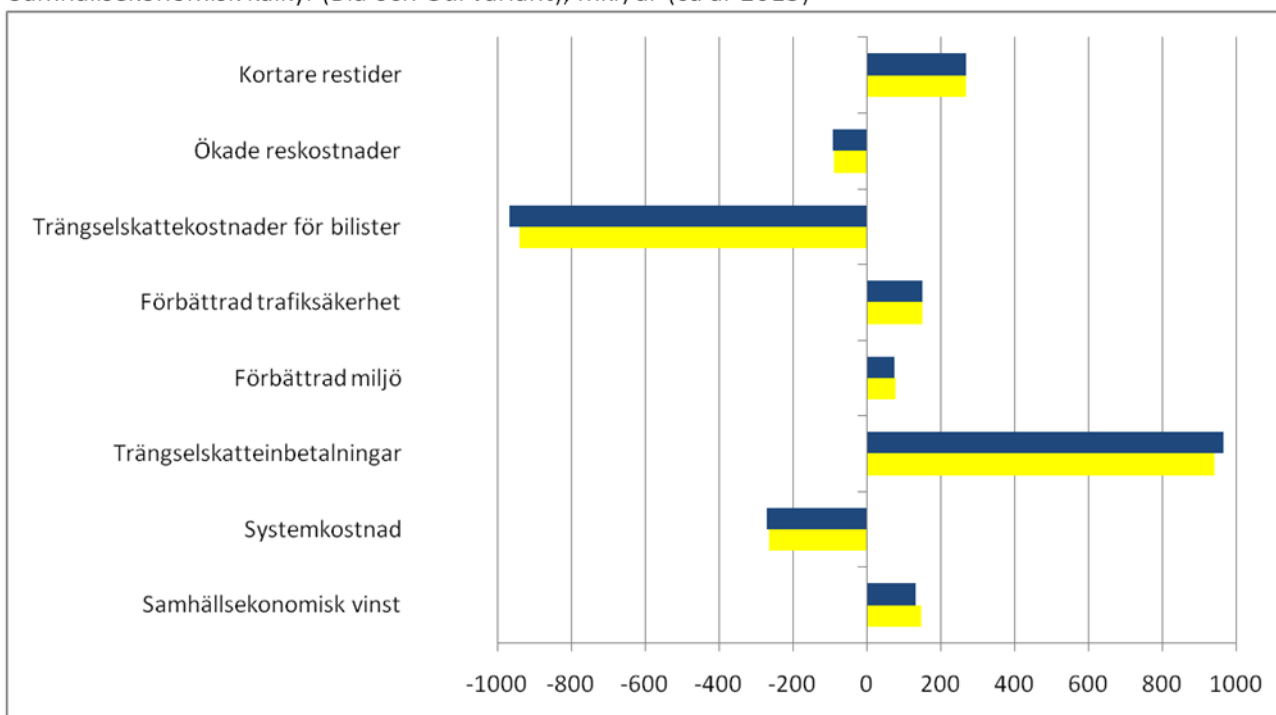
Utredningsresursen bedömer att det Gula skattesystemet innebär en entydig och viktig förbättring av trängselskattesystemet i Göteborg. Vi tror att det Gula skattesystemet kommer att upplevas mer enkelt och logiskt än det Blåa systemet. Övriga mål nås på likvärdigt sätt men med en något mindre omfattande investering avseende antalet betalstationer.

Prognos för effekter år 2013 av trängselskattesystemet i Göteborg, givet en flerpassageregulering

Trängselskatten i Göteborg har som mål att minska trängseln samt sträva mot att uppfylla miljö kvalitetsnormerna. Systemet ska också vara enkelt och logiskt för trafikanterna och generera 14 miljarder kronor på 25 år. De alternativa utformningarna har i stora drag samma övergripande effekter på trafiken i Göteborgsområdet.

- **Trängseln minskar och bilarnas medelhastighet ökar.** I morgonrusningen ökar medelhastigheten i snitt med ungefär fem km/h på huvudlederna i Göteborg (medelhastigheterna i morgonrusningen bedöms vara relativt långt under de skyltade hastigheterna år 2013, om trängselskatter inte införs). På stadsgator är ökningarna något mindre. På några få vägsträckor kommer emellertid medelhastigheterna i högtrafik att dämpas något på grund av ökad trafik, bland annat vid Angeredsbron, på Bergsjövägen och på Landvettervägen.
- **Utsläppen minskar.** Den minskade trafiken leder till minskade utsläpp. Att trafiken flyter bättre ger troligen också ett visst bidrag till minskade utsläpp. Den högre medelhastigheten ger dock – i vissa lägen – en ökad bränsleförbrukning och därmed ökade utsläpp. Den sammantagna effekten bedöms vara att utsläppen minskar; koldioxidutsläppen med runt fyrtyotusen ton per år, kväveoxider med tjugo ton per år, kolväten med femtio ton per år, och svaveldioxid och partiklar med vardera ett ton per år. Bedömningen av trängselskattens påverkan på utsläppen från lastbilstrafiken är emellertid relativt osäker.
- **Trängselskatteinbetalningarna verkar räcka.** De analyser vi gjort visar att även revideringsalternativet har goda möjligheter att nå målet om att trängselskatten ska bidra med en nettointäkt på 14 miljarder kronor till det Västsvenska Paketet, inom en 25-årig driftsperiod. Bruttointäkten första året bedöms vara cirka 25 miljoner kronor lägre för det Gula revideringsalternativet än för det beslutade blå alternativet. Bedömningen av intäkternas utveckling med tiden bygger fortfarande på en ganska schablonmässig beräkning.
- **Trängselskatten ger ett litet samhällsekonomiskt överskott.** Givet att nettointäkterna från trängselskatteinbetalningarna används till något samhällsnyttigt blir det ett samhällsekonomiskt överskott av själva trängselskatteåtgärden. Vi bedömer dessutom att samtliga delposter har förutsättningar att utvecklas positivt över tid, vilket medför att införandet av trängselskatt i Göteborg bör kunna betraktas som en samhällsekonomiskt effektiv åtgärd.

Samhällsekonomisk kalkyl (Blå och Gul variant), mkr/år (ca år 2015)



I systemkostnaden ingår kostnader för att finansiera, bygga och upprätthålla ett effektivt och rättsäkert trängselskattesystem för Göteborg i 25 år.

- **Trafiken blir lite säkrare.** Huvudeffekten är att antalet olyckor minskar som en följd av den minskade trafiken medan det i vissa fall kan bli en marginell ökning av olyckornas allvarlighetsföljd på grund av de något ökande hastigheterna. Den totala effekten bedöms vara positiv.
- **Trafiken minskar.** I centrala Göteborg minskar biltrafiken (mätt som fordonskilometer) med 10 procent som en direkt följd av trängselskattens införande. Under morgonrusningen (kl 07-09) är trafikminskningen cirka 14 procent. Inom Göteborgs kommungränser minskar trafiken med åtta (dygn) respektive sex (morgonrusningen) procent och i hela GR-området är minskningen cirka fyra procent (både för dygn och för morgonrusningen). Vid betalstationerna minskar trafiken med ca 15 procent.
- **Antalet resor minskar.** Som en följd av att trängselskatten ger resenärerna anledning att hushålla med vissa bilresor under vardagar, kommer ett antal resor att rationaliseras bort och vissa resor görs med kollektivtrafik eller cykel istället för med bil. Totalt bedöms antalet resor i GR-området minska med drygt en procent (ca 27 000 resor/vardagsdygn). Antalet bilresor minskar med tre till fyra procent (ca 46 000 bilresor/vardagsdygn försvinner).
- **Resandet med kollektivtrafiken ökar, liksom gång och cykling.** Modellanalyserna visar att antalet resor med kollektivtrafiken ökar med cirka tre procent (13 000 resor per dygn). Åtgärder som planeras inför trängselskatten för att förbättra kollektivtrafikutbudet bör ytterligare gynna resande med kollektivtrafiken. En del av de kortare bilresorna i centrala Göteborg kommer att ersättas med gång- och cykelresor vid ett införande av trängselskatt i Göteborg. Vi bedömer översiktligt att ungefär 6000 av bilresorna ersätts med gång- och cykelresor.

Jämförelse av modellberäknade effekter för beslutat system och revideringsförslaget

Vägtrafikeffekter

Det är inga större skillnader i de övergripande trafikflödena. Det är viss skillnad på belastningen i Tingstadstunneln, som bedöms bli lite lägre om det Gula revideringsförslaget antas istället för det av Riksdagen beslutade skatterområdet. Tuvevägens flöden ligger emellertid lite högre i Gul. Trängseln på Lundbyleden bedöms bli något mindre om det Gula revideringsförslaget införs istället för det Blå.

Kollektivtrafikeffekter

Tvåårsuppföljningen i Stockholm visar (vilket är logiskt) att där man får stor ökning i kollektivtrafiken får man också en stor minskning i biltrafiken. Analyserna visar enligt ovan inga stora skillnader i bilflödena mellan Blå och Gul och det är därför svårt att dra slutsatser om effekterna på kollektivtrafiken.

Med det Blåa systemet skulle stora delar av upptagningsområdet för en framtida pendeltågsstation i Brunnsbo och den befintliga knutpunkt Hjalmar hamna i skatteområdet vilket sannolikt ökar attraktiviteten för kollektivpendling utifrån. De nordvästra delarna av Göteborg hör till dem som har lägst kollektivtrafikandel. Om fler målpunkter för resorna från dessa områden hamnar i skatteområdet bör överflyttningen till kollektivtrafik stimuleras, speciellt om man förstärker utbudet.

Det kortväga bilresandet från centrum till området norr om Lundbyleden och vice versa påverkas dock mindre av Blå än Gul. I Blå skulle det kortväga bilresandet inom zonen kunna komma att öka pga. minskad trängsel som härstammar från färre inpendlande bilresor. Å andra sidan kan förstärkningar av gång, cykel och kollektivtrafik stimulera att de korta bilresorna över älven minskar. Det kan krävas fördjupade analyser av målpunkter för att bedöma skillnaderna mellan Blå och Gul i detta avseende.

Effekterna av Blå och Gul samspelar i hög grad med andra åtgärder som förstärker eller försvagar incitamenten för resenärer när de väljer färd sätt. I det av Riksdagen beslutade Blå skattesystemet, som bygger på tanken att stora delar av centrala Hisingen skall omvandlas till en del av stadskärnan, bör strategin för bilparkering vara densamma som i övriga stadskärnan, dvs. restriktiv. Därmed minskar bilisters incitament att göra korta bilresor inom kärnan i även i Blå. I

det Gula revideringsförslaget kan strategin vara mindre restriktiv eftersom området ligger utanför skatteområdet. Nu liggande planer för områden på och runt Backaplan har möjligen en något för hög tillgänglighet för bil, vilket talar för det Gula revideringsalternativet.

Effekter på handeln

De mycket djupgående analyserna av trängselskattesystemet i Stockholm har inte kunnat visa någon påverkan på handeln. Sannolikt beror det på att bara en liten del av de rena inköpsresorna (ej som ett delärende för ex en arbetsresa) görs vid tider då bilpassage vid betalstationerna genererar ett skattebeslut.

Effekter på trängselskatt per invånare

Våra modellresultat indikerar små geografiska skillnader mellan Blå och Gul vad gäller årlig trängselskattkostnad. Gul ger en något lägre kostnad i Tuve/Säve (-17 %) och Biskopsgården (-11 %) jämfört med Blå. Skillnaderna är dock relativt små, de ligger i genomsnitt mellan 200 och 400 kr per år och bilägare. Skillnaden blir ännu mindre om man tittar på genomsnittet per invånare. Det indikerar att befolkningarna i de nordvästra delarna av Göteborg samt på Öckerö med ett Gult system får en mindre "inlåsningsseffekt" genom en större biltillgänglighet till servicefunktioner och arbetsplatser. Detta beror sannolikt på Hisingens markanvändning och att det utanför det Blå skatteområdet på Hisingen saknas motsvarigheter till Frölunda Torg, Mölndals Centrum, Olskroken, Partille och Gamlestaden.

Modellberäknade trafikeffekter

Med hjälp av en för detta syfte vidareutvecklad version av det nationella transportprognosystemet Sampers kan vi göra effektprognoser för hur trängselskatten påverkar resandet år 2013. Skillnader i de kvantifierbara effekterna är liten mellan alternativen, oftast inom felmarginalen för vår analyskapacitet.

Sammanfattande tabell över skillnader i några kvantifierade effektprognoser

	Utan skatt	Blå	Gul
Trängsel: Skillnad medelhastighet kl 07-09			
- Tingstadstunneln norrut (km/h)	Ref	4	4
- E20 Munkeback mot Gbg (km/h)	Ref	6	6
- Lundbyleden Brunnsbo västerut (km/h)	Ref	3	6
Miljö: Avgasemissioner			
- Koldioxid (kton/år)	Ref	-41	-42
- Kväveoxider (ton/år)	Ref	-21	-27
Samhällsekonomi			
- Nyttan netto Mkr/år (2015)	Ref	133	147
Trafiksäkerhet			
- Svårt skadade o dödade personer/år	Ref	-14	-14
Förändring av trafikarbete – dygn			
- Centrala Göteborg	Ref	-10,4%	-10,6%
- GR-området	Ref	-3,7%	-3,8%
- Vid betalstationerna, trafikflöde	Ref	-16,1%	-14,2%
Förändring av trafikarbete – kl 07-09			
- Centrala Göteborg	Ref	-13,9%	-13,9%
- GR-området	Ref	-4,4%	-4,5%
- Vid betalstationerna, trafikflöde	Ref	-20,5%	-20,4%
Andel resor med kollektivtrafik			
- Totalt inom GR	25%	26%	26%
- Inom GBG kommungräns	36%	38%	38%

Bilaga: Karta med betalstationsplacering och namn på betalstationerna

Förslag till reviderat skatteområde (Gul). Karta med namngivna betalstationslägen



Betalstation	Läge
1. Älvsborgsbron	Mellan Rödastensmotet och Ivarsbergsmotet
2. Emigrantvägen	Strax öster om korsningen med Masthuggskajen (infarten till Danmarksterminalen)
3. E45 Oscarsleden	Mellan Fiskhamnsmotet och avfartsrampen mot Oskarsgatan
4. Stigbergsliden	Mellan korsningen med Bangatan och korsningen med Barlastgatan
5. Fjällgatan/Jungmansgatan	Strax öster om korsningen med Klamparegatan
6. Margretebergsgatan	Mellan Slottsskogsvallens huvudentré och korsningen med Slottsskogspromenaden
7. Dag Hammarskjöldsleden	Mellan Flatåsmotet och Margretebergsmotet
8. Ehrenströmsgatan	Strax nordväst om korsningen med Doktor Allards gata
9. Doktor Allards gata	Mellan korsningen med Doktor Weltzins gata och korsningen med Doktor Forselius gata
10. Gibraltargatan	Strax söder om korsningen med Liljeforsgatan
11. Fridkullagatan	Mellan korsningen med Tapetseraregatan och korsningen med Framnäsgatan
12. Helmutsgatan	Strax söder om korsningen med Milpålegatan
13. Mölndalsvägen	Mellan korsningen med Framnäsgatan och korsningen med Fredriksdalsgatan
14. Almedalsvägen	Mellan korsningen med Grafiska vägen och korsningen med Skårs led
15. E6/E20 Kungsbackaleden	Mellan Örgrytemotet och Kallebäcksmotet, eventuellt delvis i Kallebäcksmotet.
16. Sankt Sigfridsgatan	Mellan korsningen med avfartsrampen från rv 40 (Kallebäcksmotet) och infart till parkeringsområde
17. Örgrytevägen	Mellan Örgrytemotet och Sankt Sigfrids plan
18. Willinsbron	Strax väster om korsningen med Norra Gubberogatan
19. Redbergsvägen	Mellan korsningen med avfartsrampen från E6 norrgående (Olskroksmotet) och korsningen med Martin Anderssons gata
20. Olskroksmotet påfart E6	På påfartsrampen till E6 norrgående från Martin Anderssons gata
21. Olskroksmotet avfart E20	På avfartsrampen från E20 östgående till Martin Anderssons gata
22. E20 Alingsåsleden	Mellan Olskroksmotet och avfartsrampen till Prästgatan
23. Partihandelsgatan	Strax öster om korsningen med avfartsrampen från E6 norrgående (Gullbergsmotet)
24. E45 Marieholmsleden	Vid eller strax öster om passagen av Säveån
25. Marieholmsgatan	Vid passagen av Säveån
26. Salsmästaregatan	Vid passagen av Tingstadstunneln
27. E6 Kungälvleden	Mellan Tingstadsmotet och Ringömotet
28. Tingstadsvägen	Mellan korsningen med Bällskärsgatan och korsningen med avfartsrampen från E6 norrgående (Tingstadsmotet)
29. Tingstadsmotet avfart E6	På avfartsrampen från E6 södergående till Bällskärsgatan (Tingstadsmotet)
30. Backadalen	Mellan korsningen med avfartsrampen från E6 södergående (Backadalsmotet) och korsningen med Bällskärsgatan
31. Skälltorpsvägen	Mellan korsningen med avfartsrampen från E6 södergående (Bäckebolesmotet) och korsningen med Södra Tagenevägen
32. Södra Tagenevägen	Strax norr om infarten till bensinstationen
33. Lundbyleden	Mellan Brunnsbomotet och Ringömotet
34. Hjalmar Brantingsgatan	Mellan Frihamnsmotet och Brantingsmotet
35. Karlavagnsgatan östra	Strax nordost om korsningen med Regnbågsgatan
36. Polstjärnegatan	Mellan korsningen med Cronackersgatan och korsningen med Karlavagnsgatan
37. Karlavagnsgatan västra	Mellan korsningen med Lindholmsallén och korsningen med Polstjärnegatan
38. Lindholmsallén	Strax öster om korsningen med Plejadgatan