

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

Förslag till beslut

I kommunfullmäktige:

1. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att utreda möjligheten att staden upphandlar tillkommande färjelinjer eller kompletteringar som kan antas inte kommer att ingå i Västtrafiks ordinarie utbud och/eller omfattas av trafikplikt.
2. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med Västtrafik möjliggöra för alternativ finansiering om Göteborgs stad i ett senare skede väljer att avsluta avgiftsfriheten under avtalsperioden.

Yrkandet

Älven utgör en viktig tillgång för Göteborg, men det är också stadens största barriär för resor inom staden. Göteborgs stad har under längre tid försökt få till förhandlingar med Västtrafik avseende fortsatt tillköp av färjetrafik mellan Stenpiren och Lindholmsspiren samt den nya sträckan Stenpiren och Pumpgatan. Förhandlingarna började trots detta i ett sent skede, vilket minimerat stadens förhandlingsutrymme att hitta en kostnadseffektiv lösning och ett upplägg som bygger på den senaste tekniken inom vattenburna passagerartransporter, utan att samtidigt riskera ett stopp av den färjetrafik som används dagligen av tusentals göteborgare och besökare.

I Stockholm startar snart trafikeringen av en helelektrisk färja som förkortar restiden för pendlare mellan Ekerö och Stockholm med en timme varje dag. Anledningen är att färjan svävar över vattenytan med hjälp av bärplansteknik som minimerar motståndet i vattnet. Det minskar mängden energi som krävs att köra den. Tidigare i år startades även en självkörande linje mellan Kungsholmen och Södermalm som drivs kommersiellt.

Det finns otaliga exempel på att ny innovativ teknik för färjetransporter är tillgänglig för marknaden redan idag. Utfallet av förhandlingarna med Västtrafik kommer dock med stor sannolikhet innebära att nuvarande färjor fortsatt trafikerar Stenpiren och Hisingen till 2040. Vi tror att det är negativt för både klimatet och resenärsnyttan att låsa fast älvförbindelsen i gammal teknik i över 15 år framöver. Men mot bakgrund av den överhängande risken att Västtrafik väljer att avveckla älvsnabbaren finns inte många alternativ för Göteborgs stad än att ge stadsmiljönämnden mandat att teckna avtal till senast 2040 i enlighet med tjänsteutlåtandets inriktning. Det är beklagligt att staden hamnat i denna tidspressade situation.

För att undvika detta framgent får Stadsmiljönämnden få i uppdrag att utreda stadens möjligheter till alternativa lösningar vid kommande trafikeringar utanför Västtrafiks vanliga utbud. Ett bra verktyg för att få en realistisk bild över möjliga lösningar och upplägg är Request for information (RFI), en strukturerad marknadsdialog som följer LoU. Ett troligt första fall är den av staden önskade trafikeringen mellan norrsidan av Masthuggskajens halvö som Västtrafik i dagsläget inte vill prioritera. Inflyttning är 2027 vilket betyder att en RFI-process är lämplig att påbörja under 2024

Om Göteborgs stad i ett senare skede väljer att avsluta avgiftsfriheten under avtalsperioden kommer giltigt färdbevis att krävas för att resa med färjorna. Eftersom cirka hälften av resenärerna idag inte har ett Västtrafikkort är det troligt att många kommer att sluta använda färjan om det kommer att krävas färdbevis. Många resenärer nyttjar enbart färjan, som komplement till broförbindelse, och efterfrågar inte ett periodkort för hela kollektivtrafiken. Därför föreslår vi att Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med Västtrafik möjliggöra för alternativ finansiering om Göteborgs stad i ett senare skede väljer att avsluta avgiftsfriheten under avtalsperioden. Alternativ finansiering skulle exempelvis kunna inkludera engångsbiljett och periodkort till ett lägre pris som enbart avser färjorna. På så vis kan ett attraktivt erbjudande skapas för dem som enbart nyttjar färjan och samtidigt bidra till finansiering av kostnaderna. Det skulle även kunna inkludera sponsring från exempelvis arbetsgivare.