

Handling 2023 nr 230

Hemställan från stadsmiljönämnden om bemyndigande att teckna nytt avtal med Västtrafik AB gällande färjetrafik på Göta älv

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadsledningskontorets förslag i tjänsteutlåtande den 3 oktober 2023 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

Stadsmiljönämnden bemyndigas att teckna nytt avtal med Västtrafik AB med följande inriktning:

- a) Göteborgs Stad ska teckna avtal med Västtrafik från år 2024 till längst år 2040.
- b) Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren.
- c) Göteborgs Stads kostnad för den avgiftsfria färjetrafiken ska baseras på Västtrafiks faktiska utfall respektive år.
- d) Göteborg Stad har möjlighet att avsluta avgiftsfriheten under avtalsperioden.
- e) Göteborgs Stad har möjlighet att, i samverkan med Västtrafik, ändra färjetrafiken under avtalsperioden, med avseende på linjesträckning och turtäthet.

Vid behandling av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Karin Pleijel (MP) och tjänstgörande ersättaren Emmyly Bönfors (C) yrkade bifall till stadsledningskontorets förslag. Vidare yrkade Karin Pleijel (MP) avslag på yrkande från M, D, L och KD den 22 november 2023.

Axel Josefson (M) yrkade bifall till yrkande från M, D, L och KD den 22 november 2023.

Kommunstyrelsen beslutade utan omröstning att bifalla Karin Pleijels och Emmyly Bönfors yrkande.

Jörgen Fogelklou (SD) deltog inte i beslutet.

Göteborg den 29 november 2023
Göteborgs kommunstyrelse

Jonas Attenius

Mathias Sköld

Yrkande
Ärende 24
2023-11-22

(M), (D), (L), (KD)

Yrkande - Hemställen från stadsmiljönämnden om bemyndigande att teckna nytt avtal med Västtrafik AB gällande färjetrafik på Göta älv

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige:

- Stadsmiljönämnden får i uppdrag att teckna ett nytt avtal med Västtrafik AB gällande färjetrafik på Göta Älv till senast år 2032.
- Stadsmiljönämnden får i uppdrag, i samverkan med Västtrafik AB, utreda möjligheterna till extern finansiering av aktuella sträckningar. Exempelvis om arbetsgivare skulle kunna göra tillköp för sina arbetstagare.

Yrkandet

En ny upphandling för färjetrafiken över älven mellan Stenpiren och Lindholmen (snart även Pumpgatan) pågår med Västtrafik. I underlaget kan vi läsa att nämnden har försökt få i gång diskussionerna länge, men där Västtrafik har varit svåra att nå och nu, i sista stund, inkommit med förslag om avtal till 2040. Västtrafik hänvisar till att det krävs 15-åriga avtal för att få till en bra upphandling. Dock har kommunstyrelsen sedan tidigare beslutat om att avtalet ska vara max till 2032, då en cykel- och gångbro över älven prognosticeras vara färdig. Vi ställer oss väldigt tydliga med att avtalet ska gälla till senast år 2032.

Nu är det tuffa tider och Göteborg har stora utmaningar. Det ekonomiska läget är ansträngt. Vi måste kunna prioritera och minska stadens utgifter. Det är främst personer mellan 18 år och 65 år som påverkas positivt av avgiftsfri färjetrafik då skolungdomar och personer över 65 år redan har möjlighet att resa avgiftsfritt i kollektivtrafiken med de skolkort och seniorkort som staden finansierar genom tillköp från Västtrafik. Stadsmiljönämnden lyfter att den avgiftsfria färjetrafiken är främst till fördel för personer som är boende och verksamma i innerstaden vilket kan ifrågasättas utifrån ett jämlikhetsperspektiv.

Vi vill också att berörda aktörer ser över möjligheten till andra externa finansieringar av aktuell sträcka. Det finns ett stort antal större företagsaktörer, i och runt Lindholmen, som vi tror skulle kunna vara med och medfinansiera, på olika sätt, så deras anställda kan ta sig lätt och effektivt till och från respektive arbete.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-10-03

Diarienummer 0804/23

Handläggare

Magnus Junsäter

Telefon: 031-368 02 27

E-post: magnus.junsater@stadshuset.goteborg.se

Hemställan från stadsmiljönämnden om bemyndigande att teckna nytt avtal med Västtrafik AB gällande färjetrafik på Göta älv

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Stadsmiljönämnden bemyndigas att teckna nytt avtal med Västtrafik AB med följande inriktning:

- a) Göteborgs Stad ska teckna avtal med Västtrafik från år 2024 till längst år 2040.
- b) Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren.
- c) Göteborgs Stads kostnad för den avgiftsfria färjetrafiken ska baseras på Västtrafiks faktiska utfall respektive år.
- d) Göteborg Stad har möjlighet att avsluta avgiftsfriheten under avtalsperioden.
- e) Göteborgs Stad har möjlighet att, i samverkan med Västtrafik, ändra färjetrafiken under avtalsperioden, med avseende på linjesträckning och turtäthet.

Sammanfattning

Stadsmiljöförvaltningen har, efter kommunstyrelsens beslut 2026-06-01 § 485, förhandlat med Västtrafik AB avseende avgiftsfri färjetrafik över Göta älv. Inriktning för förhandling var att Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren mellan år 2025 och år 2032 med möjlighet till förlängning.

Stadsmiljönämnden har efterfrågat förhandling med Västtrafik AB under lång tid, men faktiska förhandlingar inleddes först i juni 2023. Västtrafik AB har ställt krav på att Göteborgs Stad återkommer med beslut innan november 2023. Till följd av kort handläggningstid kommer stadsmiljöförvaltningen ha fortsatt dialog med Västtrafik AB avseende förslag till avtal parallellt med beslutsprocess i kommunstyrelse och kommunfullmäktige. Stadsledningskontoret föreslår att stadsmiljönämnden får mandat att teckna avtal med Västtrafik AB utifrån en inriktning för att möjliggöra fortsatt förhandling.

Västtrafiks förslag på nytt avtal avviker i en viktig del från kommunstyrelsens inriktning då avtalsperiod i avtalsförslaget är 2024-2040. Stadsledningskontorets bedömning är att det främst är motiverat med avgiftsfri färjetrafik fram till att en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj är färdigställd och i bruk, vilket av tidigare information kan vara realistiskt 2031-2033. En längre avtalsperiod innebär ekonomiska

risker, och ställer krav på att stadsmiljönämnden under avtalsperioden verkar för en lämplig och effektiv lösning av färjetrafiken efter det att en gång och cykelbro är färdigställd, utifrån hur och var stadsutvecklingen i området ska genomföras. Ett nytt avtal kan utöver avgiftsfri färjetrafik också medföra ökade möjligheter för Göteborg Stad att inverka på hur färjetrafiken ska nyttjas över Göta älv.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Kostnaden för tillköp av avgiftsfri färjetrafik på Göta älv år 2022 var 32 miljoner kronor. Utfallet var för år 2022 påverkat av pandemin, då kostnaden delvis baseras på antalet resenärer. Utfallet för 2022 omfattar endast avgiftsfri färjetrafik på linje 286 mellan Stenpiren och Lindholmen. Stadsmiljönämndens prognos för år 2024 enligt nuvarande avtal är 50,7 miljoner kronor. Prognos för år 2024 enligt det förslag till nytt avtal som Västtrafik tagit fram är 44,3 miljoner kronor och baseras på Västtrafiks driftskostnader i nuvarande trafikavtal. Båda prognoserna för år 2024 omfattar avgiftsfri färjetrafik på linje 286 mellan Stenpiren och Lindholmen samt på linje 287 mellan Pumpgatan och Stenpiren.

Göteborgs Stads kostnader för avgiftsfri färjetrafik i befintligt avtal baseras till stor del på antalet resenärer vilket gör att prognoserna är osäkra och att kostnaderna kan variera från år till år. Grunden för ersättningsmodellen i förslaget till nytt avtal är att Göteborgs Stad ersätter Västtrafik för de faktiska kostnaderna för den avgiftsfria färjetrafiken, det vill säga driftskostnader och kapitalkostnader. Detta innebär att prognoserna blir säkrare och att kostnaderna varierar mindre från år till år.

Västtrafiks driftkostnader för trafik påverkas av olika faktorer där index i aktuellt trafikavtal utgör en väsentlig del. Då denna trafik står inför upphandling med beräknad trafikstart i december 2025 kommer Göteborgs Stads ersättning att påverkas av prisutvecklingen i kommande trafikavtal. Västtrafiks kapitaltjänstkostnader baseras på Västra Götalandsregionens centrala internränta. En förstudie avseende konvertering till eldrift för Älveli och Älvfrida pågår. Om beslut fattas att genomföra denna konvertering kommer kapitaltjänstkostnaderna och driftkostnaderna för trafiken att påverkas och därför även Göteborgs Stads kostnader.

Göteborgs Stads tillköp av avgiftsfri färjetrafik innebär ett ökat resande jämfört med om färjetrafiken varit avgiftsbelagd. De ökade volymerna av resande som avgiftsfriheten medför innebär att Västtrafik behöver ta höjd för detta i sin upphandling. I förslaget till nytt avtal förbinder sig Göteborgs Stad att ersätta Västtrafik för det utökade trafikutbudet fram till 2040 i stället för tidigare inriktning om avtalsperiod till och med 2032 med möjlighet till förlängning. Göteborgs Stad förbinder sig dock inte att erbjuda avgiftsfri färjetrafik fram till 2040, då det i förslag till avtal är möjligt för Göteborgs Stad att avsluta avgiftsfriheten och därmed sänka kostnaderna. Göteborgs Stad står dock ändå kvar med risk att ha kvarvarande kostnader på grund av det utökade trafikutbudet fram till 2040. Uppskattad prognos för kvarstående kostnader efter uppsägning av avgiftsfrihet, till följd av utökat trafikutbud, är 28 mnkr per år. En uppsägning av avgiftsfri färjetrafik år 2032 skulle därmed ändå kunna medföra ytterligare kostnader på närmare 200-250 miljoner kronor fram till 2040 till följd av det utökade trafikutbudet. För att minska risken för merkostnader är en inriktning att Göteborgs Stad har möjlighet att, i samverkan med Västtrafik, ändra färjetrafiken under avtalsperioden, med avseende på linjesträckning och turtäthet.

När det gäller påverkan på enskilda individer bedöms den avgiftsfria färjetrafiken ha en positiv inverkan utifrån ekonomiska aspekter. Det är främst de som är boende och verksamma i innerstaden som påverkas, men det blir tillgängligt även för andra att utan kostnad resa mellan Stenpiren och Lindholmen. Lindholmen har ett stort antal arbetsplatser och bostäder, och även stråk för turism. Det är främst personer mellan 18 år och 65 år som påverkas positivt av avgiftsfri färjetrafik då skolungdomar och personer över 65 år redan har möjlighet att resa avgiftsfritt i kollektivtrafiken med de skolkort och seniorkort som staden finansierar genom tillköp från Västtrafik.

Bedömning ur ekologisk dimension

Den avgiftsfria älvtrafiken bedöms bidra positivt till lokala, nationella och internationella miljömål. Avgiftsfri färjetrafik bedöms bidra till uppfyllelse av Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram och delmålet att minska klimatpåverkan från transporter. Staden driver på utvecklingen av hållbara transporter genom att finansiera avgiftsfri färjetrafik.

Trafiken är en stor källa till utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar i staden. För att skapa ett långsiktigt hållbart resande behöver andelen som reser med kollektivtrafik, gång och cykel öka. Den avgiftsfria älvtrafiken skapar förutsättningar för fler personer att gå och cykla. En tredjedel av resenärerna på linje 286 Älvsnabbare är cyklister.

Det pågår även en förstudie avseende konvertering till eldrift för Älveli och Älvfrida.

Bedömning ur social dimension

Förbindelser som är avgiftsfria ökar tillgängligheten över älven. Den avgiftsfria färjetrafiken skapar förutsättningar för fler personer att gå och cykla vilket bedöms bidra positivt till den enskilda individens hälsa.

Den avgiftsfria färjetrafiken är främst till fördel för personer som är boende och verksamma i innerstaden.

Bilaga

Stadsmiljönämndens handlingar från sammanträde 2023-09-21 § 209

Ärendet

Kommunstyrelsen beslutade 2022-06-01 § 485 att bemyndiga den dåvarande trafiknämnden att förhandla om nytt avtal med Västtrafik AB (Västtrafik) avseende avgiftsfri färjetrafik över Göta älv. Stadsmiljöförvaltningen har förhandlat med Västtrafik och hemställer till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige att bemyndiga Stadsmiljöförvaltningen att teckna avtal med grund i ett antal principer.

Beskrivning av ärendet

I kommunstyrelsens beslut att bemyndiga trafiknämnden, numera stadsmiljönämnden, att förhandla med Västtrafik om avgiftsfri färjetrafik i Göta älv var inriktningen att Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren mellan år 2025 och år 2032 med möjlighet till förlängning. Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik har förhandlat om villkor och ersättning för avgiftsfri färjetrafik utifrån kommunstyrelsens inriktning och Västtrafik har tagit fram ett förslag på nytt avtal. Västtrafiks förslag på avtal avviker i en viktig del från kommunstyrelsens inriktning, och avvikelsen rör avtalsperioden som i tidigare inriktning var en avtalsperiod mellan åren 2025 och 2032, och i det nya förslaget till avtal är 2024-2040.

I tjänsteutlåtandet som låg till grund för kommunstyrelsens beslut 2022-06-01 § 485 angavs att trafiknämnden avsåg att återkomma till kommunstyrelsen med slutligt avtal. Stadsledningskontoret bedömde då att ett slutligt avtal behöver beslutas av kommunfullmäktige. Med anledning av att tidsperspektivet för Västtrafiks kommande upphandling är pressad är det de principiella grunderna i avtalet med Västtrafik som hemställs till kommunfullmäktige, och att stadsmiljönämnden föreslår att nämnden, utifrån kommunfullmäktiges beslutade principer får mandat att teckna det slutliga avtalet.

En förändrad avtalsperiod

Västtrafiks bedömning, efter att ha genomfört en förstudie, är att ett nytt trafikavtal bör ha minst femton års avtalstid för att skapa en attraktiv upphandling.

Göteborgs Stads tillköp av avgiftsfri färjetrafik innebär ett ökat resande jämfört med om färjetrafiken varit avgiftsbelagd. Göteborg Stad har dessutom efterfrågat en ny linje mellan Pumpgatan och Stenpiren som inte annars funnits med i Västtrafiks utbud. De ökade volymerna av resande som avgiftsfriheten medför innebär att Västtrafik behöver ta höjd för detta i sin upphandling. Detta i sin tur blir en risk för Västtrafik om Göteborgs Stad skulle säga upp avtal om avgiftsfri färjetrafik under det kommande trafikavtalet. Följden blir i så fall att Västtrafik ensamt får finansiera det utökade trafikutbud som upphandlats med grund i Göteborgs Stad tillköp av avgiftsfri färjetrafik.

I förslaget till nytt avtal förbinder sig Göteborgs Stad att ersätta Västtrafik för det utökade trafikutbudet fram till 2040 i stället för tidigare inriktning om avtalsperiod till och med 2032 med möjlighet till förlängning. Göteborgs Stad förbinder sig dock inte att erbjuda avgiftsfri färjetrafik fram till 2040, då det i förslag till avtal är möjligt för Göteborgs Stad att avsluta avgiftsfriheten och därmed sänka kostnaderna. Göteborgs Stad står dock ändå kvar med risk att ha kvarvarande kostnader på grund av det utökade trafikutbudet fram till 2040. Västtrafiks förslag på avtal avviker därför i en viktig del från kommunstyrelsens inriktning i det att Göteborgs Stad enligt förslaget kommer att ha kvarvarande kostnader för den avgiftsfria färjetrafiken även efter 2032.

Avgiftsfri färjetrafik och ny gång- och cykelbro

År 2010 avtog Miljööverdomstolen Göteborgs Stads tillståndsansökan om att anlägga en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Lundbystrand. Göteborgs Stad beslutade mot bakgrund av detta att finansiera avgiftsfria resor på linje 286 Älvsnabbare mellan Rosenlund och Lindholmspiren, vilket infördes 2011.

Kommunfullmäktige beslutade 2021-09-16 § 13 att staden ska planera vidare för en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. Exploateringsnämnden ansvarar för projektet. Exploateringsförvaltningen bedömer att en gång- och cykelbro kan vara på plats under 2031-2033. I stadens budget för 2023 fick exploateringsnämnden i uppdrag att påskynda byggnationen av bron.

Kommunstyrelsens inriktning, i beslutet från 2022-06-01 § 485, att Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren mellan år 2025 och år 2032 med möjlighet till förlängning grundade sig i ambitionen att gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj då bedömdes vara klar tidigast under 2031. Inriktningen från Göteborgs Stad var att avsluta den avgiftsfria färjetrafiken mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Stenpiren och Pumpgatan när gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj är klar.

Enligt Göteborgs Stads översiktsplan är stadens ambition att fler gång- och cykelbroar ska kunna byggas på sikt. Till dess kan färjor möjliggöra kopplingar över älven. Färjetrafik kan användas som komplement till och i symbios med broar. Översiktsplanen konstaterar att det både på kort och längre sikt behövs fler färjeförbindelser över älven. Översiktsplanen pekar ut flera sträckor som framtida färjeförbindelser. En av dessa är Stenpiren–Lindholmen och/eller Pumpgatan, på kort sikt innan 2035 och eventuellt framtida längre sikt. Översiktsplanen anger att det kan vara aktuellt att etablera en färjeförbindelse från Hugo Hammars kaj över till Stenpiren innan möjlighet finns att få till stånd en gång- och cykelbro i läget Hugo Hammars kaj och Packhuskajen.

I stadens budget för 2023 fick stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att planera för ytterligare en gång- och cykelbro. Detta arbete planeras att ingå i en fördjupning av översiktsplanen för delen Järnvågen till Klippan, förutsatt att kommunstyrelsen tar ett igångsättningsbeslut i frågan.

I stadsmiljönämndens tjänsteutlåtande framgår att Västtrafiks förslag till nytt avtal för avgiftsfri färjetrafik tar hänsyn till Göteborgs Stads inriktning att avsluta den avgiftsfria färjetrafiken efter färdigställande av gång- och cykelbro. Det innebär att när Göteborgs Stad beslutar att avsluta den avgiftsfria färjetrafiken utgår delar av ersättningen till Västtrafik genom att Göteborgs Stad upphör att ersätta Västtrafik för uteblivna biljettintäkter till följd av avgiftsfrihet. Stadsmiljönämnden lyfter även att det är möjligt att förhandla om alternativ användning av det utökade trafikutbudet om avgiftsfriheten upphör. Möjligheten till den typ av förhandlingar öppnar upp för Göteborg Stad att genom avtalet kunna ha en större inverkan på hur färjetrafik ska nyttjas över Göta älv. Avtalet ger därmed Göteborgs Stad möjlighet att påverka hur färjetrafiken över älven ska utvecklas över längre tid.

Ersättning för avgiftsfri färjetrafik

Göteborgs Stads kostnader för avgiftsfri färjetrafik i befintligt avtal baseras till stor del på antalet resenärer. Detta medför osäkra prognoser samt att kostnader kan variera från år till år. I Västtrafiks förslag till nytt avtal finansierar Göteborgs Stad den bedömda

nettokostnaden för tillköp av trafik. I detta ingår även en bedömd intäktspåverkan till följd av avgiftsfria resor. Ersättningen ska baseras på Västtrafiks faktiska utfall för respektive år, och driftskostnader utgörs av linjespecifika kostnader. Grunden för ersättningsmodellen i det nya avtalet är därmed att Göteborgs Stad ersätter Västtrafik för de faktiska kostnaderna som den avgiftsfria färjetrafiken medför.

För mer detaljerad beskrivning av ersättningsmodellen hänvisas till stadsmiljönämndens handlingar, se bilaga. Prognostiserade kostnader jämfört med rådande avtal gällande tillköp av avgiftsfri färjetrafik beskrivs under ekonomisk dimension.

Nytt avtal

Av stadsmiljönämndens handlingar, se bilaga, framgår att Västtrafik och stadsmiljönämnden inledde faktiska förhandlingar först i juni 2023. Västtrafik har ställt krav på att Göteborgs Stad återkommer med beslut innan november 2023. Detta har medfört utmaningar för nämnden i beredningen av ärendet och samverkan med berörda nämnder. Stadsmiljönämnden bedömer att ärendet har bäring på stadens taktiska planering, och därmed stadsbyggnadsnämnden.

Av stadsmiljönämndens handlingar framgår att det finns flera skäl till att Göteborgs Stad och Västtrafik bör teckna ett nytt avtal gällande avgiftsfri färjetrafik. Den korta uppsägningstiden i det befintliga avtalet innebär en risk för Västtrafik i kommande upphandling av färjetrafiken i Göta älv. Göteborgs Stads kostnader för den avgiftsfria färjetrafiken baseras vidare i det befintliga avtalet till stor del på antalet resenärer vilket gör att prognoserna är osäkra och att kostnaderna kan variera från år till år. Ersättningsmodellen i det befintliga avtal tar inte hänsyn till att Göteborgs Stad finansierar seniorbiljetter till resenärer över 65 år och fritidsbiljetter till elever i grundskolan och gymnasieskolan, vilket innebär att Göteborgs Stad i vissa fall betalar dubbel ersättning för dessa resenärer om de nyttjar den avgiftsfria färjetrafiken. Det befintliga avtalet omfattar inte heller den planerade avgiftsfria färjetrafiken mellan Pumpgatan och Stenpiren, och ger heller inte bra förutsättningar för Göteborgs Stad och Västtrafik att utveckla färjetrafiken i Göta älv i takt med stadsutvecklingen.

Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik har förhandlat om villkor och ersättning för avgiftsfri färjetrafik utifrån kommunstyrelsens inriktning och Västtrafik har tagit fram ett förslag på nytt avtal. Västtrafiks förslag på avtal avviker från kommunstyrelsens beslutade inriktning. Stadsmiljönämnden hemställer därför till kommunfullmäktige att bemyndiga stadsmiljönämnden att teckna avtal med Västtrafik gällande avgiftsfri färjetrafik på Göta älv med delvis ny inriktning. Det förslag till avtal som tagits fram av Västtrafik behöver granskas och eventuellt justeras. Då handläggningstiden är kort så kommer stadsmiljöförvaltningen fortsätta dialogen med Västtrafik avseende avtalet parallellt med beslutsprocess i kommunstyrelse och kommunfullmäktige. Stadsmiljönämnden föreslår att nämnden får mandat att teckna avtal med följande inriktning:

- a) Göteborgs Stad ska teckna avtal med Västtrafik från 2024 till 2040.
- b) Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren.
- c) Göteborgs Stads kostnad för den avgiftsfria färjetrafiken ska baseras på Västtrafiks faktiska utfall respektive år.

- d) Göteborgs Stad har möjlighet att avsluta avgiftsfriheten under avtalsperioden.
- e) Göteborgs Stad har möjlighet att, i samverkan med Västtrafik, ändra färjetrafiken under avtalsperioden, med avseende på linjesträckning och turtäthet.

Det anges vidare i stadsmiljönämndens handlingar att om Göteborgs Stad beslutar att inte teckna nytt avtal med Västtrafik gällande avgiftsfri färjetrafik kommer Västtrafik sannolikt att minska utbudet av färjetrafik motsvarande det utökade trafikutbudet som föranleds av den avgiftsfria färjetrafiken. Detta skulle innebära mindre färjetrafik i Göta älv både avseende antal linjer och turtäthet. Stadsmiljönämnden bedömer också att om kommande beslut i kommunfullmäktige avviker avsevärt från föreslagen inriktning föreligger stor risk att avtal inte kan tecknas med Västtrafik.

Stadsledningskontorets bedömning

De principer som stadsmiljönämnden hemställer till kommunfullmäktige om som bas för kommande avtal har fördelar jämfört med nuvarande avtal, bland annat med avseende på ersättningsmodell. Det ger Västtrafik tydliga förutsättningar inför upphandlingen av färjetrafiken i Göta älv, och att Västtrafiks upphandling blir attraktiv för trafikföretagen ligger också i Göteborgs Stads intresse. Avtalet skapar även goda förutsättningar för Göteborgs Stad och Västtrafik att utveckla färjetrafiken i Göta älv i takt med stadsutvecklingen.

Det är framför allt i en viktig del som de föreslagna principerna avviker från kommunstyrelsens beslutade inriktning, och det är i frågan om avtalstiden. Det är främst gällande avtalsperioden som stadsledningskontoret kan se risker utifrån ett ekonomiskt perspektiv jämfört med dagens avtal. En längre avtalsperiod där Göteborgs Stad förpliktar sig att ersätta det utökade trafikutbudet kan leda till att Göteborgs Stad under en längre period bär kostnader utan att få något reellt värde för pengarna. En sådan situation skulle kunna uppstå om det uppförs en gång- och cykelbro och det inte längre bedöms motiverat att göra tillköp av avgiftsfria resor över Göta älv. Göteborg Stad skulle kunna sluta betala ersättning för de avgiftsfria resorna, men behöver fortfarande bära kostnader för den extra trafik som upphandlats för att möta trafikbehovet till följd av den avgiftsfria färjetrafiken. För att minska risken för merkostnader är en inriktning att Göteborgs Stad har möjlighet att, i samverkan med Västtrafik, ändra färjetrafiken under avtalsperioden, med avseende på linjesträckning och turtäthet. Sådana förhandlingar skapar utrymme för Göteborgs Stad att inverka på hur färjetrafiken över Göta älv ska nyttjas över tid, något som inte på samma sätt varit möjligt utifrån nuvarande avtal.

Mot bakgrund av att det är frånvaron av en gång- och cykelbro som föranlett beslut om avgiftsfri färjetrafik bedömde stadsledningskontoret i ärendet, som beslutades i kommunstyrelsen 2022-06-01 § 485, att det främst är motiverat med avgiftsfri kollektivtrafik fram till att en gång- och cykelbro är färdigställd och är i bruk. Den bedömningen gäller fortsatt. Avseende färjetrafik mellan Pumpgatan och Stenpiren har kulturnämnden fattat beslut, 2023-08-28 § 169, att det formella namnet för hållplatsen ska vara Lundbystrand och inte Pumpgatan. Namnet Pumpgatan kvarstår i ärendet då detta varit med i tidigare underlag och har varit utgångspunkt i inriktningsbeslutet.

Stadsmiljönämnden beskriver att förvaltningen har efterfrågat förhandlingar med Västtrafik under lång tid. Västtrafik inledde faktiska förhandlingar först i juni 2023 och har ställt krav på att Göteborgs Stad återkommer med beslut innan november 2023.

Stadsmiljönämnden bedömer också att ett beslut i kommunfullmäktige som väsentligt avviker från det som nämnden hemställer om riskerar att medföra att det inte går att teckna avtal om avgiftsfri färjetrafik. Det innebär att det ena alternativet är att godkänna ett avtal med risk för kostnader efter det att en ny gång och cykelbro finns på plats, och det andra alternativet är att inte teckna nytt avtal med innebörd att när nuvarande avtal löper ut kommer den avgiftsfria färjetrafiken upphöra och därmed även den ersättning som varit för utebliven gång- och cykelbro. Stadsledningskontoret bedömer, att om inriktningen är att stå fast vid avgiftsfri färjetrafik, så ska stadsmiljönämndens hemställan tillstyrkas.

Stadsledningskontoret uppfattar att nämnden bedömer att det inte finns ytterligare förhandlingsutrymme men önskvärt utfall av den slutliga förhandlingen vore ändå en kortare avtalstid, i enlighet med den tidigare inriktningen. Stadsledningskontoret föreslår därför att bemyndiga nämnden att teckna avtal från 2024 till längst år 2040, för att möjliggöra fortsatt förhandling i den frågan. Stadsledningskontoret bedömer också att det behövs en bevakning av frågan kring vad som händer efter att en gång och cykelbro är klar för att minimera risken för att staden kommer stå med kostnader som inte genererar ett direkt värde för staden. Stadsledningskontoret utgår ifrån att stadsmiljönämnden i samverkan med stadsbyggnadsnämnden verkar för en lämplig och effektiv lösning av färjetrafiken efter det att en gång och cykelbro är färdigställd, utifrån hur och var stadsutvecklingen i området ska genomföras. Slutligen konstaterar stadsledningskontoret att frågan om avgiftsfri färjetrafik är en bland många där en prioritering behöver göras i relation till det ansträngda ekonomiska läget.

Jonas Kinnander

Eva Hessman

Direktör Ärende och utredning

Stadsdirektör

§ 209 Ärendenummer SMF-2023-04659

Tillköp av avgiftsfri färjetrafik på Göta älv

Beslut

1. Stadsmiljönämnden hemställer till kommunfullmäktige att bemyndiga stadsmiljönämnden att teckna nytt avtal med Västtrafik AB gällande avgiftsfri färjetrafik på Göta älv med följande inriktning.
 - a. Göteborgs Stad ska teckna avtal med Västtrafik från 2024 till 2040.
 - b. Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren.
 - c. Göteborgs Stads ersättning för den avgiftsfri färjetrafiken ska baseras på Västtrafiks faktiska utfall respektive år.
 - d. Göteborg Stad har möjlighet att avsluta avgiftsfriheten under avtalsperioden.
 - e. Göteborgs Stad har möjlighet att, i samverkan med Västtrafik, ändra färjetrafiken under avtalsperioden, med avseende på linjesträckning och turtäthet.
2. Stadsmiljönämnden justerar ärendet omedelbart

Justering

Omedelbar justering

Handlingar

Stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande

Yttrande från (MP), (S) och (V) (protokollsbilaga 1, § 209)

Västtrafiks presentation

Stadsmiljöförvaltningens presentation

Information

Anna Johansson från Västtrafik och Gunnar Palm från stadsmiljöförvaltningen redogör för ärendet.

Yrkanden

Toni Orsulic (M) och ordförande Joakim Larsson (MP) yrkar bifall på stadsmiljöförvaltningens förslag.

Propositionsordning

Ordförande Joakim Larsson (MP) finner att det endast finns ett förslag till beslut, det vill säga bifall på stadsmiljöförvaltningens förslag. Han finner att stadsmiljönämnden beslutar enligt stadsmiljöförvaltningens förslag.



Protokollsutdrag

Sammanträdesdatum: 2023-09-21

Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

Yttrande

(Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet)

2023-09-20

Yttrande angående tillköp av avgiftsfri färjetrafik på Göta Älv

Yttrandet

Vi bifaller hemställan till kommunfullmäktige angående avtalet med Västtrafik gällande avgiftsfri färjetrafik på Göta Älv.

Däremot måste vi konstatera att staden genom avtalet binder upp sig för stora belopp framöver genom att ingå avtalet. Stadsmiljönämnden har liksom många andra nämnder i kommunen en hårt ansträngd budget. Därför är det avgörande för stadens möjlighet att ingå i avtalet att det finns budgetmässiga förutsättningar för det för nämnden.

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-07-05

Diarienummer SMF-2023-04659

Handläggare

Gunnar Palm

Telefon: 031-368 26 13

E-post: gunnar.palm@stadsmiljo.goteborg.se

Tillköp av avgiftsfri färjetrafik på Göta älv

Förslag till beslut

I stadsmiljönämnden

1. Stadsmiljönämnden hemställer till kommunfullmäktige att bemyndiga stadsmiljönämnden att teckna nytt avtal med Västtrafik AB gällande avgiftsfri färjetrafik på Göta älv med följande inriktning.
 - a. Göteborgs Stad ska teckna avtal med Västtrafik från 2024 till 2040.
 - b. Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren.
 - c. Göteborgs Stads ersättning för den avgiftsfri färjetrafiken ska baseras på Västtrafiks faktiska utfall respektive år.
 - d. Göteborg Stad har möjlighet att avsluta avgiftsfriheten under avtalsperioden.
 - e. Göteborgs Stad har möjlighet att, i samverkan med Västtrafik, ändra färjetrafiken under avtalsperioden, med avseende på linjesträckning och turtäthet.
2. Stadsmiljönämnden justerar ärendet omedelbart

Sammanfattning

Västtrafik ska upphandla ett trafikavtal för färjetrafiken i Göta älv. Västtrafiks befintliga trafikavtal upphör år 2025.

Kommunstyrelsen beslutade 2022 att bemyndiga trafikenämnden att förhandla med Västtrafik om nytt avtal för avgiftsfri färjetrafik i Göta älv med inriktningen att Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren mellan år 2025 och år 2032 med möjlighet till förlängning.

Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik har förhandlat om villkor och ersättning för avgiftsfri färjetrafik utifrån kommunstyrelsens inriktning och Västtrafik har tagit fram ett förslag på nytt avtal.

Västtrafik upphandlar färjetrafik utöver sitt normala utbud till följd av Göteborgs Stads tillköp av avgiftsfri färjetrafik. Den korta uppsägningstiden i det befintliga avtalet gällande avgiftsfri färjetrafik innebär en risk för Västtrafik i kommande upphandling.

Om Göteborgs Stad säger upp befintligt avtal om avgiftsfri färjetrafik under kommande trafikavtal får Västtrafik ensamt finansiera det utökade trafikutbud som upphandlats till följd av Göteborgs Stad tillköp av avgiftsfri färjetrafik. Mot bakgrund av detta önskar Västtrafik att Göteborgs Stad förbinder sig att ersätta Västtrafik för det utökade

trafikutbudet fram till 2040. Göteborgs Stad förbinder sig dock inte att erbjuda avgiftsfri färjetrafik fram till 2040.

Västtrafiks förslag på avtal avviker därför till viss del från kommunstyrelsens inriktning att Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan 2025 och 2032 med möjlighet till förlängning, i det att Göteborgs Stad enligt förslaget kommer att ha kvarvarande kostnader för den avgiftsfria färjetrafiken även efter 2032. I förslaget till avtal har Göteborgs Stad möjlighet att avsluta avgiftsfriheten och därmed sänka kostnaderna men Göteborgs Stad står ändå kvar med risk att ha kvarvarande kostnader på grund av det utökade trafikutbudet fram till 2040.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår därför stadsmiljönämnden hemställa till kommunfullmäktige att bemyndiga stadsmiljönämnden att teckna avtal med Västtrafik gällande avgiftsfri färjetrafik på Göta älv med delvis ny inriktning.

Om Göteborgs Stad beslutar att inte teckna nytt avtal med Västtrafik gällande avgiftsfri färjetrafik kommer Västtrafik sannolikt att minska utbudet av färjetrafiken motsvarande det utökade trafikutbudet som föranleds av den avgiftsfria färjetrafiken. Detta skulle kunna innebära omfattande minskning av färjetrafik i Göta älv både med avseende på antal linjer och turtäthet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

I samband med införandet av ny organisation för stadsutveckling överfördes de kommuncentrala medlen för tillköp av avgiftsfri färjetrafik till stadsmiljönämnden.

Utfallet för år 2022 var 32 miljoner kronor. Utfallet var fortfarande påverkat av pandemin då kostnaden delvis baserades på antalet resenärer. Utfallet för 2022 omfattar endast avgiftsfri färjetrafik på linje 286 mellan Stenpiren och Lindholmen.

Prognosen för år 2024 enligt befintligt avtal är 50,7 miljoner kronor.

Prognosen för år 2024 enligt förslaget till nytt avtal är 44,3 miljoner kronor och baseras på Västtrafiks driftskostnader i befintligt trafikavtal. Båda prognoserna för 2024 omfattar avgiftsfri färjetrafik på linje 286 mellan Stenpiren och Lindholmen samt på linje 287 mellan Pumpgatan och Stenpiren.

Göteborgs Stads kostnader för avgiftsfri färjetrafik i befintligt avtal baseras till stor del på antalet resenärer vilket gör att prognoserna är osäkra och att kostnaderna kan variera från år till år. Grunden för ersättningsmodellen i förslaget till nytt avtal är att Göteborgs Stad ersätter Västtrafik för de faktiska kostnaderna för den avgiftsfria färjetrafiken, det vill säga driftskostnader och kapitalkostnader. Detta innebär att prognoserna blir säkrare och att kostnaderna varierar mindre från år till år med det föreslagna nya avtalet.

Västtrafiks driftkostnader för färjetrafiken påverkas dock av olika faktorer där index i aktuellt trafikavtal utgör en väsentlig del. Då denna trafik står inför upphandling med beräknad trafikstart i december 2025 kommer Göteborgs Stads ersättning att påverkas av prisutvecklingen i kommande trafikavtal. Västtrafiks kapitaltjänstkostnader påverkas av ränteläget och baseras på Västra Götalandsregionens centrala internränta. En förstudie avseende konvertering till eldrift för fartygen Älveli och Älvfrida pågår. Om beslut fattas att genomföra denna konvertering kommer kapitaltjänstkostnaderna och driftkostnaderna för trafiken att påverkas och därför även Göteborgs Stads kostnader.

När det gäller påverkan på enskilda individer bedöms den avgiftsfria färjetrafiken ha en positiv inverkan utifrån ekonomiska aspekter. Det är främst de som är boende och verksamma på innerstaden som påverkas, men det blir tillgängligt även för andra att utan kostnad resa mellan Stenpiren och Lindholmen. Lindholmen har ett stort antal arbetsplatser och bostäder, och även stråk för turism. Det är främst personer mellan 18 år och 65 år som påverkas positivt av avgiftsfri färjetrafik då skolungdomar och personer över 65 år redan har möjlighet att resa avgiftsfritt i kollektivtrafiken med de skolkort och seniorkort som staden finansierar genom tillköp från Västtrafik.

Bedömning ur ekologisk dimension

Den avgiftsfria älvtrafiken bedöms bidra positivt till lokala, nationella och internationella miljömål. Avgiftsfri färjetrafik bedöms bidra till uppfyllelse av Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram och delmålet att minska klimatpåverkan från transporter. Programmet anger som strategi att staden driver på utvecklingen av hållbara transporter. Staden driver på utvecklingen av hållbara transporter genom att finansiera avgiftsfri färjetrafik.

Trafiken är en stor källa till utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar i staden. För att skapa ett långsiktigt hållbart resande behöver andelen som reser med kollektivtrafik, gång och cykel öka. Den avgiftsfria älvtrafiken skapar förutsättningar för fler personer att gå och cykla. En tredjedel av resenärerna på linje 286 Älvsnabbare är cyklister.

Bedömning ur social dimension

Förbindelser som är avgiftsfria ökar tillgängligheten över älven. Den avgiftsfria färjetrafiken skapar förutsättningar för fler personer att gå och cykla vilket bedöms bidra positivt till den enskilda individens hälsa.

Den avgiftsfria färjetrafiken är främst till fördel för personer som är boende och verksamma i innerstaden vilket kan ifrågasättas utifrån ett jämlikhetsperspektiv.

Förhållande till styrande dokument

Vision och strategier för Älvstaden

Den avgiftsfria färjetrafiken ligger i linje med Vision Älvstaden genom att bidra till målet att möta vattnet med ett levande och attraktivt älvrum.

Översiktsplan Göteborg

Avgiftsfri färjetrafik ligger i linje med Översiktsplanens mål om att överbrygga barriärer och skapa kommunikation och rörelse samt att låta stadskärnan växa över älven och uppgradera kollektivtrafiken för att skapa närhet.

Fördjupad översiktsplan för Centrala Göteborg

Avgiftsfri färjetrafik ligger i linje med fördjupad översiktsplan för Centrala Göteborg. För att minska den stora barriärverkan som älven har idag och möjliggöra en sammanhängande stadskärna kring Älvrummet är fler förbindelser prioriterade och nödvändiga. Dessa förbindelser kan samtidigt öka tillgängligheten till Älvrummet så att göteborgarna lättare kan möta vattnet. Dessutom kan de bidra till att avlasta kollektivtrafiken på Hisingsbron.

Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram

Avgiftsfri färjetrafik bedöms bidra till uppfyllelse av Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram och delmålet att minska klimatpåverkan från transporter. Programmet

anger som strategi att staden driver på utvecklingen av hållbara transporter. Staden driver på utvecklingen av hållbara transporter genom att finansiera avgiftsfri färjetrafik.

Trafikstrategi för en nära storstad

Avgiftsfri färjetrafik ligger i linje med Trafikstrategi för en nära storstad och målet att minst 35% av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035. Avgiftsfri färjetrafik ligger i linje med strategin att stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter.

Cykelprogram för en nära storstad

Avgiftsfri färjetrafik ligger i linje med programmets princip om att skapa gena förbindelser. Ett av funktionsområdena handlar om att skapa ett gent cykelvägnät. För att möta dessa funktionskrav behöver vissa nya länkar byggas ut. Jämfört med biltrafikanter är cyklister betydligt mer avståndskänsliga. Göta älv är en barriär som gör att färdvägen till målpunkter på andra sidan älven blir långa. Fler gång- och cykelförbindelser över älven skapar bättre förutsättningar att cykla.

Ärendet

Västtrafik ska upphandla ett trafikavtal för färjetrafiken i Göta älv. Västtrafiks befintliga trafikavtal upphör år 2025.

Kommunstyrelsen beslutade 2022 att bemyndiga trafiknämnden att förhandla med Västtrafik om nytt avtal för avgiftsfri färjetrafik i Göta älv med inriktningen att Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren mellan år 2025 och år 2032 med möjlighet till förlängning.

Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik har förhandlat om villkor och ersättning för avgiftsfri färjetrafik utifrån kommunstyrelsens inriktning och Västtrafik har tagit fram ett förslag på nytt avtal.

Västtrafiks förslag på avtal avviker till viss del från kommunstyrelsens inriktning. Stadsmiljöförvaltningen föreslår därför stadsmiljönämnden hemställa till kommunfullmäktige att bemyndiga stadsmiljönämnden att teckna avtal med Västtrafik gällande avgiftsfri färjetrafik på Göta älv med delvis ny inriktning.

Beskrivning av ärendet

Västtrafik AB, fortsättningsvis benämnt Västtrafik, ska upphandla ett trafikavtal för färjetrafiken i Göta älv. Västtrafiks befintliga trafikavtal upphör år 2025. Västtrafiks bedömning, efter att ha genomfört en förstudie, är att det nya trafikavtalet bör ha minst femton års avtalstid för att skapa en attraktiv upphandling. Det innebär en avtalsperiod från år 2025 till år 2040.

Göteborgs Stad finansierar en stor del av färjetrafiken på Göta älv genom tillköpet av avgiftsfri färjetrafik på linje 286 Älvsnabbare mellan Lindholmen och Stenpiren. Göteborgs Stad har även beslutat att finansiera ytterligare avgiftsfri färjetrafik på den planerade linje 287 mellan Pumpgatan och Stenpiren.

Det befintliga avtalet gällande avgiftsfri färjetrafik mellan Göteborgs Stad och Västtrafik tecknades år 2012 och omfattar endast avgiftsfri färjetrafik på linje 286 Älvsnabbare mellan Lindholmen och Stenpiren. Avtalet har en ömsesidig uppsägningstid om sex månader.

Kommunstyrelsen beslutade 2022 att bemyndiga trafiknämnden att förhandla med Västtrafik om nytt avtal för avgiftsfri färjetrafik i Göta älv med inriktningen att Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren mellan år 2025 och år 2032 med möjlighet till förlängning.

I samband med införandet av ny organisation för stadsutveckling överfördes ansvaret för Göteborgs Stads tillköp av kollektivtrafik från trafiknämnden till stadsmiljönämnden. Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik har förhandlat om villkor och ersättning för avgiftsfri färjetrafik utifrån kommunstyrelsens inriktning och Västtrafik har tagit fram ett förslag på nytt avtal.

Västtrafik upphandlar färjetrafik utöver sitt normala utbud till följd av Göteborgs Stads tillköp av avgiftsfri färjetrafik. Avgiftsfriheten på linje 286 Älvsnabbare mellan Lindholmen och Stenpiren medför ett ökat resande vilket föranleder en utökning av

trafiken utöver Västtrafiks normala utbud. Den planerade linje 287 mellan Stenpiren och Pumpgatan upphandlas utifrån Göteborgs Stads tillköp och ingår inte heller i Västtrafiks normala utbud.

Sammanlagt omfattar det utökade trafikutbudet, som föranleds av den avgiftsfria färjetrafiken, en stor del av den färjetrafik som Västtrafik ska upphandla. Den korta uppsägningstiden i det befintliga avtalet gällande avgiftsfri färjetrafik innebär en risk för Västtrafik i kommande upphandling. Om Göteborgs Stad säger upp befintligt avtal om avgiftsfri färjetrafik under kommande trafikavtal får Västtrafik ensamt finansiera det utökade trafikutbud som upphandlats till följd av Göteborgs Stad tillköp av avgiftsfri färjetrafik. Mot bakgrund av detta önskar Västtrafik att Göteborgs Stad förbinder sig att ersätta Västtrafik för det utökade trafikutbudet fram till 2040. Göteborgs Stad förbinder sig dock inte att erbjuda avgiftsfri färjetrafik fram till 2040.

Västtrafiks förslag på avtal avviker därför till viss del från kommunstyrelsens inriktning att Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan 2025 och 2032 med möjlighet till förlängning, i det att Göteborgs Stad enligt förslaget kommer att ha kvarvarande kostnader för den avgiftsfria färjetrafiken även efter 2032. I förslaget till avtal har Göteborgs Stad möjlighet att avsluta avgiftsfriheten och därmed sänka kostnaderna men Göteborgs Stad står ändå kvar med risk att ha kvarvarande kostnader på grund av det utökade trafikutbudet fram till 2040.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår därför stadsmiljönämnden hemställa till kommunfullmäktige att bemyndiga stadsmiljönämnden att teckna avtal med Västtrafik gällande avgiftsfri färjetrafik på Göta älv med delvis ny inriktning.

Stadsmiljöförvaltningen har efterfrågat förhandlingar med Västtrafik under lång tid. Västtrafik inledde faktiska förhandlingar först i juni 2023 och har ställt krav på att Göteborgs Stad återkommer med beslut innan november 2023. Detta har medfört utmaningar i beredningen av ärendet och samverkan med berörda förvaltningar och nämnder. Förvaltningen bedömer att ärendet har bäring på stadens taktiska planering som ansvaras för av stadsbyggnadsnämnden.

Ett förslag till avtal har tagits fram av Västtrafik. Då handläggningstiden är mycket kort så avser stadsmiljöförvaltningen att i samverkan med stadsledningskontoret att färdigställa förslag till avtal inför beslut i kommunfullmäktige. Om beslut i kommunfullmäktige avviker avsevärt från föreslagen inriktning föreligger stor risk att avtal inte kan tecknas med Västtrafik.

Tillköp av kollektivtrafik

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för att finansiera kollektivtrafiken i Västra Götalands län. Västtrafik planerar och upphandlar kollektivtrafiken, på uppdrag av Västra Götalandsregionen.

Tillköp av kollektivtrafik definieras i ”Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län”. Tillköp är kollektivtrafik som finansieras av annan part än Västra Götalandsregionen och kan bland annat avse trafik i form av en ny busslinje eller utdelning av färdbevis till kommunens invånare.

I 11 § i stadsmiljönämndens reglemente anges att nämnden ska företräda kommunen och ansvara för kommunens intressen och ansvar beträffande kollektivtrafikfrågor utifrån ett

anläggningsägarperspektiv och som förvaltare av stadens trafiksystem. Nämnden ansvarar för stadens tillköp av kollektivtrafik.

Även om stadsmiljönämnden bär huvudansvaret för frågan om avgiftsfri färjetrafik bedömer stadsledningskontoret, utifrån den påverkan som det har på budget, att ett slutgiltigt avtal avseende avgiftsfri färjetrafik med tillhörande finansiering behöver beslutas av kommunfullmäktige.

Utveckling av den avgiftsfria färjetrafiken i Göta älv

År 2001 startar Västtrafik linje 183 (numera linje 286) Älvsnabbare mellan Rosenlund och Lindholmspiren.

År 2010 avslår Miljööverdomstolen Göteborgs Stads tillståndsansökan om att anlägga en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Lundbystrand. Göteborgs Stad beslutar mot bakgrund av detta att finansiera avgiftsfria resor på linje 286 Älvsnabbare.

År 2011 införs avgiftsfria resor på linje 286 Älvsnabbare mellan Rosenlund och Lindholmspiren. Samma år beslutar Västtrafik att investera i två nya fartyg, Älveli och Älvfrida.

År 2012 tecknar Göteborgs Stad och Västtrafik ett avtal om avgiftsfri färjetrafik. I avtalet åtar sig Göteborgs Stad att ersätta Västtrafik för investeringen i fartyget Älvfrida och att ersätta Västtrafik för driftskostnader och för intäktsbortfallet relaterat till resenärerna på linje 286. Avtalet är löpande med sex månaders uppsägningstid.

År 2014 tecknar Göteborgs Stad och Västtrafik ett första tillägg till avtalet. Tillägget innebär att antalet avgångar på linje 286 Älvsnabbare utökas under vintertidtabellen så att linjen har samma trafikutbud under hela året.

År 2015 går fartygen Älveli och Älvfrida i trafik på linje 286 och från och med samma år flyttas linjen från Rosenlund till det nya färjeläget vid Stenpiren.

År 2017 beslutar Göteborgs Stad att sluta avtal med Västtrafik om avgiftsfri färjetrafik mellan ett nytt färjeläge vid Pumpgatan och Stenpiren. Göteborgs Stad åtar sig att ersätta Västtrafik för investeringen i fartyget Elvy och att ersätta Västtrafik för intäktsbortfall relaterat till resenärerna på den nya färjelinjen.

År 2019 går fartyget Elvy i trafik på linje 286 och samma år påbörjar Göteborgs Stad planeringen av det nya färjeläget vid Pumpgatan. Färjeläget planeras att stå klart under år 2023.

År 2021 tecknar Göteborgs Stad och Västtrafik ett avtal om fördelning av kapitalkostnaden för fartyget Elvy. I avtalet åtar sig parterna att erbjuda avgiftsfri färjetrafik mellan Stenpiren och Pumpgatan under sju år.

År 2022 beslutar kommunstyrelsen att bemyndiga trafiknämnden att förhandla med Västtrafik om nytt avtal för avgiftsfri färjetrafik i Göta älv med inriktningen att Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren mellan år 2025 och år 2032 med möjlighet till förlängning.

Tidigare beslut om avgiftsfri färjetrafik

Trafiknämnden beslutar (TN 2415/11) att:

1. hemställa till kommunstyrelsen om bemyndigande till trafiknämnden att teckna avtal med Västtrafik om tillköp, i huvudsak enligt bilagda förslag.

2. hemställa till kommunstyrelsen om finansiering av sagda tillköp genom avrop via stadsledningskontoret.

Kommunstyrelsen beslutar att (KS 0945/11) att:

1. godkänna att Trafiknämnden tecknar avtal med Västtrafik AB om tillköp för kollektivtrafiksatsning skyttlar över älven under förutsättning att Västra Götalandsregionen godkänner avgiftsbefrielsen/tillköpet.

2. Finansieringsfrågan avseende tillköpet hanteras i ordinarie budgetberedning

Kommunfullmäktige beslutar (KF 1069/10) att:

1. Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län godkänns enligt bilaga 2 med innebörd att Västra Götalandsregionen från den 1 januari 2012 ska vara regional kollektivtrafikmyndighet samt att en skatteväxling med 43 öre genomförs för att möjliggöra detta.

2. Samverkan mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen ska ske i enlighet med rapporten: Samverkansformer kring kollektivtrafiken i Västra Götaland (bilaga 3)

3. Under förutsättning av beslut enligt punkt 1 får kommunstyrelsen i uppdrag att teckna avtal om överlåtelse av samtliga av kommunen innehavda aktier i Västtrafik AB till Västra Götalandsregionen med tillträdesdag den 1 januari 2012 mot en köpeskilling som för respektive kommun uppgår till kommunens andel av bolagets nominella aktiekapital enligt kommunens aktieinnehav på överlåtelседagen.

4. Förslaget till den övergripande överenskommelsen gällande Göteborgs Stads tillköp och särfakturerings för köp av skolkort godkänns (bilaga 6). Kommunstyrelsen får i uppdrag att underteckna avtal för stadens tillköp och köp av skolkort i enlighet med överenskommelsen.

5. Kommunstyrelsen får i uppdrag att teckna samverkansavtal för Göteborgs stadstrafik.

Kommunstyrelsen beslutar (KS 0520/12) att:

1. Förslag till avtal för tillköp av och särfakturerings av kollektivtrafik i Göteborg enligt bilagorna 1 till och med 5 godkänns.

2. Trafiknämnden bemyndigas att teckna avtalen för tillköp och särfakturerings av kollektivtrafiken enligt bilagorna 1 till och med 5 med Västtrafik.

Kommunstyrelsen beslutar (1537/16) att bemyndiga trafiknämnden att förhandla med Västtrafik för tillköp av ny älvskyttel med följande inriktningar:

a. Göteborgs Stad ska delvis kunna använda älvskytteln för tillfälliga behov under kommande byggskede och stadsutveckling.

b. Resandet med älvskytteln ska kunna vara avgiftsfritt under perioder som trafiknämnden och Västtrafik bedömer lämpliga.

Trafiknämnden beslutar (0523/16) att sluta avtal med Västtrafik om inköp av en älvskyttel utifrån att följande inriktningar uppfylls:

- c. att en av de tre skyttlarna trafikerar Frihamnen - Stenpiren.
- d. att stadens ekonomiska åtaganden för kapitalkostnad för skytteln sträcker sig över maximalt sju år, totalt cirka 27 miljoner kronor.
- e. att skytteln är batteri- och dieseldriven, där Västtrafik och staden bär halva kostnaden vardera för den merkostnad batteridriften har på kapitalkostnaden under en åttaårsperiod, totalt cirka 9 miljoner kronor.
- f. att skytteln mellan Frihamnen och Stenpiren är avgiftsfri under sju år, där förhandling om ersättning till Västtrafik pågår.

Trafiknämnden beslutar (0523/16) att fortsatt planeringsinriktning för ökad färjeskytteltrafik över älven ska vara att ett färjeläge tillskapas och trafikeras i anslutning till Pumpgatan på Hisingen, med ambition att färjan ska gå i 15-minuterstrafik. Trafiknämnden förklarar uppdraget att inleda arbetet med en gång- och cykelförbindelse över älven mellan city och Frihamnen i "Mål och inriktning Göteborgs stad 2017" för fullgjort.

Västtrafiks upphandling av färjetrafiken

Västtrafik ska upphandla färjetrafiken i Södra skärgården och i Göta älv innan det befintliga trafikavtalet upphör år 2025. Västtrafiks bedömning, efter att ha genomfört en förstudie, är att en lång avtalsperiod är mer attraktiv för trafikföretagen och därför ökar konkurrensen i upphandlingen. En lång avtalsperiod ger också bättre förutsättningar för Västtrafik att ställa krav på eldrivna fartyg i upphandlingen. Västtrafik bedömer också att ett avtal som omfattar all färjetrafik skapar positiva synergieffekter och lägre kostnader. Västtrafiks bedömning är att ett trafikavtal för färjetrafiken i Göta älv bör ha femton års avtalstid för att skapa en attraktiv upphandling. Det innebär en avtalsperiod från år 2025 till år 2040.

Västtrafik upphandlar färjetrafik utöver sitt normala utbud till följd av Göteborgs Stads tillköp av avgiftsfri färjetrafik. Avgiftsfriheten på linje 286 Älvsnabbare mellan Lindholmen och Stenpiren medför ett ökat resande vilket föranleder en utökning av trafiken utöver Västtrafiks normala utbud. Den planerade linje 287 mellan Stenpiren och Pumpgatan upphandlas utifrån Göteborgs Stads tillköp och ingår inte heller i Västtrafiks normala utbud.

Sammanlagt omfattar det utökade trafikutbudet, som föranleds av den avgiftsfria färjetrafiken, en stor del av den färjetrafik som Västtrafik ska upphandla. Den korta uppsägningstiden i det befintliga avtalet gällande avgiftsfri färjetrafik innebär en risk för Västtrafik i kommande upphandling. Om Göteborgs Stad säger upp befintligt avtal om avgiftsfri färjetrafik under kommande trafikavtal får Västtrafik ensamt finansiera det utökade trafikutbud som upphandlats till följd av Göteborgs Stad tillköp av avgiftsfri färjetrafik. Mot bakgrund av detta önskar Västtrafik att Göteborgs Stad förbinder sig att ersätta Västtrafik för det utökade trafikutbudet fram till 2040. Göteborgs Stad förbinder sig dock inte att erbjuda avgiftsfri färjetrafik fram till 2040.

Nytt avtal om avgiftsfri färjetrafik

Det finns flera skäl till att Göteborgs Stad och Västtrafik bör teckna ett nytt avtal gällande avgiftsfri färjetrafik. Den korta uppsägningstiden i det befintliga avtalet innebär en risk för Västtrafik i kommande upphandling av färjetrafiken i Göta älv. Göteborgs Stads kostnader för den avgiftsfria färjetrafiken baseras i det befintliga avtalet till stor del på antalet resenärer vilket gör att prognoserna är osäkra och att kostnaderna kan variera från år till år. Ersättningsmodellen i det befintliga avtal tar inte hänsyn till att Göteborgs Stad finansierar seniorbiljetter till resenärer över 65 år och fritidsbiljetter till elever i grundskolan och gymnasieskolan. Det befintliga avtalet omfattar inte den planerade avgiftsfria färjetrafiken mellan Pumpgatan och Stenpiren. Det befintliga avtalet skapar inte bra förutsättningar för Göteborgs Stad och Västtrafik att utveckla färjetrafiken i Göta älv i takt med stadsutvecklingen.

Om Göteborgs Stad beslutar att inte teckna nytt avtal med Västtrafik gällande avgiftsfri färjetrafik kommer Västtrafik sannolikt att minska utbudet av färjetrafik motsvarande det ökade trafikutbudet som föräns av den avgiftsfria färjetrafiken. Detta skulle innebära mindre färjetrafik i Göta älv både avseende antal linjer och turtäthet.

Ersättning för avgiftsfri färjetrafik

Ersättningen i Västtrafiks förslag till nytt avtal gällande avgiftsfri färjetrafik är beräknad utifrån de förutsättningar som finns angivna i Skatteväxlingsavtalets bilaga 2 Tillköp, vilket innebär att Göteborgs Stad finansierar den bedömda nettokostnaden för tillköpet. I detta ingår även bedömd intäktpåverkan på grund av avgiftsfriheten.

Ersättningen baseras på Västtrafiks faktiska utfall respektive år. Driftkostnader utgörs av linjespecifika kostnader.

Göteborgs Stad finansierar följande kostnader enligt det nya förslaget:

40% av Västtrafiks faktiska driftkostnader för linje 286 mellan Lindholmen och Stenpiren. Detta avser det ökade utbud som föräns av avgiftsfriheten på linjen.

100% av Västtrafiks faktiska driftkostnader för linje 287 mellan Pumpgatan och Stenpiren. Linje 287 upphandlas utifrån Göteborgs Stads tillköp och ingår inte i Västtrafiks normala utbud.

50% av Västtrafiks faktiska kapitaltjänstkostnad för de fyra fartyg som kommer att trafikera linjerna 286 och 287 (Elvy, Älveli, Eloise, Älvfrida). Detta avser det ökade antal fartyg som föräns av avgiftsfriheten på linje 286 mellan Lindholmen och Stenpiren och den planerade linje 287 mellan Stenpiren och Pumpgatan. Västtrafiks normala utbud kräver endast två fartyg.

Göteborgs Stad finansierar resenärernas uteblivna bidrag till Västtrafiks normala utbud, det vill säga de biljettintäkter som uteblir på grund av avgiftsfriheten. Biljettintäkterna täcker generellt 46% av Västtrafiks kostnader för utförande av trafiken. I den färjetrafik som omfattas av det nya avtalet har 50% av resenärerna enligt nyligen genomförd resandeundersökning köpt färdbevis, trots att trafiken är avgiftsfri, eftersom de även reser i annan kollektivtrafik. Detta medför att Västtrafiks uteblivna bidrag från resenärerna är 50% av 46%. Göteborgs Stad ska därmed ersätta Västtrafik med 23% av kostnaden för Västtrafiks normala utbud.

Västtrafiks normala utbud på linje 286 beräknas till 60% av det faktiska utbudet. Göteborgs Stad ska ersätta Västtrafik med 23% av Västtrafiks faktiska driftkostnader för det normala utbudet på linje 286 mellan Lindholmen och Stenpiren.

Utförandet av Västtrafiks normala utbud kräver två fartyg. Göteborgs Stad ska ersätta Västtrafik med 23% av de faktiska kapitaltjänstkostnaderna för två fartyg.

Beräkningen av resenärernas bidrag (46%) ska utgå från Västtrafiks faktiska självfinansieringsgrad och uppdateras årligen med ett års eftersläpning. För beräknad ersättning 2024 används Västtrafiks självfinansieringsgrad för 2023.

Om någon av parterna ser behov av ny resandeundersökning för att fastställa andelen resenärer med giltigt färdbevis (för närvarande 50%) ska parterna gemensamt genomföra en undersökning som då ska utgöra grund för kommande år.

Utöver ovanstående ersättning ska Göteborgs Stad till Västtrafik erlagga ersättning för trafiknära omkostnader motsvarande 9,5% och ersättning för administrativa omkostnader motsvarande 2% på ovanstående ersättning.

Grunden för ersättningsmodellen i det nya avtalet är att Göteborgs Stad ersätter Västtrafik för de faktiska kostnaderna för den avgiftsfria färjetrafiken. Västtrafiks driftkostnader för trafik påverkas av olika faktorer där index i aktuellt trafikavtal utgör en väsentlig del. Då denna trafik står inför upphandling med beräknad trafikstart i december 2025 kommer Göteborgs Stads ersättning att påverkas av prisutvecklingen i kommande trafikavtal.

Kapitaltjänstkostnaderna påverkas av exempelvis ränteläget. Västtrafiks kapitaltjänstkostnader baseras på Västra Götalandsregionens centrala internränta. En förstudie avseende konvertering till eldrift för Älveli och Älvfrida pågår. Om beslut fattas att genomföra denna konvertering kommer kapitaltjänstkostnaderna och driftkostnaderna för trafiken att påverkas och därför även Göteborgs Stads kostnader.

Avgiftsfri färjetrafik och ny gång- och cykelbro

År 2010 avslår Miljööverdomstolen Göteborgs Stads tillståndsansökan om att anlägga en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. Göteborgs Stad beslutar mot bakgrund av detta att finansiera avgiftsfria resor på linje 286 Älvsnabbare mellan Rosenlund och Lindholmspiren, vilket införs 2011. Från 2012 och framåt har flera avtal upprättats mellan Göteborgs Stad och Västtrafik mot bakgrund i beslut i trafiknämnden, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Göteborgs Stad har påbörjat planeringen av en ny gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. En gång- och cykelbro kommer att påverka efterfrågan på, och de fysiska förutsättningarna för, färjetrafiken i Göta älv.

Kommunstyrelsens inriktning att Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Pumpgatan och Stenpiren mellan år 2025 och år 2032 med möjlighet till förlängning grundar sig i ambitionen att gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj ska vara klar under 2031.

Inriktningen från Göteborgs Stad är alltså att avsluta den avgiftsfria färjetrafiken mellan Lindholmen och Stenpiren samt mellan Stenpiren och Pumpgatan när gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj är klar.

Västtrafiks förslag till nytt avtal för avgiftsfri färjetrafik tar hänsyn till Göteborgs Stads inriktning att avsluta den avgiftsfria färjetrafiken när gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj är klar. När Göteborgs Stad beslutar att avsluta den avgiftsfria färjetrafiken utgår delar av ersättningen till Västtrafik. Göteborgs Stad upphör då att ersätta Västtrafik för de biljettintäkter som uteblir på grund av avgiftsfriheten när färjetrafiken åter blir avgiftsbelagd. Göteborgs Stad står ändå med risk att ha kvarvarande kostnader på grund av det utökade trafikutbudet fram till 2040. Avtalet gör det även möjligt att förhandla om alternativ användning av det utökade utbudet när gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj är klar.

Västtrafiks förslag till nytt avtal skapar bra förutsättningar för Göteborgs Stad och Västtrafik att utveckla färjetrafiken i Göta älv i takt med stadsutvecklingen. Göteborgs Stad har möjlighet att, i samverkan med Västtrafik, ändra färjetrafiken under avtalsperioden, med avseende på linjesträckning och turtäthet.

Avtalet möjliggör överföring av det utbud som Västtrafik upphandlat till följd av tillköpet, till Västtrafiks ordinarie utbud. Det vill säga att parterna kan komma överens om att minska Göteborgs Stads andel av trafikutbudet. I samband med Västtrafiks årliga process för trafikförändringar prövar Västtrafik genomförda tillköp på samma sätt som övriga vidtagna åtgärder inom kollektivtrafiken prövas inför kommande trafikår. Om prövningen visar att ett genomfört tillköp ger motsvarande eller bättre måluppfyllelse än övriga föreslagna åtgärder kan Västtrafik besluta att överföra tillköpet till ordinarie utbud och att därvid överta kostnadsansvaret avseende tillköpet från Göteborgs Stad.

Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningen bedömer att avgiftsfri färjetrafik ligger i linje med stadens styrande dokument.

Det föreslagna avtalet ger Västtrafik tydliga förutsättningar inför upphandlingen av färjetrafiken i Göta älv. Det ligger i Göteborgs Stads intresse att Västtrafiks upphandling blir attraktiv för trafikföretagen.

Västtrafiks förslag på avtal avviker till viss del från kommunstyrelsens inriktning att Göteborgs Stad ska finansiera avgiftsfri färjetrafik mellan 2025 och 2032 med möjlighet till förlängning, i det att Göteborgs Stad enligt förslaget kommer att ha kvarvarande kostnader för den avgiftsfria färjetrafiken även efter 2032. I förslaget till avtal har Göteborgs Stad möjlighet att avsluta avgiftsfriheten och därmed sänka kostnaderna men står ändå med risk att ha kvarvarande kostnader på grund av det utökade trafikutbudet fram till 2040.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår därför stadsmiljönämnden att hemställa till kommunfullmäktige att bemyndiga stadsmiljönämnden att teckna avtal med Västtrafik gällande avgiftsfri färjetrafik på Göta älv med delvis ny inriktning.

Förslaget till nytt avtal gör det möjligt att förhandla om alternativ användning av det utökade utbudet när gång- och cykelbron mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj är klar. Avtalet skapar bra förutsättningar för Göteborgs Stad och Västtrafik att utveckla färjetrafiken i Göta älv i takt med stadsutvecklingen.

Grunden för ersättningsmodellen i förslaget till nytt avtal är att Göteborgs Stad ersätter Västtrafik för de faktiska kostnaderna för den avgiftsfria färjetrafiken, det vill säga

driftskostnader och kapitalkostnader. Detta innebär att prognoserna blir säkrare och att kostnaderna varierar mindre från år till år med det föreslagna nya avtalet.

Stadsmiljöförvaltningen har efterfrågat förhandlingar med Västtrafik under lång tid. Västtrafik inledde faktiska förhandlingar först i juni 2023 och har ställt krav på att Göteborgs Stad återkommer med beslut innan november 2023. Detta har medfört utmaningar i beredningen av ärendet och samverkan med berörda förvaltningar och nämnder. Förvaltningen bedömer att ärendet har bäring på stadens taktiska planering som ansvaras för av stadsbyggnadsnämnden.

Ett förslag till avtal har tagits fram av Västtrafik. Då handläggningstiden är mycket kort så avser stadsmiljöförvaltningen att i samverkan med stadsledningskontoret att färdigställa förslag till avtal. Om beslut i kommunfullmäktige avviker avsevärt från föreslagen inriktning föreligger stor risk att avtal inte kan tecknas med Västtrafik.

Handläggarens namn

Chefens namn

Gunnar Palm

Kerstin Elias