



---

## Handling 2024 nr 250

# Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

Till Göteborgs kommunfullmäktige

### Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadsledningskontorets förslag i tjänsteutlåtande den 10 oktober 2024 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, i enlighet med stadsmiljönämndens förslag i bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande med tidpunkt för införande satt till den 1 januari 2026, fastställs.
2. Årlig indexjustering görs vid årsskifte utifrån förändringen av konsumentprisindex (KPI) där index januari året innan prisjustering jämförs med basmånad januari 2024.

----

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Karin Pleijel (MP) yrkade bifall till stadsledningskontorets förslag och avslag på övriga yrkanden.

Axel Josefson (M) yrkade i första hand att ärendet skulle återremitteras enligt yrkande från M, D, L och KD den 6 december 2024 och i andra hand bifall till yrkande från M, D, L och KD den 6 december 2024 samt avslag på övriga yrkanden.

Jörgen Fogelklou (SD) yrkade i första hand att ärendet skulle återremitteras enligt yrkande från M, D, L och KD den 6 december 2024 och i andra hand bifall till yrkande från SD den 14 november 2024.

Kommunstyrelsen beslutade först utan omröstning att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Kommunstyrelsen beslutade härefter utan omröstning att bifalla Karin Pleijels yrkande.

Göteborg den 11 december 2024  
Göteborgs kommunstyrelse

Jonas Attenius

Lina Isaksson

**Återremissyrkande**

Moderaterna, Demokraterna, Liberalerna,  
Kristdemokraterna

2024-12-06

**Nr 25, SLK-2024-00689**

## **Återremissyrkande angående – Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Ärendet återremitteras till kommunstyrelsen som får i uppdrag att
  - a. bedöma lämplig nivå på taxa utifrån Södra Skärgårdens perspektiv och redovisa en konsekvensanalys för påverkan på Södra Skärgården och
  - b. bedöma hur taxorna för de korta transportererna förhåller sig till priser för privata transportalternativ och konsekvenser för de egenfinansierade intäkterna.

### **Yrkandet**

Vi vill verka för en levande skärgård som möjliggör åretruntboende. Södra Skärgården har även en nyckelroll i totalförsvaret och är en uppskattad destination för göteborgare och turister. Det ställer också krav på fungerande färjetrafik för gods och fordon med rimliga och rättvisa avgifter. Södra skärgården är en glesbygd i en storstadskommun och generella principer, modeller och förhållningssätt inom staden riskerar att förbise skärgårdens särskilda förutsättningar. Stadsmiljönämnden har tagit fram ett förslag på ny modell för taxor för godstransporter med färja i Södra Skärgården. Förslaget ger kraftiga prisökningar för vissa turer (öar) och vissa typer av transporter, till exempel när ”mängdrabatten” tas bort.

Boende i Södra Skärgården har, bland annat genom Ö-dialogen, framfört relevanta synpunkter och frågeställningar som inte klart beaktats och besvarats i utredningen och underlaget. För oss är det inför beslut viktigt att lyssna till och ta till vara öbornas erfarenheter och kunskaper om hur fraktrafiken fungerar för dem samt att konsekvenserna av taxeavgiftsmodellen går att förstå.

Tjänsteutlåtandet resonerar kring lämplig nivå på taxorna utifrån lämplig grad av skattefinansiering. Rimligare vore att föra resonemang om lämplig nivå på taxan utifrån Södra Skärgårdens perspektiv. Underlaget bör kompletteras med en konsekvensanalys som bedömer taxeförändringens påverkan på användningen av färjorna och effekter Södra Skärgårdens boende, näringsidkare och besökare inklusive eventuell påverkan på utbudet av varor, tjänster och kommunal service.

Förslaget i tjänsteutlåtandet innebär en kraftig höjning av avgifterna för de kortare turerna. Detta gör att taxorna riskerar att bli högre än priset vid direkt avtal med privat redare. Detta kan leda till minskade taxeintäkter och att taxefinansieringen blir betydligt lägre än planerat. Därför behöver utredningen kompletteras med en bedömning av hur

taxorna på de korta resorna förhåller sig till priserna för privata alternativ och konsekvenserna på taxefinansieringen på grund av detta.

Stadsmiljönämndens svar på återremissen lämnar inte svar på frågorna om lämplig nivå på taxa utifrån Södra Skärgårdens perspektiv inklusive konsekvenser för Södra Skärgården samt konsekvenser av hur taxorna för de korta transportererna förhåller sig till priser för privata transportalternativ. Detta är grundläggande frågeställningar som behöver vara del av underlaget för att möjliggöra ett informerat ställningstagande. Då stadsmiljönämnden inte kunnat besvara dessa grundläggande frågor ger vi uppdrag till kommunstyrelsen som förfogar över en bredare kompetens.

**Yrkande**

Moderaterna, Demokraterna, Liberalerna,  
Kristdemokraterna

2024-12-06

**Nr 25, SLK-2024-00689**

## Yrkande angående – Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, i enlighet med stadsmiljönämndens förslag i bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande med starttidpunkt för införande satt till den 1 januari 2026, fastställs. Två revideringar ska göras.
  - Dels ska det tidigare förslaget, om ett stegvist införande av taxan, återställas.
  - Dels ska den taxefinansierade delen av avgiften sänkas till 20% från nuvarande förslag på 30%.
2. Årlig indexjustering görs vid årsskifte utifrån förändringen av konsumentprisindex (KPI) och i enlighet med allmänna prisutvecklingen.
3. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att följa upp införandet av nya taxan för fraktrafiken i Göteborg södra skärgård och återkoppla med utvärdering till kommunstyrelsen senast två år efter införandet. Utvärderingen ska innefatta eventuella förslag på justering och förbättring utifrån utvärderat underlag.

### Yrkandet

Ärendet kring införandet av ny taxa för fraktrafiken i Göteborg södra skärgård har behandlats ett flertal gånger av Kommunfullmäktige. Godstaxan är sedan tidigare en enhetlig taxa oberoende av destination – så detta ärende omfattar endast fordonstaxan. Övergripande handlar det om att försöka skapa lika förutsättningar för boende oavsett destinationens/öns avstånd. Idag är kostnaderna för fraktrafik till olika öar beroende av avstånd, där längre avstånd innebär högre kostnader och kortare avstånd lägre kostnader. Stadsmiljönämnden pekar på att differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela skärgården ska leva. En enhetlig taxa i södra skärgården skulle möjliggöra ytterligare utveckling på lika villkor på de öar som även ligger längre bort som exempelvis Vrångö.

Den totala kostnaden för fraktrafiken 2023 uppgick till drygt 21 mnkr. Av detta finansierades knappt 16 procent av taxorna – d.v.s. runt 3 mnkr. Resterande del skattefinansierades. Det nya förslaget innebär att taxefinansieringen ska uppgå till 30 procent. För att främja en levande skärgård vill vi att procentsatsen i stället sätts till 20 procent. En beräknad kostnad för staden på drygt 1 miljon kronor.

I det tidigare förslaget från stadsmiljönämnden hade man ett stegvist införande för nya taxan till ett fullt införande. Vi anser att detta är en bra metod för att få invånare och

företag i skärgården att kunna ställa upp på ett metodiskt vis. Vi föreslår därför att tidigare förslag återinförs i ärendet.

Stadsmiljönämnden får också i uppdrag att följa upp införandet av taxan, och återkoppla med utvärdering till kommunstyrelsen senast två år efter införandet. Utvärderingen ska innefatta eventuella förslag på justering och förbättring utifrån utvärderat underlag.

## Yrkande

2024-11-14



Ärende nr: KS 2024-11-20, Ä:19, SLK-2024-00689

### Yrkande angående – Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård.

#### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Kommunstyrelsen beslutar att stegvis införande av höjd taxa skall ske jämt och stegvist under 5 års tid (+ årlig indexhöjning) med start vid årsskiftet 2025/2026.
2. Stadsmiljönämnden får i uppdrag att sondera marknaden efter potentiella konkurrenskraftiga erbjudanden kring fraktrafiken. Detta för att, inför att nuvarande avtal löper ut, vara väl förberedda inför en ny förhandling/upphandling alternativt att då kunna teckna ett, för de boende på öarna, mer fördelaktigt avtal avseende fraktrafik.
3. Fraktkostnaderna i skärgården skall i enlighet med tjänsteutlåtandet hanteras som en taxezon.

#### Yrkandet

Det är uppseendeväckande att ingen prisjustering av taxan för fraktrafiken skett sedan 1997. Det kan mot denna bakgrund vara förståeligt att taxan behöver justeras. Att göra hela prisjusteringen fullt ut vid ett enda tillfälle skulle dock vara mycket olämplig. De åtskilliga och mycket stora prisökningarna som skett runt om i samhället de senaste 2 åren har slagit hårt mot människor och då inte minst de som har minst marginaler.

Genom att sprida ut ökningen under flera år (för att få undvika en allt för stor höjning från en dag till nästa) och genom att långt i förväg vara tydlig med startpunkten och det antal år som höjningen sprids ut över, ges människor tid och möjlighet att i lugn och ro planera för och anpassa sin vardag utifrån den förändrade taxan. Sverigedemokraterna yrkar därför på att en så pass omfattande avgiftshöjning som nu diskuteras för bör slås ut under 5 års tid.

Stadsmiljönämnden ges därtill i uppdrag att redan nu börja sondera marknaden efter potentiella konkurrenskraftiga erbjudanden gällande fraktrafiken. Detta så att nämnden är väl förberedd inför en ny förhandling med nuvarande motpart då det aktuella avtalet löper ut, alternativt är beredda att teckna ett nytt avtal med en annan motpart, i det fall detta skulle vara mer fördelaktigt för de boende på öarna.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2024-10-10

Ärendenummer SLK-2024-00689

Handläggare

Jörgen Persson

Telefon: 031-368 04 82

E-post: jorgen.persson@stadshuset.goteborg.se

## Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, i enlighet med stadsmiljönämndens förslag i bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande med tidpunkt för införande satt till den 1 januari 2026, fastställs.
2. Årlig indexjustering görs vid årsskifte utifrån förändringen av konsumentprisindex (KPI) där index januari året innan prisjustering jämförs med basmånad januari 2024.

### Sammanfattning

Kommunfullmäktige återremitterade via minoritetsåterremiss 2023-03-23 § 25 ärendet ”Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård” (dnr 1542/21) till stadsmiljönämnden med uppdrag att återkomma med svar på specificerade frågeställningar. Stadsmiljönämnden har 2024-06-13 § 119 svarat på återremissen.

I återremitteringen ingår en begäran att nämnden ska bedöma lämplig nivå på taxa utifrån södra skärgårdens perspektiv och redovisa en konsekvensanalys för påverkan på södra skärgården. I svaret lyfter nämnden att det mest prioriterade i ärendet är att skapa rättvisa och lika förutsättningar för boende oavsett destinationens/öns avstånd. I andra hand är det att egenavgifterna ska täcka cirka 30 procent av kostnaderna. Nämnden förtydligar att om kostnadsbilden förändras vid ny upphandling, kan ändring av taxenivån eller ändring av taxefinansieringen bli aktuell, vilket då kräver ett politiskt ställningstagande. Förslaget bygger, enligt nämnden, på historisk statistik från Styröbolaget.

Konsekvensanalys per ö presenteras genom att jämföra nuvarande taxa med föreslagen taxa för två olika transporttyper. Däremot bedömer nämnden det som olämpligt att under pågående avtalsperiod undersöka alternativ och gör därför ingen bedömning kring hur taxorna för de korta transporterna förhåller sig till priser för andra privata transportalternativ än det som redan är upphandlat.

Uppdraget i återremissen att föra dialog kring frågeställningar och inhämta erfarenhet har nämnden besvarat genom att bland annat lista exempel på dialogtillfällen.

Stadsmiljönämnden har valt att svara på punkterna i minoritetsåterremissen. Det är stadsledningskontorets bedömning att nämnden lämnat svar avseende de fem punkterna.



## Bedömning ur ekonomisk dimension

Fraktrafiken består idag av 1/3 godsfärjor och 2/3 fordonsfärja. Godstaxan är sedan tidigare en enhetlig taxa oberoende av destination. Fordonstaxan är i dagsläget inte en enhetlig taxa utan destinationsberoende. Det innebär att det kostar mer att ta ett fordon med bilfärja till de öar som ligger längre söderut. En omstrukturering av fordonstaxan medför att vissa typer av trafikslag och öar får en mindre höjning eller rent av en minskning av taxan medan andra trafikslag och öar kommer att få en högre höjning. Fordonsslag som kommer att få en större prisökning är främst tunga fordon, exempelvis masstransporter av grus, byggmaterial eller liknande. Stadsmiljönämnden menar att differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela södra skärgården ska kunna leva på lika villkor.

Den totala kostnaden för fraktrafiken uppgick 2023 till omkring 21,3 mnkr varav 3,3 mnkr finansierades med taxor. Det innebär att taxorna finansierade knappt 16 procent av fraktkostnaden, resterande skattefinansierades. En ökning av taxorna enligt förslaget beräknas medföra 2-2,5 mnkr i högre intäkter för nämnden.

I nuvarande förslag har stadsmiljönämnden förändrat från stegvis införande till ett fullt införande. En betydligt lägre inflationstakt innebär en betydligt lägre ökningstakt, samtidigt har införandetidpunkten flyttats betydligt längre fram till 2025/2026, vilket bedöms ge användarna av tjänsterna god tid till att anpassa sig till det nya taxesystemet och prisnivån.

Med basmånad januari 2024 blir det en indexuppräknning innan taxan börjar gälla men då inflationsnivån gått ner väsentligt sedan förslaget senast behandlades politiskt bedöms det som möjligt att införa taxan utan att göra det i flera steg. Nämndens beslut innebär att tidigare föreslagen delegation till stadsmiljönämnden på indexering inte längre finns med. I stället anses indexeringen vara verkställighet. Det ställer krav på tydlighet i beslutet kring indexering för att det inte ska uppstå val- eller tolkningssituationer. Därför har stadsledningskontoret tydliggjort förslaget kring indexering både kring hur det räknas, när indexeringen ska göras (årsskiftet) och att indexeringen ska göras årligen.

## Bedömning ur ekologisk dimension

Förslaget till ny enhetlig taxa för fordonstrafiken innebär att lättare fordon gynnas framför tyngre, vilket innebär en minskad belastning på öarnas vägnät och miljö. Vidare har taxan förändrats, så att det inte längre är billigare per fordon ju fler fordon som bokas.

## Bedömning ur social dimension

Idag är kostnaderna för fraktrafik till olika öar beroende av avstånd, där längre avstånd innebär högre kostnader och kortare avstånd lägre kostnader. Stadsmiljönämnden pekar på att differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela skärgården ska leva. En enhetlig taxa i södra skärgården skulle möjliggöra ytterligare utveckling på lika villkor på de öar som även ligger längre bort som exempelvis Vrångö.

## Bilagor

1. Kommunfullmäktiges protokollsutdrag 2023-03-23 § 25
2. Kommunfullmäktiges handling 2023 nr 37
3. Stadsmiljönämndens handlingar 2024-06-13 § 119

## Ärendet

Kommunfullmäktige återremitterade 2023-03-23 § 25 ärendet ”Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård” med uppdrag till stadsmiljönämnden att återkomma med svar på frågeställningar kring taxenivåer och konsekvenser, fördelningsprincip, konkurrerande trafik samt förhållningssätt vid förnyad upphandling och dialog med representanter för öarna.

## Beskrivning av ärendet

Stadsmiljönämnden har 2024-06-13 § 119 svarat på återremissen och föreslår kommunfullmäktige att fastställa ny taxa enligt bilaga 2 och 3 till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård i enlighet med beslut i tidigare trafiknämnden 2021-12-16 § 557 och 2022-03-25 § 87. Vidare föreslår stadsmiljönämnden kommunfullmäktige att fastställa principer för årlig indexjustering med konsumentprisindex (KPI), basmånad januari 2024.

Enligt stadsmiljönämndens reglemente ansvarar nämnden för fraktrafiken till Göteborgs södra skärgård. Innan omorganiseringen av de stadsutvecklande nämnderna låg ansvaret på trafiknämnden.

Trafiknämnden har 2021-12-16 § 557, Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård och 2022-03-25 § 87, Komplettering Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, fattat beslut om förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Kommunfullmäktige återremitterade via minoritetsåterremiss 2023-03-23 § 25 ärendet till stadsmiljönämnden med uppdrag att återkomma med svar på specificerade frågeställningar. Stadsmiljönämnden har 2024-06-13 § 119 svarat på återremissen.

I stadsmiljönämndens svar föreslår nämnden att kommunfullmäktige fastställer taxa och principer för årlig indexjustering med konsumentprisindex (KPI), basmånad januari 2024. Vidare föreslås kommunfullmäktige att fastställa tidpunkt för införande av ny taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård till årsskiftet 2025/2026.

I tidigare tjänsteutlåtande har dåvarande trafikkontoret pekat på några skäl till att en revidering av taxa behövs, bland annat att tidigare statsbidrag upphört, taxorna inte räknats upp sedan 1997 och att fordonsintäkterna inte är enhetliga. Syftet med ny struktur på taxorna är enligt nämnden dels att få en avståndsberoende och utjämnad taxa för att åstadkomma lika villkor i hela södra skärgården, dels att nå ambitionen på 70 procent skattefinansiering och 30 procent taxefinansiering som var den fördelning som gällde mellan statens skattefinansierade bidrag och taxedelen. Nämnden lyfter också att detta harmonierar även med hur staden subventionerar enskilda vägar.

## Återremittering

När ärendet återremitterades från kommunfullmäktige 2023-03-23 § 25 fick stadsmiljönämnden i uppdrag att:

- a. bedöma lämplig nivå på taxa utifrån Södra Skärgårdens perspektiv och redovisa en konsekvensanalys för påverkan på Södra Skärgården,
- b. redovisa de antaganden och beräkningar som ligger bakom uppskattningen av hur föreslagna taxor leder till antagen fördelning mellan taxefinansiering och skattefinansiering,

- c. bedöma hur taxorna för de korta transportererna förhåller sig till priser för privata transportalternativ och konsekvenser av detta,
- d. utveckla hur nämnden tänker sig att taxefinansieringen, skattefinansiering och deras relativa andel ska förändras vid ny upphandling av fraktrafik, samt
- e. föra dialog kring frågeställningar och inhämta erfarenhet från Ö-dialogens företrädare för öarna samt Södra Skärgården i Samverkan.

### **Svar avseende lämplig nivå och konsekvensanalys**

Tidigare beviljade Trafikverket Göteborgs Stad statsbidrag för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård enligt förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Trafikverket fattade senare beslut om att statsbidraget till staden skulle avvecklas eftersom det enligt förordningen endast kunde utgå bidrag till färjeleder som drivs av enskilda. Bidrag enligt förordningen kunde, enligt Trafikverket, inte utgå till staden eftersom fraktrafiken i södra skärgården drevs av det allmänna/offentliga. Bidraget upphörde helt 2021. Detta innebär att den delen av kostnaderna som inte täcks av avgifterna belastar stadsmiljönämndens driftsbudget.

Stadsmiljönämnden går igenom frågorna i tur och ordning. Nämnden lyfter bland annat upp att det mest prioriterade i ärendet är att skapa rättvisa och lika förutsättningar för boende och utveckling, oavsett destinationens/öns avstånd i södra skärgården. I andra hand är det att erhålla en kostnadstäckning för staden som speglar den ursprungliga nivån på fördelning som gällde mellan statens skattefinansierade bidrag och taxedelen, det vill säga cirka 30 procent i form av egenavgifter (taxa).

De olika priserna på fordonsfrakt till öarna beror i nuvarande taxa på avståndet till respektive ö. Stadsmiljönämnden menar att en enhetlig frakttaxa för hela södra skärgården bidrar till lika villkor för boende och näringsliv, oavsett var man bor eller verkar i södra skärgården.

Förslaget innehåller tre huvudsakliga komponenter;

- utjämning av taxan kopplat till en generell prisjustering,
- slopande av mängdrabatter samt
- indexering av taxan.

Konsekvensen av förslaget är att taxan kommer att utjämnas så att den blir lika för att frakta fordon, oavsett destination i södra skärgården. Det är samma princip som redan gäller för godstrafiken (styckegods) i södra skärgården. Förslaget innehåller också prisjusteringar för både fordonstransporter och styckegods. Frakttaxan för fordon innebär att öar med kortare transportavstånd kommer att få en större taxeökning än de som ligger längre bort. I några fall kan de som ligger längre bort till och med få en taxeminskning. Styckegodstaxan, som redan idag är enhetlig, höjs generellt.

Konsekvensen av att slopa mängdrabatter är en enhetlig styckpristaxa, tydligare prisbild, enklare administration vilket också bör skapa förutsättning för bättre uppföljning av hur skattemedel används. Det är stadsmiljönämndens bedömning att det även minskar risken för oönskade trafikflöden.

I stadsmiljönämndens svar på återremissen finns exempel avseende två olika transporttyper med en respektive fyra fordon för fyra av öarna.

Jämförelse görs mellan förslaget och nuvarande taxa. Exempelen visar att lätta fordon

påverkas minst av ny taxa, exempelvis livsmedelstransporter. Fordonsslag som kommer att få en större prisökning är främst tunga fordon. Enligt stadsmiljönämnden utgör de 7-10 procent av antalet transporterade fordon. I nämndens exempel motsvaras det av masstransporter av grus, byggmaterial eller liknande.

Sammantaget medför föreslagen förändring att de öar som har kortare transportavstånd kommer att få en prishöjning medan de som ligger längre bort kommer att få smärre ökning och i vissa fall minskning av frakttaxa för fordonstransporter. Exempelen visar också att sloandet av mängdrabatt ger kostnadsökningar vid samtida transporter. Nämndens konsekvensanalys återfinns i bilaga 2.

### **Svar angående att redovisa antagande och beräkningar som ligger bakom uppskattningarna**

Stadsmiljönämnden anger att förslaget bygger på historisk statistik från Styröbolaget, vilket presenteras i bilaga till deras tjänsteutlåtande.

### **Svar angående att bedöma hur taxorna för de korta transportererna förhåller sig till priser för privata transportalternativ**

Stadsmiljönämnden gör bedömningen att det inte är lämpligt att studera andra privata alternativ, främst på grund av att nuvarande fraktrafik är upphandlad på den privata marknaden i enlighet med lagen om offentlig upphandling (LOU). Den upphandlades som en helhetslösning för hela södra skärgården. Att jämföra en helhetslösning med enstaka transporters prisbild är inte görbart enligt stadsmiljönämnden då förutsättningarna i grunden är helt olika. Till detta anför stadsmiljönämnden att det inte är lämpligt att undersöka andra alternativ under pågående avtalsperiod, då det riskerar att skapa osäkerhet kring stadens förhållning till ingångna avtal.

### **Svar kring taxefinansieringen, skattefinansiering och deras relativa andel ska förändras vid ny upphandling av fraktrafik**

Nämnden förtydligar att om kostnadsbildningen förändras vid ny upphandling, kan ändring av taxenivån eller ändring av taxefinansieringen bli aktuell, vilket då kräver ett politiskt ställningstagande.

### **Svar avseende att föra dialog kring frågeställningar och inhämta erfarenhet från Ö-dialogens företrädare för öarna samt Södra Skärgården i Samverkan**

Uppdraget i återremissen att föra dialog kring frågeställningar och inhämta erfarenhet har nämnden besvarat genom att bland annat lista exempel på dialogtillfällen.

### **Indexering**

Enligt stadens anvisningar för hantering av taxor och avgifter är det viktigt att indexering sker årligen för att inte urholka taxan över tid. I taxan införs därför en årlig indexreglering enligt KPI.

### **Återremiss maj 2022**

I återremissen från kommunstyrelsen 2022-05-18 § 431 uppdrogs trafiknämnden att ta fram alternativa scenarier gällande täckningsgrad av den nya taxan för fraktrafiken. I trafiknämndens svar till återremiss hänvisar man till ärendet, Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, som beslutades av trafiknämnden 2021-12-16 § 557. Inför det beslutet redogjordes för nämnden tre möjliga alternativ till fördelning och finansiering av fraktrafiken.

De olika scenarierna som presenterades för trafiknämnden togs fram efter

omvärldsbevakning av andra kommuner med liknande fraktbehov. Av denna undersökning framgick att prisbilden för de kunder som utnyttjar fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård är klart förmånligare än på andra håll i landet.

Trafiknämnden fattade vid sammanträde beslut om att förorda en taxa enligt scenario ett vilket innebär ett upprätthållande av förhållandet 30-35 procent som tidigare utgjorts av statligt bidrag och avgifter från fraktrafiken i kombination med skattemedel. Förslaget innebär att 30 procent skulle finansieras med hjälp av avgifter från fraktrafiken och resterande del finansieras med hjälp av skattemedel genom trafiknämndens driftbudget.

I återremissen från kommunstyrelsen 2022-05-18 § 431 uppdrogs även trafiknämnden att även utreda och redogöra för hur en ny taxa successivt kan implementeras över tid med målsättningen att undvika att allt för stor kostnadsutveckling uppstår direkt vid införandet. Trafiknämnden redovisade i tjänsteutlåtandet två alternativ till successiv implementering av förslag på modell till ny taxa. Trafiknämnden förordade då alternativ två av dessa vilket då fanns med i förslaget. Det första året innebar det tidigare förslaget att den höjning som föreslogs motsvarade 30 procent för att under andra året höjas ytterligare genom att priserna justeras med inflationen. Stadsmiljönämnden har i återremissen 2024-06-13 § 119 inte tagit med ett stegvis införande av den nya taxan. Däremot har starttillfället och basmånaden för indexering flyttats fram vilket med nuvarande prognoser för inflation gör att uppräkningsarna inte blir lika stora som i det tidigare förslaget.

## Stadsmiljönämndens förslag

### Fordonstaxa

I tidigare förslag har trafiknämnden utifrån rådande världsläge förespråkat att successivt implementera den nya beräkningsmodellen för frakttaxan genom att genomföra höjningen i två steg. I stadsmiljönämndens svar på återremissen finns inte längre den successiva implementeringen med. I stället finns ett förslag om att skjuta implementeringen till årsskiftet 2025/2026, samt en ändring av basmånad vid indexering till januari 2024. Förändringen av basmånad innebär att den tidigare höga kostnadsuppräkningsen på grund av inflationen, främst 2023, inte längre finns med. Därav bedöms behovet av ett stegvis införande minska. I skrivande stund beräknar Sveriges kommuner och regioner (SKR) att KPI-förändringen för 2024 är 2,9 procent. I tabellen nedan åskådliggörs exempel på hur den nya taxan skulle se ut för boogielastbil och lätt lastbil till Asperö och Vrångö.

Fordon	Ö	Aktuell taxa (idag) enkel/tor (kr)	Förslag till ny taxa (enkel/tor) Basmånad januari 2024 (kr)	2026 (+ 2,9%*(kr)	År 2027 -
Boogielastbil	Asperö	300/520	600/1200	617/1235	Årlig indexuppräkning
Boogielastbil	Vrångö	780/1560	600/1200	617/1235	Årlig indexuppräkning
Lätt lastbil	Asperö	220/440	360/720	370/741	Årlig indexuppräkning
Lätt lastbil	Vrångö	660/1320	360/720	370/741	Årlig indexuppräkning

### **Godstaxa**

Stadsmiljönämndens förslag på indexreglering innebär även för godstaxan, att tidigare förslag om stegvis införande inte längre finns med, utan att hela justeringen inklusive en indexering sker 2025/2026 när den nya taxan beräknas gälla. I skrivande stund beräknar Sveriges kommuner och regioner (SKR) att KPI-förändringen för 2024 är 2,9 procent. Om prognosen slår in är det denna procentsats som priserna kommer att öka jämfört med tabellen i prisbilagan.

### **Stadsledningskontorets bedömning**

Stadsledningskontoret kan konstatera att det är nödvändigt med en översyn av taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård. Detta då flera omständigheter såsom uteblivna statsbidrag, flytt av terminal från Saltholmen till Fiskebäck och olika prissättning beroende på om det är frakt eller gods medför att den nuvarande taxan är obsolet.

Stadsledningskontoret konstaterar att stadsmiljönämnden återkommit med svar på återremissen. De efterfrågade uppgifterna återfinns i svaret med undantag för fråga c där stadsmiljönämnden gör bedömningen att det inte är lämpligt att studera andra privata alternativ än det som redan är upphandlat. Nämnden svarar dock på övriga frågor.

Förslaget om att införa taxa 2025/2026 bedöms ge användarna av tjänsterna god tid till att anpassa sig till det nya taxesystemet och prisnivån. Med basmånad januari 2024 blir det en indexuppräknings innan taxan börjar gälla men då inflationsnivån gått ner väsentligt sedan förslaget senast behandlades politiskt, bedöms det som möjligt att införa taxan utan att göra det i flera steg. Förslaget på beslut från nämnden innebär att tidigare föreslagen delegation till stadsmiljönämnden på indexeringen inte längre finns med. I stället anses indexeringen vara verkställighet. Det ställer krav på tydlighet i beslutet kring indexering för att det inte ska uppstå val- eller tolkningssituationer. Därför har stadsledningskontoret tydliggjort förslaget inför fullmäktiges beslut kring indexering både kring hur det räknas, när indexeringen ska göras (årsskiftet) och att indexeringen ska göras årligen.

Stadsledningskontoret gör med anledning av stadsmiljönämndens svar på återremissen ingen annan bedömning och föreslår med undantag för beslut kring indexering, fullmäktige att besluta enligt stadsmiljönämndens förslag.

Magnus Andersson

Eva Hessman

Ekonomidirektör

Stadsdirektör



## Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### § 25, 1542/21

#### Beslut

Enligt återremissyrkande från M, D, L och KD:

Ärendet återremitteras till stadsmiljönämnden som får i uppdrag att:

- bedöma lämplig nivå på taxa utifrån Södra Skärgårdens perspektiv och redovisa en konsekvensanalys för påverkan på Södra Skärgården,
- redovisa de antaganden och beräkningar som ligger bakom uppskattningen av hur föreslagna taxor leder till antagen fördelning mellan taxefinansiering och skattefinansiering,
- bedöma hur taxorna för de korta transporter förhåller sig till priser för privata transportalternativ och konsekvenser av detta,
- utveckla hur nämnden tänker sig att taxefinansieringen, skattefinansiering och deras relativa andel ska förändras vid ny upphandling av fraktrafik, samt
- föra dialog kring frågeställningar och inhämta erfarenhet från Ö-dialogens företrädare för öarna samt Södra Skärgården i Samverkan.

#### Handlingar

2023 nr 37.

Tilläggsyrkande från C den 22 mars 2023.

#### Yrkanden

Karin Pleijel (MP), Karin Karlsson (V) och Leif Blomqvist (S) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Emma Altenhammar (SD) yrkar i första hand att ärendet ska återremitteras till stadsmiljönämnden enligt yrkande från M, D, L och KD i kommunstyrelsen och i andra hand bifall till kommunstyrelsens förslag och tilläggsyrkande från SD i kommunstyrelsen.

Hans Arby (C) yrkar i första hand att ärendet ska bordläggas och i andra hand bifall till tilläggsyrkande från C den 22 mars 2023.

Patrik Höstmad (D) och Samuel Bråse (KD) yrkar att ärendet ska återremitteras till stadsmiljönämnden enligt yrkande från M, D, L och KD i kommunstyrelsen.



## Propositionsordning

Ordföranden ställer propositioner på dels ärendets återremiss och dels ärendets avgörande idag och finner att kommunfullmäktige beslutat avgöra ärendet vid dagens sammanträde. Omröstning begärs.

## Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för ärendets avgörande idag och Nej för ärendets återremiss.”

Omröstningen utfaller med 43 Ja mot 38 Nej. Hur var och en röstar framgår av bilaga 11.

Ordföranden finner att kommunfullmäktige beslutat återremittera ärendet till stadsmiljönämnden (minoritetsåterremiss).

## Protokollsutdrag skickas till

Stadsmiljönämnden (minoritetsåterremiss)

## Dag för justering

2023-04-06

## Vid protokollet

### Sekreterare

Mathias Sköld

### Ordförande

Aslan Akbas

### Justerande

Håkan Eriksson

### Justerande

Margareta Broang

### Justerande

Lisbeth Sundén Andersson





---

## Handling 2023 nr 37

# Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

Till Göteborgs kommunfullmäktige

### Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadsledningskontorets förslag i tjänsteutlåtande den 1 april 2022, reviderat den 28 december 2022 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, i enlighet med trafiknämndens förslag i bilaga till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs.
2. Förslag till att kostnadsjusteringen ska implementeras under två år, i enlighet med alternativ två i trafikkontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
3. Principer för årlig indexjustering med konsumentprisindex (KPI) basmånad oktober 2022, enligt trafiknämndens förslag, godkänns.
4. Tidpunkt för införande av ny taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård fastställs till den 1 januari 2024.
5. Årlig indexjustering av taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård, enligt förslag från trafiknämnden, delegeras till stadsmiljönämnden.

----

Vid behandling av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Karin Pleijel (MP) yrkade bifall till stadsledningskontorets förslag och avslag på återremissyrkande från M, D, L och KD den 17 februari 2023 och tilläggsyrkande från SD den 25 januari 2023.

Axel Josefson (M) yrkade att ärendet skulle återremitteras enligt yrkande från M, D, L och KD den 17 februari 2023.

Jörgen Fogelklou (SD) yrkade bifall till tilläggsyrkande från SD den 25 januari 2023.

Vid omröstning beträffande ärendets avgörande idag och ärendets återremiss röstade Daniel Bernmar (V), Viktoria Tryggvadottir Rolka (S), Blerta Hoti (S), Jenny Broman (V), Marina Johansson (S), Karin Pleijel (MP) och ordföranden Jonas Attenius (S) för ärendets avgörande idag.

Axel Josefson (M), Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt (D), Axel Darvik (L) och Elisabet Lann (KD) röstade för ärendets återremiss.

Jörgen Fogelklou (SD) avstod från att rösta.

Kommunstyrelsen beslutade med sju röster mot fem att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Kommunstyrelsen beslutade härafter att bifalla stadsledningskontorets förslag.

Kommunstyrelsen beslutade slutligen utan omröstning att avslå tilläggsyrkandet från SD.

Jörgen Fogelklou (SD) reserverade sig mot beslutet.

Axel Josefson (M), Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt (D), Axel Darvik (L) och Elisabet Lann (KD) deltog inte i beslutet beträffande kommunstyrelsens förslag till beslut.

Representanterna från MP, S och V antecknade som yttrande en skrivelse från den 21 februari 2023.

Göteborg den 22 februari 2023  
Göteborgs kommunstyrelse

Jonas Attenius

Mathias Sköld

**Yttrande**  
2023-02-21

(MP, S, V)

Ärende nr 2.1.17

## Yttrande angående ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### Yttrande

Södra skärgården är viktig för Göteborg, inte minst som en blomstrande skärgårdsbygd för de boende, det lokala näringslivet och som ett besöksmål som lyfter Göteborg. Det är bra med en tydligt utformad taxa och att besked ska kunna ges i god tid innan ett införande från 2024.

En enhetlig taxa för fordon, på samma sätt som det redan är för godstaxa, syftar till att ge mer jämlika förutsättningar för hela skärgården, även de öar som ligger längst bort från fastlandet. Justeringen innebär att vissa öar får högre avgifter, medan andra får lägre. Att taxorna inte har indexjusterats under en mycket lång tid bidrar till behovet att göra en större höjning. För att mildra förändringen så sker den därför i två etapper och är fullt genomförd först 2025.

Ärendet har återremitterats under 2022 då trafikkontoret fick i uppdrag att presentera fler alternativa scenarier gällande täckningsgrad av den nya taxan och utreda hur en ny taxa successivt kan införas över tid. Därefter, strax före årsskiftet, beslutade trafiknämnden enhälligt att skicka nuvarande taxeförslag till kommunstyrelsen. Att återremittera ännu en gång ser vi inte skulle tillföra något som inte redan är känt. Förvaltningen har utrett frågan under lång tid med olika alternativ utefter dåvarande trafiknämndens önskemål.

Utredningen har en omfattande redovisning som bland annat beskriver att brukarnas avgifter historiskt har varit cirka 30 procent. Resterande del cirka 70 procent har täckts av Göteborgs skattebetalare. Utredningen har även innehållit juridiska aspekter och en rad räkneexempel för att belysa konsekvenser av beslut för kundgrupper, boenden och näringsidkare. På grund av utebliven indexjustering har nu subventionsgraden ökat till över 80 procent. Förslaget att 70 procent av kostnaden för fraktrafiken ska bekostas av Göteborgs Stad innebär en i fortsättningen hög subventionsgrad av godstrafiken.

Förvaltningen har genomfört ett flertal dialoger under utredningens gång. Det är viktigt att lyssna till de berörda i Södra skärgården. Det är dessutom viktigt att dialogen inte enbart förs via förvaltningen, och vi vill under året ha en fortsatt fördjupad dialog. Vi är öppna för nya inspel och tankar om taxans utformning, och är öppna justera förslaget om det finns goda förslag som tidigare inte utretts.

En sådan dialog som är särskilt viktig att ha gäller olika möjligheter och förutsättningar för att eventuellt överföra fraktrafiken till en ny huvudman. Det finns sedan länge ett statligt bidrag för godstrafik till öar som Göteborgs kommun kunnat ta del av. En ny tolkning av reglerna för statsbidraget innebär dock att kommunen inte längre kan ta del av statsbidraget då mottagaren behöver vara en enskild väghållare och inte en kommunal väghållare. Det innebär dock att en ekonomisk förening bestående av de enskilda

väghållarna i stället skulle kunna driva fraktrafiken och då få statligt bidrag upp till 80 procent av kostnaden. En ny huvudman för godstrafiken skulle därmed kunna ha än högre subventionsgrad samtidigt som huvudmannen i demokratisk ordning själva skulle kunna bestämma över avgifternas utformning.

Med dessa argument ser vi inte att frågan vinner på ytterligare en återremiss i nuläget och bifaller därför tjänsteutlåtandet. Vår förhoppning är att en fortsatt dialog mellan boende, politik och förvaltning kommer att skapa goda förutsättningar för en levande skärgård.

Återremissyrkande

M, D, L, KD

2023-02-17

2.1.17

## Återremissyrkande angående Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Ärendet återremitteras till stadsmiljönämnden som får i uppdrag att
  - a. bedöma lämplig nivå på taxa utifrån Södra Skärgårdens perspektiv och redovisa en konsekvensanalys för påverkan på Södra Skärgården,
  - b. redovisa de antaganden och beräkningar som ligger bakom uppskattningen av hur föreslagna taxor leder till antagen fördelning mellan taxefinansiering och skattefinansiering,
  - c. bedöma hur taxorna för de korta transporter förhåller sig till priser för privata transportalternativ och konsekvenser av detta,
  - d. utveckla hur nämnden tänker sig att taxefinansieringen, skattefinansiering och deras relativa andel ska förändras vid ny upphandling av fraktrafik, samt
  - e. föra dialog kring frågeställningar och inhämta erfarenhet från Ö-dialogens företrädare för öarna samt Södra Skärgården i Samverkan.

### Yrkande

Vi vill verka för en levande skärgård som möjliggör åretruntboende. Södra Skärgården har även en nyckelroll i totalförsvaret och är en uppskattad destination för göteborgare och turister. Det ställer också krav på fungerande färjetrafik för gods och fordon med rimliga och rättvisa avgifter. Södra skärgården är en glesbygd i en storstadskommun och generella principer, modeller och förhållningssätt inom staden riskerar att förbise skärgårdens särskilda förutsättningar. Trafiknämnden har tagit fram ett förslag på ny modell för taxor för godstransporter med färja i Södra Skärgården. Förslaget ger kraftiga prisökningar för vissa turer (öar) och vissa typer av transporter, till exempel när ”mängdrabatten” tas bort.

Boende i Södra Skärgården har, bland annat genom Ö-dialogen, framfört relevanta synpunkter och frågeställningar som inte klart beaktats och besvarats i utredningen och underlaget. För oss är det inför beslut viktigt att lyssna till och ta till vara öbornas erfarenheter och kunskaper om hur fraktrafiken fungerar för dem samt att konsekvenserna av taxeavgiftsmodellen går att förstå.

Tjänsteutlåtandet resonerar kring lämplig nivå på taxorna utifrån lämplig grad av skattefinansiering. Rimligare vore att föra resonemang om lämplig nivå på taxan utifrån Södra Skärgårdens perspektiv. Underlaget bör även kompletteras med en konsekvensanalys som bedömer taxeförändringens påverkan på användningen av färjorna och effekter Södra Skärgårdens boende, näringsidkare och besökare inklusive eventuell påverkan på utbudet av varor, tjänster och kommunal service.

I brist på tydlighet i underlaget har öbor själva försökt göra uppskattningar om förväntad fördelningen mellan taxefinansiering och skattefinansiering givet de föreslagna taxor och

de frakttransporter som sker idag. Dessa uppskattningar avviker kraftigt från tjänsteutlåtandes slutsats att de föreslagna taxorna ska ge en fördelning 30/70 mellan taxefinansiering och skattefinansiering. Underlaget behöver därför även kompletteras med en redovisning av de antaganden och beräkningar som ligger bakom uppskattningen av hur de föreslagna taxorna leder till en viss fördelning mellan taxe- och skattefinansiering.

Förslaget i tjänsteutlåtandet innebär en kraftig höjning av avgifterna för de kortare turerna. Detta gör att taxorna riskerar att bli högre än priset vid direkt avtal med privat redare. Detta kan leda till minskade taxeintäkter och att taxefinansieringen blir betydligt lägre än planerat. Därför behöver utredningen kompletteras med en bedömning av hur taxorna på de korta resorna förhåller sig till priserna för privata alternativ och konsekvenserna av detta.

Vidare kommer en ny upphandling av trafiken göras inom några år med en nutida kravställning i linje med Göteborgs Stads mål. Till exempel mål inom klimatområdet kan leda till krav på fossilfria färjor. De krav och de anbud som lämnas kan påverka kostnaden för trafiken. Det är i underlaget oklart hur denna snart anstånde förändring är tänkt att påverka taxefinansieringen, skattefinansiering och deras relativa andel. Underlaget behöver utvecklas med hur taxor och skattefinansiering lämpligen justeras om kostnaden ökar i samband med ny upphandling av fraktrafiken.

Öbornas kunskaper och erfarenheter om fraktfärjornas användning ska tas till vara genom dialog med Ö-dialogens företrädare för öarna och Södra Skärgården i Samverkan.

**Tilläggsyrkande**  
2023-01-25



Ärende nr: KS 2023-01-25, 2.1.4, Dnr: 1542/21

**Tilläggsyrkande angående – Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård.**

**Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Kommunstyrelsen beslutar att planerad och beräknad kommande indexering/avgiftshöjning för fraktrafiken fördelas jämt över 5 års tid under åren 2024-2028.
2. I övrigt godkänns det ursprungliga förslaget.

**Yrkandet**

Det är uppseendeväckande att ingen prisjustering av taxan för fraktrafiken skett sedan 1997. Det kan mot denna bakgrund vara förståeligt att taxan behöver justeras. Tidpunkten är dock mycket oläglig.

De åtskilliga mycket stora prisökningarna som nu sker runt om i samhället slår tydligt mot alla människor, och då inte minst de människor som har det sämst ställt, de som har de minsta marginalerna.

Genom att sprida ut ökningen under flera år (för att få undvika en allt för stor höjning från ett år till nästa) och genom att vara tydligt med startpunkten och det antal år som höjningen sprids ut över, ges människor tid och möjlighet att i lugn och ro planera för och anpassa sin vardag utifrån den förändrade taxan.

Sverigedemokraterna yrkar därför på att en så pass omfattande avgiftshöjning som nu diskuteras för bör slås ut under 5 års tid.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-04-01

Reviderat 2022-12-28

Diarienummer 1542/21

**Handläggare**

Lena Albinsson

Telefon: 031-368 01 07

E-post: lena.albinsson@stadshuset.goteborg.se

## Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, i enlighet med trafiknämndens förslag i bilaga till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs.
2. Förslag till att kostnadsjusteringen ska implementeras under två år, i enlighet med alternativ två i trafikkontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
3. Principer för årlig indexjustering med konsumentprisindex (KPI) basmånad oktober 2022, enligt trafiknämndens förslag, godkänns.
4. Tidpunkt för införande av ny taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård fastställs till den 1 januari 2024.
5. Årlig indexjustering av taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård, enligt förslag från trafiknämnden, delegeras till stadsmiljönämnden.

### Sammanfattning

Kommunstyrelsen återremitterade 2022-05-18 §431, förslaget till taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård till trafiknämnden för att inhämta och redogöra för fler alternativa scenarier gällande täckningsgrad av den nya taxan för fraktrafiken samt utreda och redogöra för hur en ny taxa succesivt kan implementeras över tid med målsättningen att undvika allt för stor kostnadsutveckling uppstår direkt vid införandet. Trafiknämnden beslutade 2022-11-25 §387 att översända tjänsteutlåtandet Svar på återremiss Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård tillsammans med tidigare tjänsteutlåtanden Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård och Komplettering förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, som svar. Trafiknämnden redovisar tre alternativa scenarier gällande täckningsgrad av den nya taxan för fraktrafiken, där nämnden förordar förslaget som innebär att 30 procent finansieras med hjälp av avgifter från fraktrafiken och resterande del finansieras med hjälp av skattemedel genom trafiknämndens driftbudget. Trafiknämnden redovisar även två förslag på hur taxan succesivt kan implementeras. Nämnden förordar att implementeringen av den nya taxan görs i två steg, under två år. Det första året innebär att den höjning som föreslås motsvarar 30 procent för att under andra året höjas ytterligare genom att priserna justeras med inflationen. Under hösten 2022 motsvarar inflationen sedan oktober 2019 en ökning på cirka 10,5 procent.

Stadsledningskontoret konstaterar liksom tidigare att den nya taxan innebär både en konstruktionsförändring och en betydande nivåförändring och att en ny konstruktion av



taxan är nödvändig. Detta då flera omständigheter såsom uteblivna statsbidrag, flytt av terminal från Saltholmen till Fiskebäck och olika prissättning beroende på om det är frakt eller gods medför att den nuvarande taxan är obsolet.

## **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Fraktrafiken består idag av 1/3 godsfärjor och 2/3 fordonsfärja. Godstaxan är sedan tidigare en enhetlig taxa oberoende av destination. Trafiknämnden föreslår att godstaxan räknas upp med KPI från 1997 fram till 2019 i ett första steg vilket motsvarar cirka 30 procent för att i steg 2 under andra året höjas ytterligare genom att priserna justeras efter inflationen. I skrivandets stund motsvarar inflationen sedan oktober 2019 en ökning på 10,5 procent.

Fordonstaxan som står för 2/3 av intäkterna är däremot i dagsläget inte en enhetlig taxa utan destinationsberoende. Det innebär i dagsläget att det kostar mer att ta ett fordon med bilfärja till de öar som ligger längre söder ut. En omstrukturering av fordonstaxan medför att vissa typer av trafikslag och öar får en mindre höjning eller rent av en minskning av taxan medan andra trafikslag och öar kommer att få en högre höjning. Trafiknämnden menar att differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela skärgården ska leva. Fordonstaxan är först uppräknad med index från 1997 och framåt och därefter utjämnad för enhetlig prissättning. Med 2019 år som referens räknar trafiknämnden att effekten för trafiknämnden ökar kostnadstäckningen med 1,75 mnkr, från 3,5 mnkr till 5,25 mnkr.

Rådande världsläge och stigande inflation påverkar även kostnaderna för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Den totala kostnaden för fraktrafiken uppgick 2021 till omkring 17,3 mnkr. Med nuvarande inflation motsvaras den prognosticerade kostnaden för 2022 till omkring 18,8 mnkr. Med ökad inflationstakt ökar kostnaderna kopplade till fraktrafiken successivt. En successiv implementering innebära att andelen som finansieras genom kommunala skattemedel under en längre period skulle vara större. Enligt trafikkontorets beräkningar är kostnadstäckningen genom avgifter i dagsläget ungefär 15 procent och resterande del genom trafiknämndens driftbudget.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

Förslaget till ny enhetlig taxa för fordonstrafiken innebär att lättare fordon gynnas framför tyngre, vilket innebär en minskad belastning på öarnas vägnät och miljö. Vidare har taxan reformerats, då den tidigare taxekonstruktionen främjade att ta med flera bilar snarare än det motsatta.

## **Bedömning ur social dimension**

Idag är kostnaderna för fraktrafik till olika öar beroende av avstånd, där längre avstånd innebär högre kostnader och kortare avstånd lägre kostnader. Trafiknämnden pekar på att differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela skärgården ska leva. En enhetlig taxa i södra skärgården skulle möjliggöra ytterligare utveckling på de öar som även ligger längre bort som exempelvis Vrångö.

## **Bilagor**

1. Protokollsutdrag och handlingar Kommunstyrelsen 2022-05-15 §431, återremiss.
2. Trafiknämndens handlingar, 2022-11-25 §387, Svar på återremiss Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård.

## Ärendet

Kommunstyrelsen återremitterade 2022-05-18 §431, förslaget till taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård till trafiknämnden för att inhämta och redogöra för fler alternativa scenarier gällande täckningsgrad av den nya taxan för fraktrafiken samt utreda och redogöra för hur en ny taxa succesivt kan implementeras över tid med målsättningen att undvika allt för stor kostnadsutveckling uppstår direkt vid införandet.

Trafiknämnden beslutade 2022-11-25 §387 att översända tjänsteutlåtandet Svar på återremiss Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård tillsammans med tidigare tjänsteutlåtanden Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård och Komplettering förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, som svar. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om förslag till ny taxa som delas upp i två steg under två år varav 2024 ska ses som år ett.

## Beskrivning av ärendet

Enligt trafiknämndens reglemente ansvarar nämnden för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, från och med 2023-01-02 övergår detta ansvar till den nya Stadsmiljönämnden.

Trafiknämnden har 2021-12-16 §557, Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård och 2022-03-25 §87, Komplettering Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård fattat beslut om förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. I nämndens beslut ingår förslag till årlig justering av taxan med konsumentprisindex (KPI) samt att kommunfullmäktige föreslås delegera till trafiknämnden att besluta om denna årliga justering. Från och med 2023-01-02 övergår detta ansvar till stadsmiljönämnden.

Trafiknämnden pekar på några skäl till att en revidering av taxa behövs, bland annat så har tidigare statsbidrag upphört, taxorna har inte räknats upp sedan 1997 och fordonsintäkterna inte är enhetliga.

Enligt stadens anvisningar för hantering av taxor och avgifter är det viktigt att indexering sker årligen för att inte urholka taxan över tid. Trafiknämnden redogör i sitt tjänsteutlåtande att nuvarande taxa inte har räknats upp sedan 1997. Priserna bör enligt trafiknämnden korrigeras så att de harmoniserar med dagens penningvärde och förslagsvis får en kostnadstäckning som med marginal speglar det ursprungliga syftet, det vill säga cirka 30–35 procents kostnadstäckning i form av avgifter.

Tidigare beviljade Trafikverket Göteborgs stad statsbidrag för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård enligt förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Trafikverket fattade senare beslut om att statsbidraget till staden skulle avvecklas eftersom det enligt förordningen endast kunde utgå bidrag till färjeleder som drivs av enskilda. Bidrag enligt förordningen kunde, enligt Trafikverket, inte utgå till staden eftersom fraktrafiken i södra skärgården drevs av det allmänna/offentliga.

År 2019 påbörjades nedtrappningen av bidraget med 1/3 per år. Trafikverket avvecklade således statsbidraget stegvis och bidraget upphörde helt 2021. Detta innebär att den delen av kostnaderna som inte täcks av avgifterna belastar trafiknämndens driftsbudget. Enligt beräkning från trafikkontoret utifrån 2019 års flöden och mängd fraktrafik blir effekten för trafikkontoret 1,75 mnkr.

Fraktintäkterna består idag av 1/3 godsfärja och 2/3 fordonsfärja. En omstrukturering av taxorna medför att vissa trafikslag och öar får en mindre höjning eller rent av en kostnadsänkning, medan andra trafikslag och destinationer kommer få en kraftigare höjning. Målet med den nya taxan enligt trafiknämnden är att spegla skärgårdens behov samtidigt som den ska värna såväl den enskilde som företagaren, vägnätet och miljön.

De olika priserna på fordonsfrakt till öarna beror i nuvarande taxa på avståndet till respektive ö. Terminalen har sedan nuvarande taxa införts flyttats från Saltholmen till Fiskebäck. Detta har lett till att färjornas gångtider har ändrats.

Trafiknämnden menar att nuvarande fordonstaxa med differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela skärgården ska vara levande.

I återremissen från kommunstyrelsen 2022-05-18 § 431 uppdrogs trafiknämnden att ta fram alternativa scenarier gällande täckningsgrad av den nya taxan för fraktrafiken. I trafiknämndens svar till återremiss hänvisar man till ärendet, Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård som beslutades av trafiknämnden 2021-12-16 §557. Inför det beslutet redogjordes för nämnden tre möjliga alternativ till fördelning och finansiering av fraktrafiken. De olika scenarierna som presenterades för trafiknämnden togs fram efter omvärldsbevakning av andra kommuner med liknande fraktbehov. Av denna undersökning framgick att prisbilden för de kunder som utnyttjar fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård är klart förmånligare än på andra håll i landet. Trafiknämnden fattade vid sammanträde beslut om att förordna en taxa enligt scenario ett. I ärendet som föreligger detta tjänsteutlåtande, trafiknämndens Svar på återremiss Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, redovisas översiktligt de tre olika scenarierna som trafiknämnden beaktat och där man förordade att rekommendera en taxa som byggde på nedanstående scenario.

Scenario 1 innebär att upprätthålla förhållandet 30–35 procent som tidigare utgjorts av statligt bidrag och avgifter från fraktrafiken i kombination med skattemedel. Förslaget innebär att 30 procent skulle finansieras med hjälp av avgifter från fraktrafiken och resterande del finansieras med hjälp av skattemedel genom trafiknämndens driftbudget.

I återremissen uppdrogs även trafiknämnden att även utreda och redogöra för hur en ny taxa successivt kan implementeras över tid med målsättningen att undvika allt för stor kostnadsutveckling uppstår direkt vid införandet. Trafiknämnden redovisar i tjänsteutlåtandet två alternativ till successiv implementering av förslag på modell till ny taxa. Trafiknämnden förordar alternativ två av dessa vilket redovisas nedan.

### **Fordonsfärja – förslag**

Utifrån rådande världsläge förespråkar trafikkontoret att successivt implementera beräkningsmodell för frakttaxan genom att genomföra höjningen i två delar. I den första delen, med start från och med 1 januari 2024, genomförs den höjning som föreslås enligt tidigare föreslagna modell. Det vill säga att priser för fraktrafiken uppräknas med index till och med år 2019, motsvarande omkring 30 procent. Från och med 1 januari 2025 justeras priser efter återstående inflationsjustering, det vill säga från år 2019 till oktoberindex 2023. I skrivande stund är inflationen omkring 10,5 procent sedan oktober 2019. I tabell nedan åskådliggörs exempel på hur den nya taxan skulle se ut för boogielastbil och lätt lastbil till Asperö och Vrångö.

Fordon	Ö	Aktuell taxa (idag) enkel/tor	Förslag till ny taxa (enkel/tor)	2024 *	2025 (+ 10,5%**)	År 2026 -
Boogielastbil	Asperö	300/520	600/1200kr	600/1200	663/1326	Årlig indexuppräkning
Boogielastbil	Vrångö	780/1560	600/1200	600/1200	663/1326	Årlig indexuppräkning
Lätt lastbil	Asperö	220/440	360/720	360/720	398/796	Årlig indexuppräkning
Lätt lastbil	Vrångö	660/1320	360/720	360/720	398/796	Årlig indexuppräkning

\*Cirka 30 procent, enligt föreslagen modell fram till och med 2019

\*\*Inflation från 2019 till införande år, i detta exempel 2022 (i själva verket år 2025)

### Godsfärja – förslag

Trafiknämndens förslag är att godstaxan i steg ett, år ett (2024) räknas upp med 30,6 procent och därefter kompletteras med en uppräkning från 2019 och fram till införandet. I trafiknämndens tjänsteutlåtande framgår det att i skrivandets stund är inflationen omkring 10,5 procent.

### Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret konstaterar att Trafiknämnden återkommit med svar på återremissen. De scenarier som övervägts tidigare i processen till beslut i trafiknämnden beskrivs i detta svar översiktligt och utan konsekvensbeskrivning. Trafiknämnden redogör i svaret för två alternativ till hur en ny taxa successivt kan implementeras över tid med målsättningen att undvika allt för stor kostnadsutveckling uppstår direkt vid införandet beskrivs i svaret från Trafiknämnden. Trafiknämnden förordar alternativ två.

Stadsledningskontoret kan konstatera att det är nödvändigt med en översyn av taxa för frakttrafik i Göteborgs södra skärgård. Detta då flera omständigheter såsom uteblivna statsbidrag, flytt av terminal från Saltholmen till Fiskebäck och olika prissättning beroende på om det är frakt eller gods medför att den nuvarande taxan är obsolet.

Stadsledningskontoret gör med anledning av trafiknämndens svar på återremissen ingen annan bedömning och föreslår fullmäktige att besluta enligt trafiknämndens förslag.

Magnus Andersson

Eva Hessman

Ekonomidirektör

Stadsdirektör

## Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### § 431, 1542/21

#### Beslut

Enligt yrkande från M, L, C, S och KD:

Ärendet återremitteras till trafiknämnden för att inhämta och redogöra för fler alternativa scenarier gällande täckningsgrad av den nya taxan för fraktrafiken samt utreda och redogöra för hur en ny taxa succesivt kan implementeras över tid med målsättningen att undvika allt för stor kostnadsutveckling uppstår direkt vid införandet.

#### Tidigare behandling

Bordlagt den 27 april 2022, § 333 och den 4 maj 2022, § 390.

#### Handlingar

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande den 1 april 2022.

Återremissyrkande från D den 20 april 2022.

Återremissyrkande från M, L, C, S och KD den 13 maj 2022.

#### Yrkanden

Blerta Hoti (S) och ordföranden Axel Josefson (M) yrkar att ärendet ska återremitteras enligt yrkande från M, L, C, S och KD den 13 maj 2022. Vidare yrkar Axel Josefson (M) avslag på återremissyrkande från D den 20 april 2022.

Martin Wannholt (D) yrkar i första hand att ärendet ska återremitteras enligt yrkande från D den 20 april 2022 och i andra hand att ärendet ska återremitteras enligt yrkande från M, L, C, S och KD den 13 maj 2022.

#### Propositionsordning

Ordföranden ställer först propositioner på bifall respektive avslag på återremissyrkandet från D och finner att det avslagits.

Ordföranden ställer herefter propositioner på bifall respektive avslag på återremissyrkandet från M, L, C, S och KD och finner att det bifallits.

#### Protokollsutdrag skickas till

Trafiknämnden - Återremiss



**Dag för justering**

2022-06-09

**Vid protokollet**

**Sekreterare**

Mathias Sköld

**Ordförande**

Axel Josefson

**Justerande**

Karin Pleijel

**Yrkande**  
**Särskilt yttrande**  
2022-05-13

M, L, C, S  
KD

## **Återremissyrkande angående – Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen:

1. Ärendet återremitteras till trafiknämnden för att inhämta och redogöra för fler alternativa scenarier gällande täckningsgrad av den nya taxan för fraktrafiken samt utreda och redogöra för hur en ny taxa succesivt kan implementeras över tid med målsättningen att undvika allt för stor kostnadsutveckling uppstår direkt vid införandet.

### **Yrkandet**

Trafikverket har tidigare beviljat Göteborgs Stad statsbidrag för fraktrafiken i Göteborgs Stads södra skärgård enligt förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. År 2021 upphörde det statliga statsbidraget helt efter en stegvis avveckling. Staden får därefter inget statligt stöd för att bedriva fraktrafiken. Den nuvarande godstaxan har inte indexjusterats sedan 1997 och med anledning av det innebär förslaget på ny godstaxa en justering upp med 30,6 procent. En bidragande orsak till att taxan inte indexjusterats är för att kostnaderna i huvudsak finansierats av ovan nämnda statliga bidrag. Staden har således inte haft några kostnader för fraktrafiken fram till det att Alliansstyret avsatta medel för ändamålet i 2021 års budget då det statliga bidraget drogs in. Underlaget visar att den föreslagna taxemodellen kommer att innebära att kostnaderna ökar olika mycket beroende på vilken ö man bor på. Därutöver behöver trafiknämnden utreda möjligheten till en stegvis justering av taxan över tid som innebär att den omedelbara kostnadseffekten dämpas för att på så sätt beakta de särskilda förutsättningar som råder i södra skärgården. I underlaget lyfts att trafikkontoret inhämtat information utifrån flera alternativa scenarier på kostnadstäckning. Dessa alternativ återfinns inte i tjänsteutlåtandet utan enbart förslaget om en kostnadstäckning på 30% är med. Vi instämmer i att en översyn av taxan för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård behöver ske men innan ett beslut fattas behöver mer information inhämtas vad gäller fler alternativa scenarier på täckningsgrad än förslaget på 30 procent och konsekvenserna av dem.. Därutöver behöver trafiknämnden utreda möjligheten till en stegvis justering av taxan över tid som innebär att den omedelbara kostnadseffekten dämpas för att på så sätt beakta de särskilda förutsättningar som råder i södra skärgården. Som konsekvens av återremissen skjuts tidpunkten för införandet av ny taxa upp till 1 januari 2024 med tillhörande förslag på nya taxor och årlig indexjustering med konsumentprisindex (KPI).

**Återremissyrkande**

D

2022-04-20

Ärende 2.1.2

## **Återremissyrkande angående Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen:

1. Stadsledningskontoret får i uppdrag att redovisa principiella klargöranden och ställningstaganden över hur transporter på färja över vatten till Göteborgs södra skärgård kan hanteras utifrån samma principer som transporter på väg över land.

### **Yrkandet**

Vi verkar för en levande skärgård som möjliggör åretruntboende. Det ställer också krav på färjetrafik med rimliga och rättvisa avgifter. Södra skärgården är en glesbygd i en storstadskommun och principer, modeller och förhållningssätt inom staden riskerar att förbise skärgårdens särskilda förutsättningar.

Trafiknämnden har tagit fram en ny modell för taxor för godstransporter med färja till Södra skärgården. Nämnden har tagit beslut om att föreslå kommunfullmäktige nya taxor baserat på denna modell. I samband med detta har trafiknämnden även föreslagit en retroaktiv indexuppräknings av taxorna som är betydande. Förslaget ger kraftiga prisökningar för vissa öar och vissa typer av transporter vilket väcker frågeställningar av principiell natur.

Innan beslut fattas om lämpliga taxor behövs principiella klargöranden och förslag på ställningstagande över hur skärgårdens färjetransporter kan hanteras på ett sätt likvärdigt med transporter på väg över land.

Göteborgs stad har beviljat detaljplaner och bygglov för bostäder i skärgården och har därmed ansvar att tillhandahålla övergripande infrastruktur för avsett ändamål. För jämförbara bebyggelseområden på land finns generellt inga särskilda vägavgifter på de vägar som behövs för att transportera sig till och från området oavsett hur avlägset beläget det utbyggda området ligger. Det finns en risk att de som transporterar gods till och från Södra skärgården utan rimliga skäl avgiftsbeläggs för nyttjandet av den typ av samhällsgemensam trafikinfrastruktur som för alla andra är skattefinansierad. Noterbart är att färjor med statligt huvudmannaskap (t.ex. på Hönöleden) är avgiftsbefriade. Det väger även frågan om det är rimligt att kommungränsers dragningar och huvudmannaskapet ska ge avgörande skillnader i ställningstagandet.

Stadsledningskontoret får därför i uppdrag att reda ut hur ”väg över vatten” kan hanteras utifrån samma principer som väg över land. Arbetet ska ske i dialog med Ö-dialogen.



**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-04-01

Diarienummer 1542/21

**Handläggare**

Fillitsa Grönberg

Telefon: 031-368 03 07

E-post: fillitsa.gronberg@stadshuset.goteborg.se

## Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Trafiknämndens förslag till ny taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård i enlighet med bilaga 5 och 6 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, fastställs.
2. Trafiknämndens förslag att nämnden får delegation att utföra årlig indexjustering med konsumentprisindex (KPI), basmånad oktober 2021 i enlighet med bilagan till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns.
3. Tidpunkt för införande av ny taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård fastställs till 1 januari 2023.

### Sammanfattning

Enligt trafiknämndens reglemente ansvarar trafiknämnden för trafiken i Göteborgs södra skärgård. Trafiknämnden gav 2021-02-11 § 34 trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård.

Trafiknämnden fattade 2021-12-16 § 557 beslut om förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Ett kompletterande beslut togs av trafiknämnden 2022-03 25 § 87, Komplettering förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, där det klargjordes när taxan skulle träda i kraft samt hur uppräknings av taxan skulle ske. I det kompletterande beslutet beskriver trafiknämnden vilka konsekvenser beslutet får för näringsidkare och näringsliv, vilka de ekonomiska konsekvenserna för trafiknämnden blir om inte förslaget blir beslutat och ett förtydligande kring revideringen av specialtaxor.

I nämndens beslut ingår också förslag till årlig justering av taxan med konsumentprisindex (KPI) samt att kommunfullmäktige föreslås delegera till trafiknämnden att besluta om denna årliga justering.

Trafikverket beviljade tidigare Göteborgs Stad statsbidrag för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård enligt förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Trafikverket fattade senare beslut om att statsbidraget till staden skulle avvecklas eftersom det enligt förordningen endast kunde utgå bidrag till färjeleder som drivs av enskilda. Detta innebär att staden inte kommer att få fortsatt statligt stöd för att bedriva fraktrafiken. 2019 påbörjades nedtrappningen av bidraget med 1/3 per år. Trafikverket avvecklade således statsbidraget stegvis och bidraget upphörde helt 2021.

Målet med den nya taxan är att återställa täckningsgraden till 30 procent som den var 1997 och att utforma en enhetlig fordonstaxa i skärgården. Fraktintäkterna består idag av cirka 1/3 godsfärja och 2/3 fordonsfärja. Någon indexuppräknings av taxan har inte gjorts sedan 1997. Enligt prisjusteringsförslaget på ny taxemodell från trafiknämnden indexuppräknas godstaxan med konsumentprisindex (KPI) från 1997 vilket medför att priserna justeras upp med 30,6 procent.

Fordonstaxan är i dagsläget destinationsberoende och prissättningen utgår från Saltholmen medan frakttrafiken sedan många år tillbaka utgår från Fiskebäck. I nuvarande taxekonstruktion finns det flera olika alternativ som främjar att ta flera bilar snarare än det motsatta. Detta justeras i och med det nya taxeförslaget.

## **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Stadsledningskontoret konstaterar att den nya taxan innebär både en konstruktionsförändring och en betydande nivåförändring.

Fraktintäkterna består idag av 1/3 godsfärjor och 2/3 fordonsfärja. Godstaxan är sedan tidigare en enhetlig taxa och oberoende av destination. Trafiknämnden föreslår att godstaxan räknas upp med KPI från år 1997 till dagens prisnivå vilket medför att godspriserna kommer att justeras upp med 30,6 procent.

Fordonstaxan som står för 2/3 av intäkterna är däremot i dagsläget inte en enhetlig taxan utan destinationsberoende. Det innebär att det i dagsläget kostar mer att ta ett fordon med bilfärja till de öar som ligger längre söder ut. En omstrukturering av fordonstaxan medför att vissa typer av trafikslag och öar får en mindre höjning eller rent av en minskning av taxan medan andra trafikslag och öar kommer att få en högre höjning. Trafiknämnden menar att differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela skärgården ska leva. Fordonstaxan är först uppräknad med index från 1997 och framåt och därefter utjämnad för enhetlig prissättning.

Med 2019 år som referens räknar trafiknämnden att effekten för trafiknämnden ökar kostnadstäckningen med 1,75 mnkr, från 3,5 mnkr till 5,25 mnkr.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

Förslaget till ny enhetlig taxa för fordonstrafiken innebär att lättare fordon gynnas framför tyngre, vilket innebär en minskad belastning på öarnas vägnät och miljö. Vidare har taxan reformerats, då den tidigare taxekonstruktionen främjade att ta med flera bilar snarare än det motsatta.

## **Bedömning ur social dimension**

Idag är kostnaderna för frakttrafik till olika öar beroende av avstånd, där längre avstånd innebär högre kostnader och kortare avstånd lägre kostnader. Trafiknämnden pekar på att differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela skärgården ska leva. En enhetlig taxa i södra skärgården skulle möjliggöra ytterligare utveckling på de öar som även ligger längre bort som exempelvis Vrångö.

## **Bilagor**

1. Trafiknämndens handlingar 2022-03-25 § 87
2. Trafiknämndens handlingar 2021-12-16 § 557

## Ärendet

Kommunfullmäktige har att ta ställning till trafiknämndens förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård från och med 1 januari 2023 samt årlig justering av avgiften med konsumentprisindex (KPI).

## Beskrivning av ärendet

### Trafiknämndens taxa

Enligt trafiknämndens reglemente ansvarar trafiknämnden för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Trafiknämnden gav 2021-02-11 § 34 trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård.

Trafiknämnden har 2021-12-16 § 557 och i Komplettering Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård 2022-03-25 § 87 fattat beslut om förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. I nämndens beslut igår också förslag till årlig justering av taxan med konsumentprisindex (KPI) samt att kommunfullmäktige föreslås delegera till trafiknämnden besluta om denna årliga justering

Trafiknämnden pekar främst på några skäl till att revidering till ny taxa, statsbidraget upphörde och dagens taxor har inte räknats upp sedan 1997 samt att fordonsintäkterna inte är enhetliga.

Tidigare beviljade Trafikverket Göteborgs stad statsbidrag för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård enligt förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Trafikverket fattade senare beslut om att statsbidraget till staden skulle avvecklas eftersom det enligt förordningen endast kunde utgå bidrag till färjeleder som drivs av enskilda. Bidrag enligt förordningen kunde, enligt Trafikverket, inte utgå till staden eftersom fraktrafiken i södra skärgården drevs av det allmänna/offentliga.

År 2019 påbörjades nedtrappningen av bidraget med 1/3 per år. Trafikverket avvecklade således statsbidraget stegvis och bidraget upphörde helt 2021. Detta innebär att den delen av kostnaderna som inte täcks av avgifterna belastar trafiknämndens driftsbudget. Enligt beräkning från trafikkontoret utifrån 2019 års flöden och mängd fraktrafik blir effekten för trafikkontoret 1,75 mnkr.

Trafiknämnden redogör i sitt tjänsteutlåtande att nuvarande taxa inte har räknats upp sedan 1997. Priserna bör korrigeras enligt trafiknämnden så att de harmoniserar med dagens penningvärde och förslagsvis får en kostnadstäckning som med marginal speglar det ursprungliga syftet, dvs ca 30–35 % kostnadstäckning i form av avgifter.

Fraktintäkterna består idag av 1/3 gods färja och 2/3 fordonsfärja. En omstrukturering av taxorna medför att vissa trafikslag och öar får en mindre höjning eller rent av en kostnadssänkning, medan andra trafikslag och destinationer kommer få en kraftigare höjning. Målet med den nya taxan enligt trafiknämnden är att spegla skärgårdens behov samtidigt som den ska värna såväl den enskilde som företagaren, vägnätet och miljön.

De olika priserna på fordonsfrakt till öarna beror i nuvarande taxa på avståndet till respektive ö. Terminalen har sedan nuvarande taxa införts flyttats från Saltholmen till Fiskebäck. Detta har lett till att färjornas gångtider har ändrats.

Trafiknämnden menar att nuvarande fordonstaxa med differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela skärgården ska vara levande. Detta innebär att det i dagsläget kostar

mer att ta emot ett fordon med bilfärja till de öar som ligger längre söderut. Idag finns även taxor som främjar att ta med flera bilar snarare än det motsatta.

### **Juridiska förutsättningar avseende uttag av avgifter för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård.**

Det finns inte någon generell skyldighet för kommunen att tillhandahålla frakttjänster, vare sig med färja eller på annat sätt. Det finns i regel inte heller något skäl för kommunen att tillhandahålla frakttjänster till enskilda eftersom dessa tjänster i allmänhet redan tillhandahålls av det privata näringslivet. När det gäller fraktfärjor till/från/inom södra skärgården är dock situationen annorlunda eftersom det finns en risk för att behovet av frakt av varor och fordon till södra skärgården annars inte skulle tillgodoses i tillräcklig utsträckning, vilket skulle hämma utvecklingen i Södra skärgården.

Tillhandahållandet av fraktfärjor kan därför ses som en angelägenhet av allmänt intresse som kommunen får ägna sig åt och som därmed rymms inom kommunens allmänna kompetens (se 2 kap. 1 § kommunallagen). Det är dock skillnad på vad kommunen är skyldig att göra enligt lag och vad kommunen får ägna sig åt inom ramen för den allmänna kompetensen. I detta fall är tillhandahållandet av en fraktfärja ett frivilligt åtagande för kommunen och ingen lagstadgad skyldighet.

Kommunen får ta ut avgifter för tjänster och nyttigheter som kommunen tillhandahåller med stöd av den allmänna kompetensen (se 2 kap. 5 § kommunallagen). Taket för de avgifter som kommunen får ta ut motsvaras av kommunens kostnader för tjänsten eller nyttigheten (se 2 kap. 6 § kommunallagen). Så länge avgiften understiger det taket är det alltså förenligt med kommunallagen att de som nyttjar fraktfärjan också betalar en avgift för frakten. Det finns inte heller något hinder mot att indexuppräknas avgiften så länge avgiften understiger kommunens kostnader för tjänsten. Vid införandet av en avgift för frakt av gods via fraktfärjan måste kommunen beakta likställighetsprincipen.

Likställighetsprincipen innebär att kommunen måste behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat (se 2 kap. 3 § kommunallagen). Principen innebär i detta fall att alla kommunmedlemmar ska behandlas lika när de använder sig av fraktfärjorna om det inte finns sakliga skäl för annat. Kommunen får till exempel inte ha olika avgifter för frakttjänsten beroende av om personen som använder tjänsten är åretruntboende eller säsongboende. Likställighetsprincipen innebär dock inte att kommunen skulle vara förhindrad att ta ut avgifter för användningen av fraktfärjan för att medlemmar i kommunen som bor på fastlandet inte har samma behov av att nyttja frakttjänster.

### **Konsekvenser av beslut för kundgrupper, boenden och näringsidkare**

Trafiknämnden har i sin Komplettering Förslag till ny taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård tagit fram ett antal räkneexempel som visar på effekten av förändrad taxekonstruktion och indexuppräkning för olika kundgrupper. Dessa redovisas här nedan:

De ekonomiska konsekvenserna som väntas vid ett införande av ny taxemodell innebär att kostnader för frakt av fordon kommer att öka något för vissa boenden och näringsidkare på öar närmare Göteborg exempelvis Brännö, medan kostnaderna kommer att minska för andra på öar längre bort i skärgården exempelvis Vrångö. För att exemplifiera detta redogörs här för fyra enkla räkneexempel för näringsidkare exempelvis livsmedelstransport, grustransport och husbyggnationer på en ö som använder sig av en transport i form av en boogielastbil tur och retur.

#### 1. Donsö

Exemplet utgår från en av de öar där ny taxemodell innebär minskade kostnader. För mattransport till affär med en årlig omsättning på omkring 25 miljoner kronor. Beräkning görs utifrån fordon i form av boogielastbil (tur och retur, vilket ger en minskad kostnad för en resa tur och retur på 140 kronor) som kör leverans 3 gånger i veckan, 52 veckor om året.

Beräkningen innebär en årlig minskning av kostnader motsvarande 21 840 kronor.

#### 2. Vrångö

Exemplet utgår från en av de öar där ny taxemodell innebär minskade kostnader. För mattransport till affär med en årlig omsättning på omkring 12 miljoner kronor. Beräkning görs utifrån fordon i form av boogielastbil (tur och retur, vilket ger en minskad kostnad för en resa tur och retur på 360 kronor) som kör leverans 3 gånger i veckan, 52 veckor om året.

Beräkningen innebär en årlig minskning av kostnader motsvarande 56 160 kronor.

#### 3. Styrso Bratten

Exemplet utgår från en av de öar där ny taxemodell innebär ökade kostnader. För mattransport till affär med en årlig omsättning på omkring 22 miljoner kronor. Beräkning görs utifrån fordon i form av boogielastbil (tur och retur, vilket ger en ökad kostnad för en resa tur och retur på 160 kronor) som kör leverans 3 gånger i veckan, 52 veckor om året.

Beräkningen innebär en årlig ökning av kostnader motsvarande 24 960 kronor.

#### 4. Brännö

Exemplet utgår från en av de öar där ny taxemodell innebär ökade kostnader. För mattransport till affär med en årlig omsättning på omkring 20 miljoner kronor. Beräkning görs utifrån fordon i form av boogielastbil (tur och retur, vilket ger en ökad kostnad för en resa tur och retur på 380 kronor) som kör leverans 3 gånger i veckan, 52 veckor om året.

Beräkningen innebär en årlig ökning av kostnader motsvarande 59 280 kronor.

Observera att Brännö i dagsläget inte mottager livsmedel med bil utan som styckegods, det vill säga i detta fall blir det endast en indexuppräknings.

Vad gäller de boende drabbas de primärt av den generella indexuppräknings. I de fall privatpersoner bygger hus eller liknande berörs de av de förändrade fraktkostnaderna där det efter justeringar kommer att vara mer fördelaktigt att bygga på exempelvis Vrångö.

### **Stadsledningskontorets bedömning**

Stadsledningskontoret kan konstatera att det är nödvändigt med en översyn av taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård. Då flera omständigheter såsom uteblivna statsbidrag, flytt av terminal från Saltholmen till Fiskebäck och olika prissättning beroende på om det är frakt eller gods medför att den nuvarande taxan är obsolet.

Stadsledningskontoret har i beredningen av ärendet fått information från trafikkontoret att flera alternativa scenarier på kostnadstäckning studerats inför valet att landa på 30 procent som i föreliggande förslag. Stadsledningskontoret gör ingen annan bedömning än trafiknämnden och förslår fullmäktige att besluta enligt trafiknämndens förslag.

Magnus Andersson

Eva Hessman

Ekonomidirektör

Stadsdirektör



## Komplettering Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### § 87, 3760/18

#### Beslut

1. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande som en komplettering till tidigare tjänsteutlåtande Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att anta förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård enligt bilaga 5 och 6 till trafikkontorets tjänsteutlåtande. Ny taxa föreslås att träda i kraft från och med den 1 januari 2023.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att delegera till trafiknämnden att utföra justering med KPI, konsumentprisindex, (basmånad oktober 2021) av avgifterna enligt bilaga 5 och 6 i trafikkontorets tjänsteutlåtande.
4. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

#### Handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2022-02-28

#### Propositionsordning

Ordförande Hans Arby (C) finner att det endast finns ett förslag till beslut, det vill säga trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden bifaller trafikkontorets förslag.

#### Justering

Omedelbar justering

#### Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

#### Dag för justering

2022-03-28



---

**Utdrag ur protokoll**

Sammanträdesdatum: 2022-03-25

**Vid protokollet**

**Sekreterare**

Sara Olsson

**Ordförande**

Hans Arby (C)

**Justerande**

Blerta Hoti (S)



**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-02-28

Diarienummer 3760/18

**Handläggare**

Jörgen Johansson/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon:

E-post: jorgen.johansson@trafikkontoret.goteborg.se

## Komplettering Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande som en komplettering till tidigare tjänsteutlåtande Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att anta förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård enligt bilaga 5 och 6 till trafikkontorets tjänsteutlåtande. Ny taxa föreslås att träda i kraft från och med den 1 januari 2023.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att delegera till trafiknämnden att utföra justering med KPI, konsumentprisindex, (basmanad oktober 2021) av avgifterna enligt bilaga 5 och 6 i trafikkontorets tjänsteutlåtande.
4. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

### Sammanfattning

Detta tjänsteutlåtande är en komplettering med förtydligande till tidigare tjänsteutlåtande Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård, som beslutades av trafiknämnden vid sammanträde 2021-12-16, § 557. Inför beslut i kommunfullmäktige har trafikkontoret och stadsledningskontoret haft en dialog och kommit fram till att följande förtydligande av tidigare tjänsteutlåtande behöver göras:

- *Konsekvenser av beslut för kundgrupper, boenden och näringsidkare*  
Konsekvenser av ett beslut till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård innebär att kostnaderna för fraktrafiken ökar med anledning av indexuppräkning från år 1997 till och med år 2019. Fordonstaxan justeras också, vilket innebär att vissa boende i södra skärgården får högre kostnader till exempel Brännö, medan kostnaderna för andra öar minskar, till exempel Vrångö. Ett sådant beslut innebär att taxan för fraktrafiken blir en enhetlig taxa, precis som den som idag gäller för frakt av styckegods i södra skärgården.
- *Ekonomiska konsekvenser för trafiknämnden om inte förslag till ny taxemodell blir beslutad*  
Att inte införa en ny taxemodell innebär att det nuvarande förhållandet i finansiering fortsätter, det vill säga 80 procent finansieras genom trafiknämndens

driftbudget och 20 procent genom intäkter från fraktrafiken. Successivt kommer trafiknämndens kostnader att öka eftersom indexuppräknings utblivit sedan 1997.

- *Från när ska ny taxa gälla samt förtydligande av årliguppräknings av konsumentprisindex (KPI)*

Förslag till beslut föreslås träda i kraft från och med den 1 januari 2023. Förslaget innebär också en årlig uppräknings av KPI, med basmånad oktober 2021.

- *Förtydligande av priser för samtliga godsslag*

I förslag till ny taxa har en revidering av specialtaxa genomförts. I den reviderade versionen finns färre specialtaxor angivna än tidigare, vilket beror på att kostnad idag utgår från vikt.

## Bedömning ur ekonomisk dimension

Idag är godstaxan (stykke gods) en så kallad enhetlig taxa. Förslag till ny taxa rör således fordonstrafiken i Göteborgs södra skärgård, och innebär att även den blir en enhetlig taxa. Idag är taxan för fordonstrafiken en så kallade differentierad taxa, vilket innebär att avståndet till aktuell ö avgör fraktkostnaden. Ett införande av ny taxemodell innebär att taxan indexuppräknas mellan år 1997 och år 2019. Detta medför en höjning med cirka 30 procent av kostnaderna för fraktrafiken, det vill säga både gods- och fordonstrafik. Därutöver justeras fordonstaxan så att den blir enhetlig vilket får till följd att kostnaderna för öarna i norra skärgården ökar medan kostnaderna för öarna i södra skärgården minskar.

### *Konsekvenser av beslut för kundgrupper, boenden och näringsidkare*

De ekonomiska konsekvenser som väntas vid ett införande av ny taxemodell innebär att kostnader för frakt av fordon kommer att öka något för vissa boenden och näringsidkare på öar närmare Göteborg exempelvis Brännö, medan kostnaderna kommer att minska för andra på öar längre bort i skärgården exempelvis Vrångö. För att exemplifiera detta redogörs här för fyra enkla räkneexempel för näringsidkare vad gäller exempelvis livsmedelstransport, grustransport och husbyggnation och frakt av en så kallad boogielastbil tur och retur. Exemplet utgår från fyra olika öar.

#### 1. Donsö

Exemplet utgår från en av de öar där ny taxemodell innebär minskade kostnader. För mattransport till affär med en årlig omsättning på omkring 25 miljoner. Beräkning görs utifrån fordon boogielastbil, nuvarande kostnad 1340 kronor per resa tur och retur i relation till föreslagen ny kostnad 1200 kronor per resa tur och retur, vilket ger en minskad kostnad för en resa tur och retur på 140 kronor. Om boogielastbilen kör leveranser tre gånger i veckan, under 52 veckor om året innebär förslaget en årlig minskning av kostnader motsvarande 21 840 kronor.

#### 2. Vrångö

Exemplet utgår från en av de öar där ny taxemodell innebär minskade kostnader. För mattransport till affär med en årlig omsättning på omkring 12 miljoner. Beräkning görs utifrån fordon boogielastbil, nuvarande kostnad 1560 kronor per resa tur och retur i relation till föreslagen ny kostnad 1200 kronor per resa tur och

retur, vilket ger en minskad kostnad för en resa tur och retur på 360 kronor. Om boogielastbilen kör leveranser 3 gånger i veckan, 52 veckor om året innebär förslaget en årlig minskning av kostnader motsvarande 56 160 kronor.

### 3. Bratten

Exemplet utgår från en av de öar där ny taxemodell innebär ökade kostnader. För mattransport till affär med en årlig omsättning på omkring 22 miljoner. Beräkning görs utifrån fordon boogielastbil, nuvarande kostnad 1040 kronor per resa tur och retur i relation till föreslagen ny kostnad 1200 kronor per resa tur och retur, vilket ger en ökad kostnad för en resa tur och retur på 160 kronor. Om boogielastbilen kör leveranser 3 gånger i veckan, 52 veckor om året innebär förslaget en årlig ökning av kostnader motsvarande 24 960 kronor.

### 4. Brännö

Exemplet utgår från en av de öar där ny taxemodell innebär ökade kostnader. För mattransport till affär med en årlig omsättning på omkring 20 miljoner. Beräkning görs utifrån fordon boogielastbil, nuvarande kostnad 820 kronor per resa tur och retur i relation till föreslagen ny kostnad 1200 kronor per resa tur och retur, vilket ger en ökad kostnad för en resa tur och retur på 380 kronor. Om boogielastbilen kör leveranser 3 gånger i veckan, 52 veckor om året innebär förslaget en årlig ökning av kostnader motsvarande 59 280 kronor. Observera att Brännö i dagsläget inte mottager livsmedel med bil utan som styckegods, det vill säga i detta fall blir ökningen endast ett resultat av indexuppräknings.

De negativa ekonomiska konsekvenserna sett ur ett större perspektiv får således liten inverkan på näringsidkare på öarna, medan det för andra blir marginellt förbättrade.

Vad gäller boenden drabbas de primärt av den generella indexuppräknings. I de fall privatpersoner bygger hus eller liknande berörs de av de förändrade fraktkostnaderna där det efter justeringar kommer att vara mer fördelaktigt att bygga på Vrångö, vilket är gynnsamt ur perspektivet att hela skärgården ska leva.

*Ekonomiska konsekvenser för trafiknämnden om inte förslag till ny taxemodell blir beslutad*

Vid ett eventuellt beslut om att inte godkänna föreslagen taxemodell kommer de ekonomiska konsekvenserna för trafiknämnden att påverkas. Idag sker finansiering av fraktrafiken till 80 procent genom kommunala skattemedel och 20 procent genom intäkter. Med anledning av att inflationen ökar kommer trafiknämndens andel av kostnaden för att finansiera fraktrafiken att öka successivt.

Fram till och med 2019 beviljade Trafikverket statsbidrag för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Från och med 2019 började bidraget successivt att fasas ut, för att helt upphöra 2021. Genom att indexuppräknings priser för fraktrafiken från och med 1997 till 2019 års priser återställs det förhållande i fördelning av kostnader för fraktrafiken som tidigare utgjordes av skattemedel motsvarande 70 procent och statligt bidrag motsvarande 30 procent.

### *Från när ska ny taxa gälla samt förtydligande av årliguppräknig av KPI*

Trafiknämndens förslag till beslut för kommunfullmäktige innebär att ny taxemodell börjar att gälla från och med den 1 januari 2023.

Indexuppräknig kommer att ske årligen och justeras med hjälp av senast kända oktober-index. Första justeringstillfället kommer således att bli 1 januari 2024.

### *Förtydligande av priser för samtliga godsslag*

I förslag till ny taxa har en revidering av specialtaxa genomförts. I den reviderade versionen finns färre specialtaxor angivna än tidigare, vilket beror på att kostnad idag utgår från vikt.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

*Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.*

## **Bedömning ur social dimension**

Idag är kostnaderna för frakttrafik till olika öar beroende av avstånd, där längre avstånd innebär högre kostnader och kortare avstånd lägre kostnader. Differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela skärgården skall leva. En enhetlig taxa i södra skärgården skulle möjliggöra ytterligare utveckling på de öar som även ligger längre bort som exempelvis Vrångö.

## **Bilagor**

1. PM Juridiska förutsättningar för fraktavgifter
2. Synpunkter email
3. Synpunkter angående indexuppräknig frakttaxan
4. Synpunkter email
5. Förslag till nya taxor – gods
6. Förslag till nya taxor – fordon
7. Trafiknämndens tjänsteutlåtande datum 2021-10-14
8. Protokollsutdrag TN 2021-12-16, § 557

## Ärendet

Enligt trafiknämndens reglemente som kommunfullmäktige beslutat om ansvarar trafiknämnden för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Trafiknämnden gav 2021-02-11 § 34 trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Trafikkontoret föreslår trafiknämnden föreslå kommunfullmäktige att besluta om förslag till ny taxa.

## Beskrivning av ärendet

Trafikverket beviljade tidigare Göteborg Stad statsbidrag för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård enligt förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Trafikverket fattade senare beslut om att statsbidraget till staden skulle avvecklas eftersom det enligt förordningen endast kunde utgå bidrag till färjeleder som drivs av enskilda. Bidrag enligt förordningen kunde, enligt Trafikverket, inte utgå till staden eftersom fraktrafiken i södra skärgården drevs av det allmänna/offentliga.

2019 påbörjades nedtrappningen av bidraget med 1/3 per år. Trafikverket avvecklade således statsbidraget stegvis och bidraget upphörde helt 2021. Vilket innebär att den delen av kostnaderna som inte täcks av avgifter belastar trafiknämndens driftbudget.

## Förvaltningens bedömning

Staden kommer inte få fortsatt statligt stöd för att bedriva fraktrafiken. Statsbidraget upphörde helt år 2021. Efter att ha undersökt möjliga lösningar på frågan med det uteblivna statsbidraget gjorde trafikkontoret bedömningen att den enda möjligheten är att Göteborgs Stad, genom trafiknämnden, kvarstår som ansvarig för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Som följd av detta anser trafikkontoret också att det finns behov av att se över taxorna för fraktrafiken.

Nuvarande taxa har inte räknats upp mot index sedan år 1997. I förslaget till ny modell har priserna därför korrigerats så att de harmoniserar med dagens penningvärde och beräknas få en kostnadstäckning som med marginal speglar det ursprungliga syftet, det vill säga cirka 30 procent kostnadstäckning i form av avgifter. Förslag till ny modell är beräknad utifrån ett historiskt transportmönster varför justeringar utifrån eventuella förändringar kan bli aktuella. Förslaget bygger på att avgifter regleras utifrån KPI-index årligen.

En omstrukturering av taxorna medför att vissa kostnadsslag och öar får en mindre höjning, medan andra trafikslag och destinationer kommer få en högre höjning. Förslaget till ny taxa speglar skärgårdens behov samtidigt som det värnar såväl den enskilde som företagaren, vägnätet och miljön.

Mikael Hagberg

Avdelningschef

Kristina Lindfors

Trafikdirektör

## Juridiska förutsättningar avseende uttag av avgifter för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### Bakgrund

Inför samrådet för ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård den 23 september 2021 inkom synpunkter till trafikkontoret rörande de juridiska förutsättningarna för Göteborgs Stad att ta ut avgift för fraktrafiken. Synpunkterna besvarades per e-post innan samrådsmötet. Under samrådsmötet uppkom ytterligare frågor rörande de principer som gäller för kommunala avgifter och därefter har fler synpunkter och frågor rörande reglerna för avgiftsuttaget inkommit per e-post till trafikkontoret.

Undertecknad har fått i uppdrag av trafikkontoret att belysa de juridiska frågeställningar som har lyfts före, under och efter samrådsmötet.

### Syfte

Syftet med detta PM är att försöka klarlägga de juridiska förutsättningarna avseende uttag av avgifter för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. PM:et ska därigenom försöka besvara de juridiska frågor som ställts innan, under och efter samrådsmötet

Flera av de synpunkter och frågor som har framförts per e-post och under samrådsmötet berör politiska ställningstaganden snarare än juridiska frågeställningar. Detta PM är dock begränsat till att behandla de juridiska frågeställningarna för att tydliggöra de juridiska ramarna som Göteborgs Stad har att förhålla sig till vid ett beslut om nya taxor.

### Rättsutredning

#### *Det kommunala väghållaransvaret*

Det svenska vägnätet består av statliga allmänna vägar (riksvägar och länsvägar), av kommunala gator och vägar samt av enskilda vägar. Kommunens skyldighet att sköta väghållningen, dvs. driften och underhållet av vägarna, gäller först och främst gator inom detaljplaner där kommunen är huvudman för allmän plats (se 6 kap. 21 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL). Kommunen kan också ansvara för väghållning av allmän väg i kommunen om regeringen har beslutat att kommunen ska vara väghållare (se 5 § väglagen (1971:948)). Om kommunen är fastighetsägare kan kommunen som varje annan fastighetsägare ha ett ansvar för enskild väg som är till nytta för fastigheten. Detta ansvar kan vara direkt eller indirekt. Det indirekta ansvaret kan utövas t.ex. genom en samfällighetsförening enligt reglerna i anläggningslagen (1973:1149).

Även om en kommun kan vara ansvarig för såväl vissa allmänna vägar som för kommunala vägar och gator samt för enskilda vägar, är det viktigt att särskilja de olika vägarna/gatorna åt eftersom olika lagar gäller för olika delar av vägnätet. Såsom framgår ovan omfattas de allmänna vägarna av väglagen medan ansvaret för de kommunala gatorna och vägarna regleras i framförallt PBL. För de enskilda vägarna gäller istället

anläggningslagen. Vilken lag som är tillämplig avgör omfattningen av kommunens ansvar som väghållare.

#### *Ansvar för fraktfärjor i södra skärgården*

Vägarna som leder till hamnen i Fiskebäck utgörs av kommunala vägar och gator, vilket innebär att PBL reglerar omfattningen av kommunens ansvar för vägnätet. Detta medför att förhållandena skiljer sig åt i jämförelse med norra skärgården. Till hamnen i Lilla Varholmen leder en allmän väg, vilket innebär att väglagen reglerar omfattningen av väghållarens ansvar för den vägen. Enligt väglagens bestämmelser utgör vägfärjan som trafikerar Lilla Varholmen och Hönö en väganordning som väghållaren ansvarar för (se 2 § väglagen).

PBL innehåller inga motsvarande bestämmelser till väglagens regler om ansvar för väganordningar och reglerar inte ansvaret för färjetrafik. Kommunen har enligt PBL visserligen en skyldighet att efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ordna de gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för, så att platserna kan användas för deras avsedda ändamål (se 6 kap. 18 § PBL). Skyldigheten är dock begränsad till just gator och allmänna platser. Det går inte att likställa en fraktfärja med gator och allmänna platser vid tillämpningen av PBL. Det finns inte heller någon skyldighet för kommunen enligt PBL att tillse att någon annan tillhandahåller fraktfärjor.

Det finns vidare inte någon annan lag som ålägger kommunen en generell skyldighet att tillhandahålla frakttjänster, vare sig med färja eller på annat sätt. När det gäller fraktfärjor i södra skärgården kan dock tillhandahållandet av denna tjänst ses som en angelägenhet av allmänt intresse som ryms inom kommunens allmänna kompetens (se 2 kap. 1 § kommunallagen). Det beror på att det finns en risk för att behovet av frakt av varor och fordon till södra skärgården inte skulle tillgodoses i tillräcklig utsträckning om kommunen inte tillhandahöll sådana färjor, vilket skulle kunna hämma utvecklingen i södra skärgården. Det är dock skillnad på vad kommunen är skyldig att göra enligt lag och vad kommunen får ägna sig åt inom ramen för den allmänna kompetensen. De uppgifter som ryms inom kommunens allmänna kompetens är frivilliga för kommunen, vilket innebär att tillhandahållandet av en fraktfärja är ett frivilligt åtagande för kommunen och ingen lagstadgad skyldighet.

#### *Avgift för frakt med fraktfärja*

Om det hade funnits en lagstadgad skyldighet för kommunen att tillhandahålla fraktfärjor skulle det också ha krävts stöd i lag eller annan författning för att kommunen skulle ha rätt att ta ut avgifter för tjänsten (se 2 kap. 5 § kommunallagen). Som jämförelse är kommunen enligt PBL ålagd att ansvara för underhållet av gator och allmänna platser som kommunen är huvudman för (se 6 kap. 21 § PBL). Det krävs då ett uttryckligt lagstöd för att kommunen ska kunna ta ut avgifter för den tjänsten. Ett sådant lagstöd finns för vissa utgifter för markförvärv, iordningsställande och förbättring av gator (se 6 kap. 24 § PBL). Kommunen får dock inte ta ut avgifter för drift och underhåll av gator och allmänna platser.

Såsom påtalats ovan tillhandahåller kommunen i detta fall fraktfärjor med stöd av den allmänna kompetensen. Eftersom det inte är en lagstadgad skyldighet för kommunen att tillhandahålla fraktfärjor, har kommunen en generell rätt att ta ut avgifter för tjänsten (se 2 kap. 5 § kommunallagen). Bestämmelsen innebär dock inte att kommunen måste



finansiera tjänsten med stöd av avgifter utan kan istället välja att finansiera tjänsten helt eller delvis med skattemedel.

Om kommunen väljer att ta ut avgifter för tillhandahållandet av fraktfärjor får inte kommunen ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för frakttjänsten (se 2 kap. 6 § kommunallagen). Det finns därmed inget juridiskt hinder mot att kommunen fattar ett beslut om att höja avgifterna i fall kommunens kostnader för frakttjänsten ökar. Kommunen får dock som utgångspunkt inte fatta beslut som innebär att avgifterna höjs för tjänster som redan har utförts. Sådana retroaktivt tungade beslut för kommunens medlemmar får endast fattas om det finns synnerliga skäl för det (se 2 kap. 4 § kommunallagen). Förhållandet att kostnadsökningar tidigare inte föranlett någon avgiftshöjning utgör dock inget hinder mot att höja avgifterna för tjänster som kommer utföras framöver, så länge avgifterna för dessa tjänster inte överstiger kommunens kostnader.

### *Likställighetsprincipen*

Om avgift tas ut för frakt av gods via fraktfärjan måste kommunen beakta likställighetsprincipen. Likställighetsprincipen innebär i detta fall att kommunen måste behandla sina medlemmar lika när de använder sig av fraktfärjorna, om det inte finns sakliga skäl för något annat (se 2 kap. 3 § kommunallagen). Kommunen får t.ex. inte ha olika avgifter för frakttjänsten beroende av om personen som använder tjänsten är åretruntboende eller säsongboende (se rättsfallet RÅ 1996 ref. 9). Likställighetsprincipen förhindrar dock inte kommunen från att ta ut avgifter för användning av fraktfärja på grund av att medlemmar i kommunen som bor på fastlandet inte har samma behov av att nyttja frakttjänster. Likställighetsprincipen förhindrar inte heller kommunen från att ta ut avgifter för användning av fraktfärja på grund av att användningen av kommunala gator och vägar är avgiftsfri. I det sistnämnda fallet rör det sig om två olika tjänster som regleras i olika lagar.

### *Sammanfattning*

Det finns ingen lagstadgad skyldighet för kommunen att tillhandahålla fraktfärja i södra skärgården. Däremot får kommunen med stöd av den allmänna kompetensen tillhandahålla den tjänsten. Eftersom tillhandahållandet av fraktfärja är ett frivilligt åtagande för kommunen, får kommunen ta ut avgifter för att finansiera tjänsten. Kommunen är dock inte tvungen att ta ut avgifter utan kan helt eller delvis finansiera tillhandahållandet av fraktfärja med skattemedel.

Om kommunen väljer att ta ut avgifter för tillhandahållandet av fraktfärja får inte kommunen ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för tjänsten. Kommunen får dock som utgångspunkt inte fatta beslut som innebär att avgifterna höjs för tjänster som redan har utförts. Sådana retroaktivt tungade beslut för kommunens medlemmar får endast fattas om det finns synnerliga skäl för det. Kommunen måste vidare behandla kommunmedlemmarna lika när de använder sig av fraktfärjan, om det inte finns sakliga skäl för något annat.

Emma Björneke

Stadsledningskontoret

## Frakttaxa för lastfärjorna Fiskebäck-Södra skärgården

Gäller fr o m 2021xxxx

Frakt beräknas normalt per sändning efter vikt eller volym (som omvandlas till vikt).

I vissa fall beräknas frakten efter specialtaxa eller småfordonstaxa. Se även fraktbestämmelser.

I frakterna ingår moms. Vid kontantfrakt avrundas beloppet uppåt till hel krona.

### VIKTTAXA

Vikt i kg	Frakt i kr
1-20	13
21-40	18
41-60	24
61-80	29
81-100	34
101-120	38
121-140	42
141-160	47
161-180	52
181-200	56
201-250	68
251-300	76
301-350	84
351-400	90
401-500	99
501-600	110
601-700	119
701-800	129
801-900	140
901-1000	149
1001-1100	158
1101-1200	168
1201-1300	178
1301-1400	188
1401-1500	199
1501-1600	209
1601-1700	218
1701-1800	229
1801-1900	239
1901-2000	248
2001-2500	298
2501-3000	347
3001-3500	397
3501-4000	447
4001-4500	496
4501-5000	546
5001-6000	645
6001-7000	744
7001-8000	844
8001-9000	943
9001-10000	1041

Per ytterligare påbörjat 1000-tal kg tillkommer- 100 kr.

### LÅNGT GODS

För järn- och stålvaror vars längd överstiger 4 m debiteras 50% tillägg utöver vikttaxan. Annat långt gods vars längd överstiger 6 m fraktberäknas efter lägst

### SPECIALTAXA

Livsmedel	Frakt i kr
Bröd/back eller kartong	3:00
Frukt, grönsaker/kg	0:20
Läsk, öl/back eller kartong	4:00
Specericontainer	51:00
Ägg/kartong	10,45
Övrigt	Frakt i kr
Cykel	10.45
Flaggstång/meter längd	8:00
Fönster, emballerat/m <sup>2</sup>	20:00
Fönster, oemballerat/m <sup>2</sup>	60:00
Isolering/normalpaket	8:00
Julgran/st eller granris/bunt	9:00

### SKRYMMANDE GODS

Avser gods vars vikt per m<sup>3</sup> understiger 250 kg.

Frakt beräknas efter 250 kg/m<sup>3</sup>.

### SVÅRSTUVAT GODS

För gods som vid lastbilstransport betraktas som svårstuvat gods och volymen därför anges i flakmeter, beräknas frakten efter 1650 kg per flakmeter.

200 kg per löpmeter.

#### **KONTAKT**

Godsfärjan Göta: 0705-696470

Godsmottagning: 0705-696453

***Trafiken utförs av Styröbolaget på uppdrag av Göteborgs Stad, Trafikkontoret.***

Styröbolaget, Box 5085, 426 05 V Frölunda. Telefon 031-69 64 00, fax 031-69 42 85.

[www.styrsobolaget.se](http://www.styrsobolaget.se)

# Fordonstaxa för bilfärjan Fiskebäck-Södra skärgården

Gäller fr o m 8 oktober 2007, uppdaterad 200715

## Normaltaxa vid bokning av turer måndag-fredag

På angivna priser tillkommer moms 25%.		Asperö Östra		Brännö Rödsten Knarrholmen Köpstadsö Stora Förö			Styrsö Bratten			Brännö Husvik Donsö Styrsö Sandvik				Kärholmen Sjumansholmen Vrångö			
Fordonstyp	Antal fordon	Enkel	ToR högst 30 min uppehåll eller senare återresa	Enkel	ToR högst 20 min uppehåll	ToR högst 50 min uppehåll eller senare återresa	Enkel	ToR högst 30 min uppehåll	ToR högst 60 min uppehåll eller senare återresa	Enkel	ToR högst 20 min uppehåll	ToR högst 50 min uppehåll	ToR högst 80 min uppehåll eller senare återresa	Enkel	ToR högst 30 min uppehåll	ToR högst 60 min uppehåll	ToR högst 90 min uppehåll eller senare återresa
Lastbil, traktor, pickup, van eller personbil. För småfordon med max vikt 3,5 ton får även bilsläpkärra tas med.	1 2 3 4*	220 360 380 400	440 570 600 630	290 330 370 410	440 720 760 790	660 930 970 1010	440 570 600 630	660 930 980 1020	880 1140 1200 1250	590 670 750 810	660 1080 1140 1190	880 1290 1350 1410	1100 1500 1570 1630	660 750 840 920	880 1290 1350 1410	1100 1500 1570 1630	1320 1710 1780 1850
Boggielastbil	1 2 3 4*	300 370 410 450	520 580 640 710	350 380 410 450	600 720 810 900	820 930 1030 1120	520 590 650 710	820 940 1050 1160	1040 1170 1300 1430	690 760 830 890	900 1080 1220 1350	1120 1290 1430 1570	1340 1500 1650 1790	780 860 940 1010	1120 1290 1430 1570	1340 1500 1650 1790	1560 1710 1870 2010
Lastbil+släp max 24 m	1	400	630	410	790	1010	630	1020	1250	810	1190	1410	1630	920	1410	1630	1850
Lastbil+släp max 18 m	2	450	710	450	900	1120	710	1160	1430	890	1350	1570	1790	1010	1570	1790	2010

Teckenförklaring: \* Antalet fordon får plats om avståndet från första fordons framaxel till sista fordons bakaxel inte överstiger 34,6 meter. Inkl överhäng får längden inte överstiga 36 meter.

Tiderna för priser med normaltaxa avser tidigaste pålastning och senaste avlastning Fiskebäck. Priserna gäller för trafikbryggor som ingår i Göteborgs södra skärgård.

Alla transporter måste förbokas på bilfärjans telefon 0705-69 64 80. Rederiet förbehåller sig rätten samlasta flera fordon till olika destinationer på samma tur.

För väntetid utöver vad som anges i tabellen ovan debiteras 1350 kr/tim + moms 25%. För tomkörning utöver angivna fasta priser debiteras 440 kr/tim + moms 25%. Tiden räknas i 30 minutersmoduler.

För extra lastning eller lossning med gaffeltruck debiteras 400 kr/tim + moms 25%.

För kunder som inte har beviljats fraktkredit gäller betalning ombord med betalkort eller swish.

## Lågr pristaxa för småfordon på redan inbokade turer.

För småfordon som transporteras på bilfärjans redan inbokade turer finns fasta priser som är lika för alla öar. För kunder som inte har beviljats fraktkredit gäller kontant betalning ombord.

Priserna för småfordon gäller även för lastfärjan på morgonturen från Donsö till Fiskebäck. Alla transporter måste förbokas på lastfärjans telefon 0705-69 64 70.

Bil max vikt 3,5 ton	enkel resa 300 kr inkl moms.
Bil max vikt 3,5 ton + släp	enkel resa 400 kr inkl moms.
Bilsläpkärra	enkel resa 200 kr inkl moms.

## Bokning av transport

Transport utförs i beställningstrafik kl 07.00-16.00 (mån-tis, tors-fre) och kl 07.00-18.00 (ons). För bokning vänligen kontakta bilfärjan enligt nedan.

## Kontakt

Bilfärjan Ärlan: 0705-696480, bilfarjan@styrsobolaget.se

## Beställningstrafik utanför fraktavtalet.

Styrsöbolaget utför transporter enligt beställning utanför trafikavtalets tider om möjlighet finns och till priser utan frakttöd.

För prisuppgift och bokning vänligen kontakta bilfärjan, se ovan.

## Trafiken utförs av Styrsöbolaget på uppdrag av Göteborgs Stad, Trafikkontoret.

Styrsöbolaget, Box 5085, 426 05 V Frölunda. Telefon 031-69 64 00, fax: 031-69 42 85, www.styrsobolaget.se.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2021-10-14

Diarienummer 3760/18

**Handläggare**

Jörgen Johansson/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon:

E-post: jorgen.johansson@trafikkontoret.goteborg.se

## Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att anta förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård enligt bilaga 5 och 6 till trafikkontorets tjänsteutlåtande
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att delegera till trafiknämnden att utföra justering med KPI-index av avgifterna enligt bilaga 5 och 6 i trafikkontorets tjänsteutlåtande.
3. Trafiknämnden förklarar uppdraget att ta fram ett förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård (TN 2021-02-11, § 34) för fullgjort.

### Sammanfattning

Enligt reglementet för Göteborgs trafiknämnd ska nämnden ansvara för fraktrafiken till södra skärgården.

Efter beslut från Trafikverket om att stadsbidrag för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård skulle avvecklas. Påbörjades en nedtrappning av bidraget från och med 2019 för att helt upphöra 2021.

I gällande förslag till ny taxa för gods- och fordonstrafik har priserna korrigerats och indexuppräknats så att de harmoniserar med dagens penningvärde och beräknas få en kostnadstäckning som med marginal speglar det ursprungliga syftet, dvs ca 30 % kostnadstäckning i form av avgifter. Resterande del, dvs ca 70% täcks av trafiknämndens driftbudget. Förslag till ny modell är beräknad utifrån ett historiskt transportmönster varför justeringar utifrån eventuella förändringar kan bli aktuella. Förslaget bygger på att avgifter regleras utifrån KPI-index årligen.

Förslag till ny enhetlig taxa innebär att transporter av mindre fordon gynnas framför tyngre, vilket innebär minskad belastning på öarnas vägnät och miljö. Vidare har taxan reformerats, så att den möjliggör utvecklingen även på öarna som ligger lite längre bort, exempelvis Vrångö.

### Bedömning ur ekonomisk dimension

Den huvudsakliga aspekten i detta tjänsteutlåtande är ur en ekonomisk dimension, se ärendet.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

## **Bedömning ur social dimension**

Trafikkontoret har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

## **Bilagor**

1. PM Juridiska förutsättningar för fraktavgifter
2. Synpunkter email
3. Synpunkter angående indexuppräkning frakttaxan
4. Synpunkter email
5. Förslag till nya taxor – gods
6. Förslag till nya taxor - fordon

## Ärendet

Enligt trafiknämndens reglemente som kommunfullmäktige beslutat om ansvarar trafiknämnden för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Trafiknämnden gav 2021-02-11 § 34 trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Trafikkontoret föreslår trafiknämnden föreslå kommunfullmäktige att besluta om förslag till ny taxa.

## Beskrivning av ärendet

Fraktfärjorna i Göteborgs södra skärgård finns till för att täcka allmänhetens fraktbehov ut till öarna. Syftet är att stödja dagliga aktiviteter för privatpersoner, kommunala förrättningar och privata företag som bedriver näringsverksamhet i Göteborgs södra skärgård.

En ny avtalsperiod för fraktrafiken påbörjades den 1 november 2019 och löper i 5 år med möjlig förlängning. Utföraren ska ha kapacitet att frakta fordon i den omfattning som normalt transporterats dagligen de senaste åren, med ett påslag av 4 % årligen för att säkerställa ev. framtida volymökning. Som basvärde räknas 2016 års volym.

Sedan 2016 har trycket på nybyggnationer i skärgården varit stort. Denna ökade tillväxt lär sannolikt fortsätta ytterligare i några år innan man kan ana en avmattning.

Denna kostnadsökning utöver avtal, är en direkt konsekvens av alla byggprojekt som byggs eller nyligen avslutats i Göteborgs södra skärgård.

### Statsbidraget upphörande

Trafikverket beviljade tidigare Göteborg Stad statsbidrag för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård enligt förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Trafikverket fattade senare beslut om att statsbidraget till staden skulle avvecklas eftersom det enligt förordningen endast kunde utgå bidrag till färjeleder som drivs av enskilda. Bidrag enligt förordningen kunde, enligt Trafikverket, inte utgå till staden eftersom fraktrafiken i södra skärgården drevs av det allmänna/offentliga.

2019 påbörjades nedtrappningen av bidraget med 1/3 per år. Trafikverket avvecklade således statsbidraget stegvis och bidraget upphörde helt 2021. Vilket innebär att den delen av kostnaderna som inte täcks av avgifter belastar trafiknämndens driftbudget.

### Dagens frakttaxor

Fraktintäkterna består idag av ca 1/3 godsfärja samt 2/3 bilfärja. De olika priserna på frakt till öarna beror på avståndet till respektive ö. Terminalen har flyttats från Saltholmen till Fiskebäck. Det har lett till att färjornas gångtider har ändrats.

Differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela skärgården skall leva. Idag finns flera olika alternativ som främjar att ta med fler bilar snarare än det motsatta.

2019 hade kostnaderna endast en täckningsgrad på 20 %.

Idag är endast godstaxan (stycke gods) en enhetlig taxa (inte fordon). Detta innebär att det i dagsläget kostar mer att ta ett fordon med bilfärja till de öar som ligger längre söderut.

## Förvaltningens bedömning

### **Alternativ lösning – delat ekonomiskt ansvar mellan kommun och förening**

Staden kommer inte få fortsatt statligt stöd för att bedriva fraktrafiken. Statsbidraget upphör helt år 2021.

För att gemensamt hitta en lösning på frågan med det uteblivna statsbidraget, startade trafikkontoret samtal med representanter för delar av de boende på öarna genom föreningen SSIS - Södra skärgården i samverkan. Diskussioner fördes om en ekonomisk förening i stället skulle kunna driva fraktrafiken och för detta erhålla statligt bidrag. En förutsättning för att en förening ska kunna få statligt stöd är att avtal, som sätter upp ramar och garantier för uppdraget, tecknas med Trafikverket och trafikkontoret.

SSIS bad trafikkontoret om juridisk hjälp och annat stöd för att bilda en ekonomisk förening. Enligt trafikkontorets bedömning är det inte en uppgift för staden att ta fram stadgar mm för att bilda en ekonomisk förening. Det fick anses falla utanför den kommunala kompetensen. SSIS – Södra skärgården i samverkan har framfört att de saknade resurser för att bilda en ekonomisk förening.

Trafikkontoret gjorde bedömningen att det inte fanns en ekonomisk förening som kunde ansvara för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård i stället för trafiknämnden. Trafikkontoret bedömde därför att den enda möjligheten är att Göteborgs Stad, genom trafiknämnden, kvarstod som ansvarig för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Som följd av detta ansåg trafikkontoret också att det finns behov av att se över taxorna för fraktrafiken.

Trafikkontoret gjorde också bedömningen i samband med detta att det inte var realistiskt att lägga ut verksamheten på privat aktör och att brukarna själva skulle bekosta fraktrafiken. Sådan modell används på exempelvis Kostertrafiken, men skulle för Södra skärgården innebära en orealistisk kostnadsökning jämfört med dagens taxor.

### **Ny taxa**

Inför framtagande av förslag på ny taxa för gods- och fordonstransporter har samråd skett med livsmedelshandlarna, entreprenörer, SSI och i ö-dialogen. Information har även översänts till Västra Götalandsregionen. Frågor och synpunkter kopplade till samrådet bevaras i bilaga 1 till 4.

Förslag på ny taxa har reformerats, så att den möjliggör utvecklingen även på öarna som ligger lite längre bort, exempelvis Vrångö.

En översyn har gjorts över hur prissättningen görs mellan de olika fordonsslagen för att premiera dem som belastar vägnät och miljö minst.

Idag kan det till exempel innehålla mängdrabatter vid transport av flera fordon av en och samma kund vid samma tillfälle. Sedan lång tid tillbaka har det funnits ett önskemål från dåvarande SDN Södra skärgården om att ha en enhetstaxa med samma pris till samtliga öar.

Nuvarande taxa har inte räknats upp mot index sedan 1997. I förslaget till ny modell har priserna därför korrigerats så att de harmoniserar med dagens penningvärde och beräknas få en kostnadstäckning som med marginal speglar det ursprungliga syftet, dvs ca 30 % kostnadstäckning i form av avgifter. Förslag till ny modell är beräknad utifrån ett



historiskt transportmönster varför justeringar utifrån eventuella förändringar kan bli aktuella. Förslaget bygger på att avgifter regleras utifrån KPI-index årligen.

En omstrukturering av taxorna medför att vissa kostnadsslag och öar får en mindre höjning, medan andra trafikslag och destinationer kommer få en högre höjning. Förslaget till ny taxa speglar skärgårdens behov samtidigt som det värnar såväl den enskilde som företagaren, vägnätet och miljön.

Mikael Hagberg

Avdelningschef

Kristina Lindfors

Trafikdirektör

## Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

§ 557, 3760/18

### Beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att anta förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård enligt bilaga 5 och 6 till trafikkontorets tjänsteutlåtande
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att delegera till trafiknämnden att utföra justering med KPI-index av avgifterna enligt bilaga 5 och 6 i trafikkontorets tjänsteutlåtande.
3. Trafiknämnden förklarar uppdraget att ta fram ett förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård (TN 2021-02-11, § 34) för fullgjort.

### Tidigare behandling

Bordlagt TN 2021-11-18 § 512

### Handlingar

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2021-10-14

Trafikkontorets skriftliga information från 2021-11-22

Protokollsutdrag TN 2021-11-18 § 512

Återremissyrkande från Henrik Munck (-), tillika yttrande från (D) (protokollsbilaga 1, § 557)

Yttrande från (S) (protokollsbilaga 2, § 557)

### Yrkanden

Ordförande Toni Orsulic (M) yrkar bifall till trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Henrik Munck (-) yrkar bifall till eget återremissyrkande.

Gertrud Ingelman (V), Blerta Hoti (S) och Karin Pleijel (MP) yrkar bifall till trafikkontorets förslag och avslag på återremissyrkandet från Henrik Munck (-).

### Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer först proposition på yrkandet från Henrik Munck (-) mot att ärendet ska avgöras idag. Han finner att ärendet ska avgöras idag.

Ordförande Toni Orsulic (M) ställer sedan proposition på bifall och avslag på trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden bifaller trafiknämndens förslag.



**Utdrag ur protokoll**

Sammanträdesdatum: 2021-12-16

**Protokollsanteckning**

Henrik Munck (-) anmäler följande protokollsanteckning: Beslutsunderlaget har förändrats sedan bordläggningen i november varför hela ärendet istället borde återtas av förvaltningen.

**Reservation**

Henrik Munck (-) reserverar sig mot trafiknämndens beslut till förmån för eget yrkande.

**Dag för justering**

2021-12-20

**Vid protokollet**

**Sekreterare**

Sara Olsson

**Ordförande**

Toni Orsulic (M)

**Justerande**

Karin Pleijel (MP)

**Yrkande** Henrik Munck

**Särskilt yttrande** Joakim Rosdahl

16 dec 2021

## **Taxa för frakttrafiken i Södra skärgården**

### ***Förslag till beslut i trafiknämnden:***

Ärendet återremitteras med uppdrag till Trafikkontoret att ta fram ett beslutsunderlag i linje med beslutet i trafiknämnden 11 februari 2021:

*1. Utformning av ny taxa för frakttrafiken i Göteborgs södra skärgård ska värna en levande skärgård och ge boende och verksamheter i skärgården liknande förutsättningar som i övriga Göteborg.*

### **Yrkandet**

Godstrafiken till Södra skärgården är en ersättning för att det inte finns fast infrastruktur, och det är viktigt att boende och verksamheter ges liknande förutsättningar som i övriga Göteborg.

**Yttrande**  
2021-12-15

(Socialdemokraterna)

Ärende nr 8

## **Yttrande angående förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård**

### **Yttrandet**

Vi socialdemokrater anser att det är viktigt med en levande skärgård och öppen dialog med olika aktörer. Ny taxa för fraktrafiken innebär både en höjning av självfinansieringsgraden från 20% till 30% och en justering av taxor till olika destinationer. Både när det gäller ökad självfinansieringsgrad och förändring av taxor så är det svårt att få alla nöjda. Vi förutsätter att förvaltningen fortsätter ha dialog med berörda och att justeringar av taxan kan ske i framtiden om den nya taxan bedöms som orättvis eller på annat sätt behöver justeras. Det är rimligt att en taxa som är finansierad till 70% av skattekollektivet i de allra flesta lägen ska vara billigare än privat ordnad frakt.

För transparensens skull är det viktigt att stadens kostnader för fraktrafiken redovisas. Vi har fått en kostnadsredovisning för 2019. Vi skulle även se att historiska kostnader redovisas och även framtida kostnader, samt att det till nästa taxerevidering även undersöks hur den förändrade taxan eventuellt har påverkat trafiken.

Vi tror att det är bra att taxan indexregleras så det blir en tydlighet och en förutsägbarhet att om hur taxan kommer utvecklas. Men om exempelvis stadens kostnader för fraktrafiken skulle minska med mer effektiva eller större färjor så bör i ett sådant läge även taxan ses över.

Med detta sagt så väljer vi idag att bifalla förslaget till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård.



## Frakttrafik Södra Skärgården

### § 387, 3760/18

#### Beslut

1. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande som en komplettering till tidigare förslag i tjänsteutlåtanden Förslag till ny taxa för frakttrafiken i Göteborgs södra skärgård och Komplettering förslag till ny taxa för frakttrafiken i Göteborgs södra skärgård och som trafikkontorets svar på återremissen från kommunfullmäktige 2022-05-18 § 431.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa ny taxa för frakttrafiken i Göteborgs södra skärgård i enlighet med bilaga 2 och 3 till trafikkontorets tjänsteutlåtande samt att kostnadsjusteringen ska implementeras under två år, i enlighet med alternativ två i trafikkontorets tjänsteutlåtande.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa principer för årlig indexjustering med konsumentprisindex (KPI), basmånad oktober 2022.
4. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa tidpunkt för införande av ny taxa för frakttrafik i Göteborgs södra skärgård till 1 januari 2024.

#### Handling

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från 2022-10-25

#### Yrkanden

Ordförande Toni Orsulic (M) yrkar bifall på trafikkontorets förslag.

#### Propositionsordning

Ordförande Toni Orsulic (M) finner att det endast finns ett förslag till beslut, det vill säga bifall till trafikkontorets förslag. Han finner att trafiknämnden bifaller trafikkontorets förslag.

#### Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

#### Dag för justering

2022-12-07



---

**Utdrag ur protokoll**  
Sammanträdesdatum: 2022-11-25

## Vid protokollet

**Sekreterare**

Sara Olsson

**Ordförande**

Toni Orsulic (M)

**Justerande**

Karin Pleijel (MP)

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2022-10-25

Diarienummer 3760/18

**Handläggare**

Jörgen Johansson/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon:

E-post: jorgen.johansson@trafikkontoret.goteborg.se

## Svar på återremiss Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### Förslag till beslut

I trafiknämnden

1. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande som en komplettering till tidigare förslag i tjänsteutlåtanden Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård och Komplettering förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård och som trafiknämndens svar på återremissen från kommunfullmäktige 2022-05-18 § 431.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård i enlighet med bilaga 2 och 3 till trafikkontorets tjänsteutlåtande samt att kostnadsjusteringen ska implementeras under två år, i enlighet med alternativ två i trafikkontorets tjänsteutlåtande.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa principer för årlig indexjustering med konsumentprisindex (KPI), basmånad oktober 2022.
4. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa tidpunkt för införande av ny taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård till 1 januari 2024.

### Sammanfattning

Vid kommunstyrelsens sammanträde 2022-05-18 § 431 fattades beslut om att återremittera ärendet till trafiknämnden för att inhämta och redogöra för fler alternativa scenarier gällande täckningsgrad av den nya taxan för fraktrafiken. Återremissen innebar även att trafiknämnden skulle utreda och redogöra för hur en ny taxa succesivt kan implementeras över tid med målsättningen att undvika allt för stor kostnadsutveckling uppstår direkt vid införandet.

Göteborgs Stad erhöll tidigare stadsbidrag för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård enligt förordning (1989:891) om stadsbidrag till enskild väghållning. Efter beslut från Trafikverket om att statsbidraget till staden skulle avvecklas och upphöra 2021 innebär detta att den delen av kostnaderna som inte täcks av avgifter från fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård belastar trafiknämndens driftbudget.

Trafiknämnden fattade vid sammanträde 2021-12-16 § 557 beslut om att till kommunfullmäktige förorda det alternativ till fördelning och finansiering av fraktrafiken som innebar en ungefärlig kostnadstäckning på 30 procent i form av avgifter. Beslutet grundades på att nuvarande taxa inte har räknats upp mot index sedan 1997. Enligt stadens anvisningar för hantering av taxor och avgifter är det viktigt att indexreglering sker årligen för att inte urholka taxan över tid. I förslag till ny taxemodell upprätthålls det



förhållande som tidigare utgjorts av statligt bidrag och avgifter från fraktrafiken i kombination med skattemedel.

Trafikkontoret förordar en implementering av förslag till ny taxemodell genomförs i två steg, under två år. Där det första året innebär att den höjning som föreslås i den nya modellen implementeras, motsvarande 30 procent. För att under det andra året höjas ytterligare genom att priserna justeras efter inflationen. I skrivande stund motsvarar inflationen sedan oktober 2019 en ökning på 10,5 procent.

Rådande världsläge och stigande inflation får påverkan på samhället i stort. Den totala kostnaden för fraktrafiken uppgick 2021 till omkring 17,3 miljoner kronor. Med nuvarande inflation motsvaras den prognosticerade kostnaden för 2022 till omkring 18,8 mnkr. Med ökad inflationstakt ökar kostnaderna kopplade till fraktrafiken successivt. En successiv implementering innebära att andelen som finansieras genom kommunala skattemedel under en längre period skulle vara större.

## **Bedömning ur ekonomisk dimension**

### **Fler alternativa scenarier gällande täckningsgrad av den nya taxan för fraktrafiken.**

I de tre scenarier som presenterades för trafiknämnden vid sammanträde 2021-12-16 § 557 redogjordes för möjliga alternativ till fördelning och finansiering av fraktrafiken. De olika scenarierna som presenterades för trafiknämnden togs fram efter omvärldsbevakning av andra kommuner med liknande fraktbehov. Av denna undersökning framgick att prisbilden för de kunder som utnyttjar fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård är klart förmånligare än på andra håll i landet.

Scenario 1 innebar att upprätthålla förhållandet 30-35 procent som tidigare utgjorts av statligt bidrag och avgifter från fraktrafiken i kombination med skattemedel. Förslaget innebar att 30 procent skulle finansieras med hjälp av avgifter från fraktrafiken och resterande del finansieras med hjälp av skattemedel genom trafiknämndens driftbudget.

Scenario 2 innebar att 50 procent skulle finansieras med hjälp av avgifter från fraktrafiken och 50 procent med hjälp av skattemedel genom trafiknämndens driftbudget.

Scenario 3 innebar att fraktrafiken skulle bära sina egna kostnader och till 100 procent finansieras med hjälp av avgifter från fraktrafiken.

Trafiknämnden fattade vid sammanträde 2021-12-16 § 557 beslut om att till kommunfullmäktige förorda scenario 1. Enligt stadens anvisningar för hantering av taxor och avgifter är det viktigt att indexering sker årligen för att inte urholka taxan över tid. Beslutet grundades på att nuvarande taxa inte har räknats upp mot index sedan 1997. I förslaget korrigerades därför priserna för att harmonisera med dåvarande penningvärde och spegla det ursprungliga syftet, det vill säga en ungefärlig kostnadstäckning på 30 procent i form av avgifter. Detta scenario motsvarade även den fördelning som fram till och med 2021 hade uppehållits genom att fraktrafiken erhöll statligt bidrag.

Vid framtagandet av förslag till ny modell för fraktrafiken innebar förhållandet i kostnadstäckning, utan beslut om ny modell, att 20 procent finansierades genom avgifter för fraktrafiken och resterande del genom trafiknämndens driftbudget. Med anledning av det rådande världsläget motsvarar förhållandet i kostnadstäckning i skrivande stund, utan

beslut om en ny taxemodell, att 15 procent finansieras genom avgifter från fraktrafiken och resterande del genom trafiknämndens driftbudget.

Under 2022 har kostnaderna för diesel och fraktrafiken hittills ökat med omkring en miljon kronor. 2021 var den totala kostnaden för fraktrafiken 17,3 mnkr och för 2022 är den prognosticerade kostnaden omkring 18,8 mnkr. De förväntade kostnaderna för fraktrafiken förväntas öka med omkring 9 procent år 2022 i jämförelse med föregående år. Rådande läge i Europa tillsammans med en kraftigt stigande inflation får stor påverkan på samhället. För fraktrafiken blir detta påtagligt inte minst genom kraftigt höjda bränslepriser.

### **Successivt införande av ny taxa för fraktrafiken med målsättning att inte alltför stor kostnad uppstår vid införandet**

I återremissen från kommunfullmäktige 2022-05-18 § 431 uppdras trafiknämnden att utreda och redogöra för hur en ny taxa successivt kan implementeras över tid med målsättningen att undvika allt för stor kostnadsutveckling uppstår direkt vid införandet. Nedan redogörs för två alternativ till successiv implementering av förslag på modell till ny taxa.

#### **Alternativ ett:**

Att implementera ny beräkningsmodell för frakttaxan successivt är en fullt möjlig lösning. Ett alternativ är att under en treårsperiod genomföra en successiv höjning med omkring 13,5 procent per år (beräkning gjord utifrån juliindex 2022). Motsvarande succesiva implementering behöver även göras för de medborgare och näringsidkare som bor på öar längre bort i skärgården, där den nya beräkningsmodellen innebär minskade avgifter. En sådan lösning innebär större osäkerheter eftersom beräkningarna grundas på antaganden om transportmönster och inflation över tid. Vidare skulle en sådan hantering kräva mer administration, framför allt för Styröbolaget.

Tillsammans med stigande inflation skulle ett successivt införande enligt alternativet ovan innebära att trafiknämnden skulle behöva bära en större del av kostnaderna under en längre period. Detta är en fullt genomförbar lösning men skulle kunna komma att kräva prioriteringar av annan verksamhet. Vidare skulle en successiv implementering innebära att en differentierad taxa skulle vara implementerad först år 2026 och således också motverka det sociala perspektivet att hela skärgården ska leva. Det vill säga att det ska vara attraktivt att vara näringsidkare samt att bygga även på de öar som ligger längre bort i södra skärgården.

<b>Fordon</b>	<b>Ö</b>	<b>Aktuell taxa enkel/tor</b>	<b>Förslag på ny taxa enkel/tor</b>	<b>2022*</b>	<b>2024**</b>	<b>2025***</b>	<b>2026</b>
Boogie-lastbil	Asperö	300/520	600/1200	663/1226	+100/269	+100/269	+100/269

Fordon	Ö	Aktuell taxa enkel/tor	Förslag på ny taxa enkel/tor	2022*	2024**	2025***	2026
Boogie-lastbil	Vrångö	780/1560	600/1200	663/1226	+100/269	+100/269	+100/269
Lätt lastbil	Asperö	220/440	360/720	398/796	+47/119	+47/119	+47/119
Lätt lastbil	Vrångö	660/1320	360/720	398/796	+47/119	+47/119	+47/119

\*10,5% inflation från 2019 till införande år, i detta exempel 2022 men i själva verket till 2024-2026

\*\* + kostnad från aktuell taxa idag, uppräknat med 1/3 + inflation från 2019)

\*\*\*+ kostnad från aktuell taxa idag, uppräknat med 1/3 + inflation från 2019)

\*\*\*\*+ kostnad från aktuell taxa idag, uppräknat med 1/3 + inflation från 2019

### Alternativ två:

Utifrån rådande världsläge förespråkar trafikkontoret i stället alternativet att successivt implementera beräkningsmodell för frakttaxan genom att genomföra höjningen i två delar. I den första delen, med start från och med 1 januari 2024, genomförs den höjning som föreslås i nuvarande taxemodell. Det vill säga att priser för fraktrafiken uppräknas med index till och med år 2019, motsvarande omkring 30 procent. Från och med 1 januari 2025 justeras priser efter återstående inflationsjustering, det vill säga från år 2019 till oktoberindex 2023. I skrivande stund är inflationen omkring 10,5 procent sedan oktober 2019.

Fordon	Ö	Aktuell taxa (idag) enkel/tor	Förslag till ny taxa	2024 *	2025 (+ 10,5%**)	År 2026 -
Boogielastbil	Asperö	300/520	600/1200kr	600/1200	663/1326	Årlig indexuppräkning
Boogielastbil	Vrångö	780/1560	600/1200	600/1200	663/1326	Årlig indexuppräkning
Lätt lastbil	Asperö	220/440	360/720	360/720	398/796	Årlig indexuppräkning
Lätt lastbil	Vrångö	660/1320	360/720	360/720	398/796	Årlig indexuppräkning

\*Cirka 30 procent, enligt föreslagen modell fram till och med 2019

\*\*Inflation från 2019 till införande år, i detta exempel 2022 (i själva verket år 2025)

I båda förslagen till en successiv implementering kommer en årlig indexuppräkning med senast kända oktoberindex att genomföras.

## Bedömning ur ekologisk dimension

Förslaget innebär att tunga fordon inte längre kommer att ges mängdrabatter. Det ska inte vara förmånligt att belasta ett underdimensionerat vägnät utan snarare minska de tunga transportererna på öarna vilket värnar såväl boende, besökare och miljö på öarna.

## Bedömning ur social dimension

Idag är kostnaderna för fraktrafik till olika öar beroende av avstånd, där längre avstånd innebär högre kostnader och kortare avstånd lägre kostnader. Differentierade priser är negativt ur perspektivet att hela skärgården skall leva. En enhetlig taxa i södra skärgården skulle möjliggöra ytterligare utveckling på de öar som även ligger längre bort som exempelvis Vrångö. I första hand kommer medborgare och näringsidkare att påverkas av indexjusteringar, vilket är ett resultat av rådande världsläge.

## Bilagor

1. PM Juridiska förutsättningar för fraktavgifter
2. Förslag till nya taxor – gods
3. Förslag till nya taxor – fordon
4. Trafiknämndens tjänsteutlåtande datum 2021-10-14
5. Trafiknämndens tjänsteutlåtande datum 2022-02-28
6. Protokollsutdrag TN 2021-12-16, § 557
7. Protokollsutdrag KS 2022-05-18 § 431

## Ärendet

Enligt trafiknämndens reglemente som kommunfullmäktige beslutat om ansvarar trafiknämnden för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Trafiknämnden gav 2021-02-11 § 34 trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Trafikkontoret föreslår trafiknämnden föreslå kommunfullmäktige att besluta om förslag till ny taxa.

## Beskrivning av ärendet

Trafikverket beviljade tidigare Göteborg Stad statsbidrag för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård enligt förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Trafikverket fattade senare beslut om att statsbidraget till staden skulle avvecklas eftersom det enligt förordningen endast kunde utgå bidrag till färjeleder som drivs av enskilda. Bidrag enligt förordningen kunde, enligt Trafikverket, inte utgå till staden eftersom fraktrafiken i södra skärgården drevs av det allmänna/offentliga.

2019 påbörjades nedtrappningen av bidraget med 1/3 per år. Trafikverket avvecklade således statsbidraget stegvis och bidraget upphörde helt 2021. Vilket innebär att den delen av kostnaderna som inte täcks av avgifter belastar trafiknämndens driftbudget.

## Förvaltningens bedömning

Staden kommer inte få fortsatt statligt stöd för att bedriva fraktrafiken. Statsbidraget upphörde helt år 2021. Efter att ha undersökt möjliga lösningar på frågan med det uteblivna stadsbidraget gjorde trafikkontoret bedömningen att den enda möjligheten är att Göteborgs Stad, genom trafiknämnden, kvarstår som ansvarig för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Som följd av detta anser trafikkontoret också att det finns behov av att se över taxorna för fraktrafiken.

Nuvarande taxa har inte räknats upp mot index sedan år 1997. Enligt stadens anvisningar för hantering av taxor och avgifter är det viktigt att indexering sker årligen för att inte urholka taxan över tid. I förslaget till ny taxemodell korrigerades priserna för att få en kostnadstäckning som speglar det ursprungliga syftet och kompenserar bortfallet av tidigare statligt bidrag, det vill säga cirka 30 procent kostnadstäckning i form av avgifter. Förslag till ny modell är beräknad utifrån ett historiskt transportmönster varför justeringar utifrån eventuella förändringar kan bli aktuella. Förslaget bygger på att avgifter regleras utifrån KPI-index årligen.

Rådande världsläge och stigande inflation får påverkan på samhället i stort. Den totala kostnaden för fraktrafiken uppgick 2021 till omkring 17,3 miljoner kronor. Med nuvarande inflation motsvaras den prognosticerade kostnaden för 2022 till omkring 18,8 mnkr. Med ökad inflationstakt ökar kostnaderna kopplade till fraktrafiken successivt. En successiv implementering skulle således innebära att andelen som finansieras genom kommunala skattemedel under en längre period skulle vara större. Trafikkontoret förordar därför alternativ ett, det vill säga att successivt implementera beräkningsmodell för frakttaxan genom att genomföra höjningen i två delar. I den första delen, med start från och med 1 januari 2024, genomförs den höjning som föreslås i nuvarande taxemodell. Det vill säga att priser för fraktrafiken uppräknas med index till och med år 2019, motsvarande omkring 30 procent. Från och med 1 januari 2025 justeras priser efter återstående inflationsjustering, det vill säga från år 2019 till oktoberindex 2023. I skrivande stund är inflationen omkring 10,5 procent sedan oktober 2019.

Mikael Hagberg

Avdelningschef

Kristina Lindfors

Trafikdirektör

## Juridiska förutsättningar avseende uttag av avgifter för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### Bakgrund

Inför samrådet för ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård den 23 september 2021 inkom synpunkter till trafikkontoret rörande de juridiska förutsättningarna för Göteborgs Stad att ta ut avgift för fraktrafiken. Synpunkterna besvarades per e-post innan samrådsmötet. Under samrådsmötet uppkom ytterligare frågor rörande de principer som gäller för kommunala avgifter och därefter har fler synpunkter och frågor rörande reglerna för avgiftsuttaget inkommit per e-post till trafikkontoret.

Undertecknad har fått i uppdrag av trafikkontoret att belysa de juridiska frågeställningar som har lyfts före, under och efter samrådsmötet.

### Syfte

Syftet med detta PM är att försöka klarlägga de juridiska förutsättningarna avseende uttag av avgifter för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. PM:et ska därigenom försöka besvara de juridiska frågor som ställts innan, under och efter samrådsmötet

Flera av de synpunkter och frågor som har framförts per e-post och under samrådsmötet berör politiska ställningstaganden snarare än juridiska frågeställningar. Detta PM är dock begränsat till att behandla de juridiska frågeställningarna för att tydliggöra de juridiska ramarna som Göteborgs Stad har att förhålla sig till vid ett beslut om nya taxor.

### Rättsutredning

#### *Det kommunala väghållaransvaret*

Det svenska vägnätet består av statliga allmänna vägar (riksvägar och länsvägar), av kommunala gator och vägar samt av enskilda vägar. Kommunens skyldighet att sköta väghållningen, dvs. driften och underhållet av vägarna, gäller först och främst gator inom detaljplaner där kommunen är huvudman för allmän plats (se 6 kap. 21 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL). Kommunen kan också ansvara för väghållning av allmän väg i kommunen om regeringen har beslutat att kommunen ska vara väghållare (se 5 § väglagen (1971:948)). Om kommunen är fastighetsägare kan kommunen som varje annan fastighetsägare ha ett ansvar för enskild väg som är till nytta för fastigheten. Detta ansvar kan vara direkt eller indirekt. Det indirekta ansvaret kan utövas t.ex. genom en samfällighetsförening enligt reglerna i anläggningslagen (1973:1149).

Även om en kommun kan vara ansvarig för såväl vissa allmänna vägar som för kommunala vägar och gator samt för enskilda vägar, är det viktigt att särskilja de olika vägarna/gatorna åt eftersom olika lagar gäller för olika delar av vägnätet. Såsom framgår ovan omfattas de allmänna vägarna av väglagen medan ansvaret för de kommunala gatorna och vägarna regleras i framförallt PBL. För de enskilda vägarna gäller istället

anläggningslagen. Vilken lag som är tillämplig avgör omfattningen av kommunens ansvar som väghållare.

#### *Ansvar för fraktfärjor i södra skärgården*

Vägarna som leder till hamnen i Fiskebäck utgörs av kommunala vägar och gator, vilket innebär att PBL reglerar omfattningen av kommunens ansvar för vägnätet. Detta medför att förhållandena skiljer sig åt i jämförelse med norra skärgården. Till hamnen i Lilla Varholmen leder en allmän väg, vilket innebär att väglagen reglerar omfattningen av väghållarens ansvar för den vägen. Enligt väglagens bestämmelser utgör vägfärjan som trafikerar Lilla Varholmen och Hönö en väganordning som väghållaren ansvarar för (se 2 § väglagen).

PBL innehåller inga motsvarande bestämmelser till väglagens regler om ansvar för väganordningar och reglerar inte ansvaret för färjetrafik. Kommunen har enligt PBL visserligen en skyldighet att efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ordna de gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för, så att platserna kan användas för deras avsedda ändamål (se 6 kap. 18 § PBL). Skyldigheten är dock begränsad till just gator och allmänna platser. Det går inte att likställa en fraktfärja med gator och allmänna platser vid tillämpningen av PBL. Det finns inte heller någon skyldighet för kommunen enligt PBL att tillse att någon annan tillhandahåller fraktfärjor.

Det finns vidare inte någon annan lag som ålägger kommunen en generell skyldighet att tillhandahålla frakttjänster, vare sig med färja eller på annat sätt. När det gäller fraktfärjor i södra skärgården kan dock tillhandahållandet av denna tjänst ses som en angelägenhet av allmänt intresse som ryms inom kommunens allmänna kompetens (se 2 kap. 1 § kommunallagen). Det beror på att det finns en risk för att behovet av frakt av varor och fordon till södra skärgården inte skulle tillgodoses i tillräcklig utsträckning om kommunen inte tillhandahöll sådana färjor, vilket skulle kunna hämma utvecklingen i södra skärgården. Det är dock skillnad på vad kommunen är skyldig att göra enligt lag och vad kommunen får ägna sig åt inom ramen för den allmänna kompetensen. De uppgifter som ryms inom kommunens allmänna kompetens är frivilliga för kommunen, vilket innebär att tillhandahållandet av en fraktfärja är ett frivilligt åtagande för kommunen och ingen lagstadgad skyldighet.

#### *Avgift för frakt med fraktfärja*

Om det hade funnits en lagstadgad skyldighet för kommunen att tillhandahålla fraktfärjor skulle det också ha krävts stöd i lag eller annan författning för att kommunen skulle ha rätt att ta ut avgifter för tjänsten (se 2 kap. 5 § kommunallagen). Som jämförelse är kommunen enligt PBL ålagd att ansvara för underhållet av gator och allmänna platser som kommunen är huvudman för (se 6 kap. 21 § PBL). Det krävs då ett uttryckligt lagstöd för att kommunen ska kunna ta ut avgifter för den tjänsten. Ett sådant lagstöd finns för vissa utgifter för markförvärv, iordningsställande och förbättring av gator (se 6 kap. 24 § PBL). Kommunen får dock inte ta ut avgifter för drift och underhåll av gator och allmänna platser.

Såsom påtalats ovan tillhandahåller kommunen i detta fall fraktfärjor med stöd av den allmänna kompetensen. Eftersom det inte är en lagstadgad skyldighet för kommunen att tillhandahålla fraktfärjor, har kommunen en generell rätt att ta ut avgifter för tjänsten (se 2 kap. 5 § kommunallagen). Bestämmelsen innebär dock inte att kommunen måste



finansiera tjänsten med stöd av avgifter utan kan istället välja att finansiera tjänsten helt eller delvis med skattemedel.

Om kommunen väljer att ta ut avgifter för tillhandahållandet av fraktfärjor får inte kommunen ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för frakttjänsten (se 2 kap. 6 § kommunallagen). Det finns därmed inget juridiskt hinder mot att kommunen fattar ett beslut om att höja avgifterna i fall kommunens kostnader för frakttjänsten ökar. Kommunen får dock som utgångspunkt inte fatta beslut som innebär att avgifterna höjs för tjänster som redan har utförts. Sådana retroaktivt tungade beslut för kommunens medlemmar får endast fattas om det finns synnerliga skäl för det (se 2 kap. 4 § kommunallagen). Förhållandet att kostnadsökningar tidigare inte föranlett någon avgiftshöjning utgör dock inget hinder mot att höja avgifterna för tjänster som kommer utföras framöver, så länge avgifterna för dessa tjänster inte överstiger kommunens kostnader.

### *Likställighetsprincipen*

Om avgift tas ut för frakt av gods via fraktfärjan måste kommunen beakta likställighetsprincipen. Likställighetsprincipen innebär i detta fall att kommunen måste behandla sina medlemmar lika när de använder sig av fraktfärjorna, om det inte finns sakliga skäl för något annat (se 2 kap. 3 § kommunallagen). Kommunen får t.ex. inte ha olika avgifter för frakttjänsten beroende av om personen som använder tjänsten är åretruntboende eller säsongboende (se rättsfallet RÅ 1996 ref. 9). Likställighetsprincipen förhindrar dock inte kommunen från att ta ut avgifter för användning av fraktfärja på grund av att medlemmar i kommunen som bor på fastlandet inte har samma behov av att nyttja frakttjänster. Likställighetsprincipen förhindrar inte heller kommunen från att ta ut avgifter för användning av fraktfärja på grund av att användningen av kommunala gator och vägar är avgiftsfri. I det sistnämnda fallet rör det sig om två olika tjänster som regleras i olika lagar.

### *Sammanfattning*

Det finns ingen lagstadgad skyldighet för kommunen att tillhandahålla fraktfärja i södra skärgården. Däremot får kommunen med stöd av den allmänna kompetensen tillhandahålla den tjänsten. Eftersom tillhandahållandet av fraktfärja är ett frivilligt åtagande för kommunen, får kommunen ta ut avgifter för att finansiera tjänsten. Kommunen är dock inte tvungen att ta ut avgifter utan kan helt eller delvis finansiera tillhandahållandet av fraktfärja med skattemedel.

Om kommunen väljer att ta ut avgifter för tillhandahållandet av fraktfärja får inte kommunen ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för tjänsten. Kommunen får dock som utgångspunkt inte fatta beslut som innebär att avgifterna höjs för tjänster som redan har utförts. Sådana retroaktivt tungade beslut för kommunens medlemmar får endast fattas om det finns synnerliga skäl för det. Kommunen måste vidare behandla kommunmedlemmarna lika när de använder sig av fraktfärjan, om det inte finns sakliga skäl för något annat.

Emma Björneke

Stadsledningskontoret

## Frakttaxa för lastfärjorna Fiskebäck-Södra skärgården

Frakt beräknas normalt per sändning efter vikt eller volym (som omvandlas till vikt).

I vissa fall beräknas frakten efter specialtaxa eller småfordonstaxa. Se även fraktbestämmelser.

I frakterna ingår moms. Vid kontantfrakt avrundas beloppet uppåt till hel krona.

### VIKTTAXA

Vikt i kg	Frakt i kr
1-20	13
21-40	18
41-60	24
61-80	29
81-100	34
101-120	38
121-140	42
141-160	47
161-180	52
181-200	56
201-250	68
251-300	76
301-350	84
351-400	90
401-500	99
501-600	110
601-700	119
701-800	129
801-900	140
901-1000	149
1001-1100	158
1101-1200	168
1201-1300	178
1301-1400	188
1401-1500	199
1501-1600	209
1601-1700	218
1701-1800	229
1801-1900	239
1901-2000	248
2001-2500	298
2501-3000	347
3001-3500	397
3501-4000	447
4001-4500	496
4501-5000	546
5001-6000	645
6001-7000	744
7001-8000	844
8001-9000	943
9001-10000	1041

Per ytterligare påbörjat 1000-tal kg tillkommer- 100 kr.

### LÅNGT GODS

För järn- och stålvaror vars längd överstiger 4 m debiteras 50% tillägg utöver vikttaxan. Annat långt gods vars längd överstiger 6 m fraktberäknas efter lägst

### SPECIALTAXA

Livsmedel	Frakt i kr
Bröd/back eller kartong	3:00
Frukt, grönsaker/kg	0:20
Läsk, öl/back eller kartong	4:00
Specercontainer	51:00
Ägg/kartong	10,45
Övrigt	Frakt i kr
Cykel	10.45
Flaggstång/meter längd	8:00
Fönster, emballerat/m <sup>2</sup>	20:00
Fönster, oemballerat/m <sup>2</sup>	60:00
Isolering/normalpaket	8:00
Julgran/st eller granris/bunt	9:00

### SKRYMMANDE GODS

Avser gods vars vikt per m<sup>3</sup> understiger 250 kg.

Frakt beräknas efter 250 kg/m<sup>3</sup>.

### SVÅRSTUVAT GODS

För gods som vid lastbilstransport betraktas som svårstuvat gods och volymen därför anges i flakmeter, beräknas frakten efter 1650 kg per flakmeter.

200 kg per löpmeter.

**KONTAKT**

Godsfärjan Göta: 0705-696470

Godsmottagning: 0705-696453

***Trafiken utförs av Styröbolaget på uppdrag av Göteborgs Stad, Trafikkontoret.***

Styröbolaget, Box 5085, 426 05 V Frölunda. Telefon 031-69 64 00, fax 031-69 42 85.

[www.styröbolaget.se](http://www.styröbolaget.se)

## Frakttaxa för lastfärjorna Fiskebäck-Södra skärgården

Frakt beräknas normalt per sändning efter vikt eller volym (som omvandlas till vikt).

I vissa fall beräknas frakten efter specialtaxa eller småfordonstaxa. Se även fraktbestämmelser.

I frakterna ingår moms. Vid kontantfrakt avrundas beloppet uppåt till hel krona.

### VIKTTAXA

Vikt i kg	Frakt i kr
1-20	10
21-40	14
41-60	18
61-80	22
81-100	26
101-120	29
121-140	32
141-160	36
161-180	40
181-200	43
201-250	52
251-300	58
301-350	64
351-400	69
401-500	76
501-600	84
601-700	91
701-800	99
801-900	107
901-1000	114
1001-1100	121
1101-1200	129
1201-1300	136
1301-1400	144
1401-1500	152
1501-1600	160
1601-1700	167
1701-1800	175
1801-1900	183
1901-2000	190
2001-2500	228
2501-3000	266
3001-3500	304
3501-4000	342
4001-4500	380
4501-5000	418
5001-6000	494
6001-7000	570
7001-8000	646
8001-9000	722
9001-10000	797

Per ytterligare påbörjat 1000-tal kg tillkommer-76 kr.

### LÅNGT GODS

För järn- och stålvaror vars längd överstiger 4 m debiteras 50% tillägg utöver vikttaxan. Annat långt gods vars längd överstiger 6 m fraktberäknas efter lägst 200 kg per löpmeter.

### KONTAKT

Godsfärjan Göta: 0705-696470 [godsferjan@stysobolaget.se](mailto:godsferjan@stysobolaget.se)

Godsmottagning: 0705-696453 [godsmottagningen@stysobolaget.se](mailto:godsmottagningen@stysobolaget.se)

**Trafiken utförs av Stysöbolaget på uppdrag av Göteborgs Stad, Trafikkontoret.**

Stysöbolaget, Box 5085, 426 05 V Frölunda. Telefon 031-69 64 00, fax 031-69 42 85.

[www.stysobolaget.se](http://www.stysobolaget.se)

### SPECIALTAXA

Livsmedel	Frakt i kr
Bröd/back eller kartong	2:30
Frukt, grönsaker/kg	0:15
Glasskartonger	15:00
Läsk, öl/back eller kartong	3:10
Mejeriprodukter/kg	0:14
Potatis/kg	0:09
Specericontainer	39:00
Ägg/kartong	8:00
Övrigt	Frakt i kr
Båt/meter längd	15:00
Cykel	8:00
Dörr, ytter/st	31:00
Dörr, inner/st	15:00
Flaggstång/meter längd	6:00
Fönster, emballerat/m <sup>2</sup>	15:00
Fönster, oemballerat/m <sup>2</sup>	46:00
Gasolflaska/st	8:00
Gastub/st	23:00
Isolering/normalpaket	6:00
Julgran/st eller granris/bunt	7:00
Moped 2-hjulig	15:00
Moped 3-hjulig lastmoped	25:00
Skottkärra	15:00
TV-apparat	15:00
Tvättställ, WC-stol/st	9:00
Utombordsmotor högst 10 hk	10:00
Utombordsmotor mer än 10 hk	18:00
Windsurfingbräda	23:00

### SKRYMMANDE GODS

Avser gods vars vikt per m3 understiger 250 kg. Frakt beräknas efter 250 kg/m3.

### SVÄRSTUVAT GODS

För gods som vid lastbilstransport betraktas som svårstuvat gods och volymen därför anges i flakmeter, beräknas frakten efter 1650 kg per flakmeter.

### SMÅFORDON

Småfordon med max vikt 3,5 ton kan medtagas på morgonturen från Stysö Bratten till Fiskebäck. Småfordon skall förbokas på telefon 0705-696470.

Bil max vikt 3,5 ton (enkel resa)	300 kr
Bil max vikt 3,5 ton+släp (enkel resa)	400 kr
Bilsläpkärra (enkel resa)	200 kr

Övriga fordon körs med bilfärjan från Fiskebäck och måste förbokas på telefon 0705-696480.

## Fordonstaxa för bilfärjan Fiskebäck-Södra skärgården

### Normaltaxa vid bokning av turer måndag-fredag

#### Förutsättningar

1. Ingen mängdrabatt , Ett fordon en avgift.
2. Ingen rabatt för snar återresa.
3. lågpris borttaget och pris utgämnat. Lågpristaxa gynnar öar med mycket trafik. Idag sambokas trafiken för att det krävs för att effektivisera transporter. Det medför att öar med mycket trafik .

## Fordonstaxa för bilfärjan Fiskebäck-Södra skärgården

### Normaltaxa vid bokning av turer måndag-fredag

Fordonstyp	Enkel	ToR
Lastbil	500	1000
Lastbil + släp	800	1600
Lätt lastbil	360	720
Lätt lastbil + släp	460	920
MC/Golfbil/4-hjulig	100	200
Personbil	360	720
Personbil+ släp	460	920
Släp	240	480
Traktor Entreprenadmaskin	460	920
Boggielastbil	600	1200
Boggielastbil +släp	840	1680

Teckenförklaring: \* Antalet fordon får plats om avståndet från första fordons framaxel till sista fordons bakaxel inte överstiger 34,6 meter. Inkl överhäng får längden inte överstiga 36 meter. Tiderna för priser med normalataxa avser tidigaste pålastning och senaste avlastning Fiskebäck. Priserna gäller för trafikbryggor som ingår i Göteborgs södra skärgård.

Alla transporter måste förbokas på bilfärjans telefon 0705-69 64 80. Rederiet förbehåller sig rätten samlasta flera fordon till olika destinationer på samma tur.

För väntetid utöver 10 minuter debiteras 1200 kr/tim + moms 25%. Tiden räknas i 10 minutersmoduler.

För extra lastning eller lossning med gaffeltruck debiteras 450 kr/tim + moms 25%.

För kunder som inte har beviljats fraktkredit gäller betalning ombord med betalkort eller swish.

#### Lågpristaxa för småfordon på redan inbokade turer.

För småfordon som transporteras på bilfärjans redan inbokade turer finns fasta priser som är lika för alla öar. För kunder som inte har beviljats fraktkredit gäller kontant betalning ombord.

Priserna för småfordon gäller även för lastfärjan på morgonturen från Donsö till Fiskebäck. Alla transporter måste förbokas på lastfärjans telefon 0705-69 64 70.

Bil max vikt 3,5 ton	enkel resa 300 kr inkl moms.
Bil max vikt 3,5 ton + släp	enkel resa 400 kr inkl moms.
Bilsläpkärra	enkel resa 200 kr inkl moms.

#### Bokning av transport

Transport utförs i beställningstrafik kl 07.00-16.00 (mån-tis, tors-fre) och kl 07.00-18.00 (ons). För bokning vänligen kontakta bilfärjan enligt nedan.

#### Kontakt

Bilfärjan Årjan: 0705-696480, bilfarjan@styrsobolaget.se

#### Beställningstrafik utanför fraktavtalet.

Styrsöbolaget utför transporter enligt beställning utanför trafikavtalets tider om möjlighet finns och till priser utan fraktstöd.

För prisuppgift och bokning vänligen kontakta bilfärjan, se ovan.

#### Trafiken utförs av Styrsöbolaget på uppdrag av Göteborgs Stad, Trafikkontoret.

Styrsöbolaget, Box 5085, 426 05 V Frölunda. Telefon 031-69 64 00, fax: 031-69 42 85, www.styrsobolaget.se.

Uppdatering 200715: Ändrat från stadsdel till "Södra skärgården" samt betalning med kort eller swish ist för kontant.

## Fordonstaxa för bilfärjan Fiskebäck-Södra skärgården

Gäller fr o m 8 oktober 2007, uppdaterad 200715

### Normaltaxa vid bokning av turer måndag-fredag

På angivna priser tillkommer moms 25%.		Asperö Östra		Brännö Rödsten Knarrholmen Köpstadsö Stora Förö			Styrsö Bratten			Brännö Husvik Donsö Styrsö Sandvik				Kårholmen Sjumansholmen Vrångö			
Fordonstyp	Antal fordon	Enkel	ToR högst 30 min uppehåll eller senare återresa	Enkel	ToR högst 20 min uppehåll	ToR högst 50 min uppehåll eller senare återresa	Enkel	ToR högst 30 min uppehåll	ToR högst 60 min uppehåll eller senare återresa	Enkel	ToR högst 20 min uppehåll	ToR högst 50 min uppehåll	ToR högst 80 min uppehåll eller senare återresa	Enkel	ToR högst 30 min uppehåll	ToR högst 60 min uppehåll	ToR högst 90 min uppehåll eller senare återresa
Lastbil, traktor, pickup, van eller personbil. För småfordon med max vikt 3,5 ton får även bilsläpkärra tas med.	1 2 3 4*	220 360 380 400	440 570 600 630	290 330 370 410	440 720 760 790	660 930 970 1010	440 570 600 630	660 930 980 1020	880 1140 1200 1250	590 670 750 810	660 1080 1140 1190	880 1290 1350 1410	1100 1500 1570 1630	660 750 840 920	880 1290 1350 1410	1100 1500 1570 1630	1320 1710 1780 1850
Boggielastbil	1 2 3 4*	300 370 410 450	520 580 640 710	350 380 410 450	600 720 810 900	820 930 1030 1120	520 590 650 710	820 940 1050 1160	1040 1170 1300 1430	690 760 830 890	900 1080 1220 1350	1120 1290 1430 1570	1340 1500 1650 1790	780 860 940 1010	1120 1290 1430 1570	1340 1500 1650 1790	1560 1710 1870 2010
Lastbil+släp max 24 m	1	400	630	410	790	1010	630	1020	1250	810	1190	1410	1630	920	1410	1630	1850
Lastbil+släp max 18 m	2	450	710	450	900	1120	710	1160	1430	890	1350	1570	1790	1010	1570	1790	2010

Teckenförklaring: \* Antalet fordon får plats om avståndet från första fordons framaxel till sista fordons bakaxel inte överstiger 34,6 meter. Inkl överhäng får längden inte överstiga 36 meter.

Tiderna för priser med normaltaxa avser tidigaste pålastning och senaste avlastning Fiskebäck. Priserna gäller för trafikbryggor som ingår i Göteborgs södra skärgård.

Alla transporter måste förbokas på bilfärjans telefon 0705-69 64 80. Rederiet förbehåller sig rätten samlasta flera fordon till olika destinationer på samma tur.

För väntetid utöver vad som anges i tabellen ovan debiteras 1350 kr/tim + moms 25%. För tomkörning utöver angivna fasta priser debiteras 440 kr/tim + moms 25%. Tiden räknas i 30 minutersmoduler.

För extra lastning eller lossning med gaffeltruck debiteras 400 kr/tim + moms 25%.

För kunder som inte har beviljats fraktkredit gäller betalning ombord med betalkort eller swish.

### Lågprixtaxa för småfordon på redan inbokade turer.

För småfordon som transporteras på bilfärjans redan inbokade turer finns fasta priser som är lika för alla öar. För kunder som inte har beviljats fraktkredit gäller kontant betalning ombord.

Priserna för småfordon gäller även för lastfärjan på morgonturen från Donsö till Fiskebäck. Alla transporter måste förbokas på lastfärjans telefon 0705-69 64 70.

Bil max vikt 3,5 ton	enkel resa 300 kr inkl moms.
Bil max vikt 3,5 ton + släp	enkel resa 400 kr inkl moms.
Bilsläpkärra	enkel resa 200 kr inkl moms.

### Bokning av transport

Transport utförs i beställningstrafik kl 07.00-16.00 (mån-tis, tors-fre) och kl 07.00-18.00 (ons). För bokning vänligen kontakta bilfärjan enligt nedan.

### Kontakt

Bilfärjan Ärlan: 0705-696480, bilfarjan@styrsobolaget.se

### Beställningstrafik utanför fraktavtalet.

Styrsöbolaget utför transporter enligt beställning utanför trafikavtalets tider om möjlighet finns och till priser utan frakttöd.

För prisuppgift och bokning vänligen kontakta bilfärjan, se ovan.

### Trafiken utförs av Styrsöbolaget på uppdrag av Göteborgs Stad, Trafikkontoret.

Styrsöbolaget, Box 5085, 426 05 V Frölunda. Telefon 031-69 64 00, fax: 031-69 42 85, www.styrsobolaget.se.

## Fordonstaxa för bilfärjan Fiskebäck-Södra skärgården

Gäller fr o m 8 oktober 2007, uppdaterad 200715

Uppräknat med index KPI 2020 30,6%

### Normaltaxa vid bokning av turer måndag-fredag

På angivna priser tillkommer moms 25%.		Asperö Östra		Brännö Rödsten Knarrholmen Köpstadsö Stora Förö			Styrsö Bratten			Brännö Husvik Donsö Styrsö Sandvik				Kårholmen Sjumansholmen Vrångö			
Fordonstyp	Antal fordon	Enkel	ToR högst 30 min uppehåll eller senare återresa	Enkel	ToR högst 20 min uppehåll	ToR högst 50 min uppehåll eller senare återresa	Enkel	ToR högst 30 min uppehåll	ToR högst 60 min uppehåll eller senare återresa	Enkel	ToR högst 20 min uppehåll	ToR högst 50 min uppehåll	ToR högst 80 min uppehåll eller senare återresa	Enkel	ToR högst 30 min uppehåll	ToR högst 60 min uppehåll	ToR högst 90 min uppehåll eller senare återresa
Lastbil, traktor, pickup, van eller personbil. För småfordon med max vikt 3,5 ton får även bilsläpkärra tas med.	1 2 3 4*	287 470 496 522	575 744 784 823	379 431 483 535	575 940 993 1032	862 1215 1267 1319	575 744 784 823	862 1215 1280 1332	1149 1489 1567 1633	771 875 980 1058	862 1410 1489 1554	1149 1685 1763 1841	1437 1959 2050 2129	862 980 1097 1202	1149 1685 1763 1841	1437 1959 2050 2129	1724 2233 2325 2416
Boggielastbil	1 2 3 4*	392 483 535 588	679 757 836 927	457 496 535 588	784 940 1058 1175	1071 1215 1345 1463	679 771 849 927	1071 1228 1371 1515	1358 1528 1698 1868	901 993 1084 1162	1175 1410 1593 1763	1463 1685 1868 2050	1750 1959 2155 2338	1019 1123 1228 1319	1463 1685 1868 2050	1750 1959 2155 2338	2037 2233 2442 2625
Lastbil+släp max 24 m	1	522	823	535	1032	1319	823	1332	1633	1058	1554	1841	2129	1202	1841	2129	2416
Lastbil+släp max 18 m	2	588	927	588	1175	1463	927	1515	1868	1162	1763	2050	2338	1319	2050	2338	2625

Teckenförklaring: \* Antalet fordon får plats om avståndet från första fordons framaxel till sista fordons bakaxel inte överstiger 34,6 meter. Inkl överhäng får längden inte överstiga 36 meter.

Tiderna för priser med normaltaxa avser tidigaste pålastning och senaste avlastning Fiskebäck. Priserna gäller för trafikbryggor som ingår i Göteborgs södra skärgård.

Alla transporter måste förbokas på bilfärjans telefon 0705-69 64 80. Rederiet förbehåller sig rätten samlasta flera fordon till olika destinationer på samma tur.

För väntetid utöver vad som anges i tabellen ovan debiteras 1350 kr/tim + moms 25%. För tomkörning utöver angivna fasta priser debiteras 440 kr/tim + moms 25%. Tiden räknas i 30 minutersmoduler.

För extra lastning eller lossning med gaffeltruck debiteras 400 kr/tim + moms 25%.

För kunder som inte har beviljats fraktkredit gäller betalning ombord med betalkort eller swish.

### Lågpristaxa för småfordon på redan inbokade turer.

För småfordon som transporteras på bilfärjans redan inbokade turer finns fasta priser som är lika för alla öar. För kunder som inte har beviljats fraktkredit gäller kontant betalning ombord.

Priserna för småfordon gäller även för lastfärjan på morgonturen från Donsö till Fiskebäck. Alla transporter måste förbokas på lastfärjans telefon 0705-69 64 70.

Bil max vikt 3,5 ton	enkel resa 392 kr inkl moms.
Bil max vikt 3,5 ton + släp	enkel resa 523 kr inkl moms.
Bilsläpkärra	enkel resa 262 kr inkl moms.

### Bokning av transport

Transport utförs i beställningstrafik kl 07.00-16.00 (mån-tis, tors-fre) och kl 07.00-18.00 (ons). För bokning vänligen kontakta bilfärjan enligt nedan.

### Kontakt

Bilfärjan Årjan: 0705-696480, bilfarjan@styrsobolaget.se

### Beställningstrafik utanför fraktavtalet.

Styrsobolaget utför transporter enligt beställning utanför trafikavtalets tider om möjlighet finns och till priser utan fraktstöd.

För prisuppgift och bokning vänligen kontakta bilfärjan, se ovan.

### Trafiken utförs av Styrsöbolaget på uppdrag av Göteborgs Stad, Trafikkontoret.

Styrsöbolaget, Box 5085, 426 05 V Frölunda. Telefon 031-69 64 00, fax: 031-69 42 85, www.styrsobolaget.se.

Uppdatering 200715: Ändrat från stadsdel till "Södra skärgården" samt betalning med kort eller swish ist för kontant.



## § 119 Ärendenummer SMF-2023-02754

### Svar på återremiss: Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

#### Beslut

1. Stadsmiljönämnden överlämnar stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande som sitt eget yttrande och svar på kommunfullmäktiges återremiss gällande ärendet ”Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård”.
2. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa ny taxa enligt bilagor 2 och 3 till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård i enlighet med beslut i tidigare trafiknämnden 2021-12-16 § 557 och 2022-03-25 § 87.
3. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa principer för årlig indexjustering med konsumentprisindex (KPI), basmånad januari 2024.
4. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa tidpunkt för införande av ny taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård till årsskiftet 2025/2026.

#### Tidigare behandling

Bordlagt stadsmiljönämnden 2024-04-24 § 74

Bordlagt stadsmiljönämnden 2024-05-17 § 93

#### Handlingar

Stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande med tillhörande bilagor:

1. Beslut i KF 2023-03-23 § 25
2. Återremissyrkande från M, D, L och KD i Kommunstyrelsen angående ny taxa för fraktrafiken
3. Frakttaxor gods
4. Frakttaxor fordon
5. A-b statistik fordonstrafik
6. Tidigare handlingar i ärendet från Kommunfullmäktige, handling 2023 nr. 37

Yttrande från (M, D, KD och L) 2024-06-13 (protokollsbilaga 1 § 119)

Yttrande från (MP, S och V) 2024-06-13 (protokollsbilaga 2 § 119)

#### Yrkanden

Toni Orsulic (M) frågar om stadsmiljönämnden delar upp beslutspunkterna och fattar beslut om att-satserna vart för sig.



---

**Protokollsutdrag**

Sammanträdesdatum: 2024-06-13

Joakim Larsson (MP), Karin Karlsson (V), Kristoffer Filipsson (C), Roshan Yigit (S) och Leslie Thorén (SD) yrkar bifall till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

### **Propositionsordning**

Ordföranden ställer först frågan till stadsmiljönämnden om den kan dela upp beslutspunkterna enligt frågan från Toni Orsulic (M) och finner att stadsmiljönämnden kan besluta om att-satserna vart för sig.

Ordföranden läser sedan upp den första att-satsen och ställer den i proposition bifall mot avslag och finner bifall.

Ordföranden läser sedan upp den andra att-satsen och ställer den i proposition bifall mot avslag och finner bifall. Toni Orsulic (M), Anders Torwald (D), Love Josefsson (M) och Peter Hedberg (KD) meddelar att de avstår från att delta i beslutet.

Ordföranden läser sedan upp den tredje att-satsen och ställer den i proposition bifall mot avslag och finner bifall. Toni Orsulic (M), Anders Torwald (D), Love Josefsson (M) och Peter Hedberg (KD) meddelar att de avstår från att delta i beslutet.

Ordföranden läser sedan upp den fjärde att-satsen och ställer den i proposition bifall mot avslag och finner bifall. Toni Orsulic (M), Anders Torwald (D), Love Josefsson (M) och Peter Hedberg (KD) meddelar att de avstår från att delta i beslutet.

### **Protokollsutdrag skickas till**

Kommunfullmäktige

**Yttrande**  
2024-06-12

Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet

## **Yttrande angående – Svar på återremiss från kommunfullmäktige avseende ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård.**

### **Yttrandet**

Vi bedömer att Stadsmiljöförvaltningen har besvarat återremissen på ett utförligt vis samt att Trafikkontoret och Styröbolagets förslag på taxemodell, som antogs med enhällighet i dåvarande trafiknämnd, uppfyller de efterfrågade kriterierna. Samtidigt uppskattar vi de inkomna synpunkterna från Ö-dialogen och vi vill utforska möjligheten att nå samsyn kring somliga av de förbättringsbehov som har efterfrågats i deras remissvar.

Först och främst vill vi åter belysa det faktum att uppdateringen av taxan för fraktrafiken till Södra Skärgården sker med anledning av att det statliga statsbidraget för att bedriva fraktrafik upphörde år 2021. Detta då en ny tolkning av reglerna för statsbidrag innebar att mottagaren behöver vara en enskild väghållare och inte en kommunal väghållare. Däremot finns det fortfarande möjlighet att återigen erhålla Trafikverkets statsbidrag till fraktrafiken i skärgården ifall lokala enskilda väghållare ansöker om stödet.

Därför uppskattar vi Ö-dialogens vilja att återfå det statliga bidraget för fraktrafiken i skärgården, samt deras uppmaning att väg- och hamnföreningarna bör involveras i detta arbete. Det rödgröna styret i Göteborgs Stad vill inte något hellre än att staten återigen ska finansiera fraktrafiken. Vi uppmanar därför i likhet med Ö-dialogen Stadsmiljöförvaltningen att fortsätta dialogen med väg- och hamnföreningarna i Södra skärgården för att hitta en långsiktig lösning för att åter få statsbidraget för fraktrafiken.

Staden är även öppen för att samråda kring hur prislistan för den nya frakttaxan ska publiceras, exempelvis gällande enkeltariffen, samt frågan om hur vi kan motverka förekomsten av otillåtna fordon i skärgården. Båda frågorna ligger utanför beslutet om taxemodellen, och är inte av samma tidskritiska karaktär som beslutet, därav uppmanar vi att Stadsmiljöförvaltningen även här för en dialog med de berörda parterna i Södra skärgården.

Vi anser slutligen att Ö-dialogens förslag kring att premiera fossilfria godstransporter är intressant, vi har dock svårt att inkorporera det i den aktuella upphandlingen. Därför omber vi Stadsmiljöförvaltningen att ta detta förslag i beaktande inför nästkommande upphandling av färje- och fraktrafiken.

Sist men inte minst vill vi uppmärksamma att Ö-dialogen för första gången har inkommit med ett remissvar på ett skärgårdsrelaterat ärende, något vi anser är positivt och viktigt för att förstärka dialogen mellan staden och skärgården.

Yttrande från (M) (D) (KD) och (L)

2024-06-13

**Svar på återremiss: Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård**

Vi är inte eniga med alla de föreslag till beslut som finns i detta ärende, men då ärendet i grunden är ett återremiss ärende från kommunfullmäktige så ser vi att det är av vikt att ärendet får återvända dit för vidare beslut i sakfrågorna.

Vi kommer därför att endast delta i beslut sats 1, gällande beslut sats 2, 3 och 4 avstår vi från att delta i beslutet.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2024-02-06

Diarienummer 1542/21

Handläggare

Michael Ernfors

Telefon: 031-368 26 68

E-post: michael.ernfors@stadsmiljo.goteborg.se

## Svar på återremiss från kommunfullmäktige avseende ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård

### Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden översänder stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande som sitt eget yttrande och svar på kommunfullmäktiges återremiss gällande ärendet ”Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård”.
2. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa ny taxa enligt bilagor 2 och 3 till stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård i enlighet med beslut i tidigare trafiknämnden 2021-12-16 § 557 och 2022-03-25 § 87.
3. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa principer för årlig indexjustering med konsumentprisindex (KPI), basmånad januari 2024.
4. Stadsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa tidpunkt för införande av ny taxa för fraktrafik i Göteborgs södra skärgård till årsskiftet 2025/2026.

### Sammanfattning

Kommunfullmäktige har återremitterat ärendet ”Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård” (KF 2023-03-23, § 25, dnr 1542/21) med uppdrag till stadsmiljönämnden att återkomma med svar på frågeställningar rörande taxenivåer och konsekvenser, fördelningsprincip, konkurrerande trafik samt förhållningssätt vid förnyad upphandling och dialog med representanter för öarna.

Syftet med ny struktur på taxemodell är dels att få en avståndsberoende och utjämnad taxa för att åstadkomma lika villkor i hela södra skärgården, dels att nå ambitionen på 70 % skattefinansiering och 30 % taxefinansiering. Detta harmonierar även med hur staden subventionerar enskilda vägar.

Förslag till ny taxemodell innehåller därför följande förändringar:

- Frakttaxan blir enhetlig och oberoende av avstånd i skärgården (”flat rate”), i likhet med den redan befintliga taxan för styckegods i samma område. Utjämnningen bidrar till lika villkor för boende och näringsliv, oavsett var man bor eller verkar i södra skärgården.
- Mängdrabatten slopas och ersätts med en enhetlig styckprisbaserad frakttaxa. Det ger en överskådlig prisbild samt ger förutsättningar för enkel uppföljning. En styckprisbaserad taxa bidrar också till att begränsa oönskad trafik på öarnas sköra vägnät samt ömtåliga och skyddsvärda miljö.

- En generell prisjustering av taxan, både för fordonsfrakt och styckegods.
- Indexreglering av taxan införs enligt staden riktlinjer för taxor och avgifter.

Den föreslagna taxemodellens kostnadspåverkan kan för den enskilda fordonstransporten upplevas som väsentlig, men i absoluta tal och ställt i relation till effekten på verksamheter i södra skärgården bedöms den vara begränsad. Så även för styckegodstaxan.

Införandet av ny taxemodell föreslås genomföras enligt förslag. Den föreslås träda i kraft 1 januari 2026. Nästa steg är att det införs en årlig indexreglering av taxan.

### **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Baserat på de exempel som redovisas i tjänstutlåtandet bedöms dock konsekvenserna i allt väsentligt vara begränsade. Förändringen kommer i huvudsak att ske genom prisjustering och slopande av mängdrabatter. Dock kan man se av föreslagen taxemodell att taxan för kortare transporter blir något högre. Öar med längre avstånd får en mindre påverkan - i vissa fall till och med lägre frakttaxa - på grund av förändringen.

### **Bedömning ur ekologisk dimension**

Förslaget till ny enhetlig taxa för fraktrafiken för fordon innebär att lättare fordon gynnas framför tunga, vilket i så fall kan bidra till en minskad belastning på öarnas vägnät och miljö. Vidare har taxan reformerats och mängdrabatten tas bort vilket också bedöms bidra till lägre trafikflöde, främst av tyngre fordon.

### **Bedömning ur social dimension**

En enhetlig och avståndsberoende frakttaxa för hela södra skärgården, likt den för godstaxa (styckegods), ligger i linje med likställighetsprincipen och skulle ytterligare bidra till lika villkor för boende, besökare och näringsliv, oavsett vilken ö som trafikerar.

### **Bilagor**

1. Beslut i KF (2023-03-23 § 25, dnr 1542/21)
2. Yrkande på återremiss (M, D, KD, L)
3. Förslag ny taxa godstrafiken (styckegods)
4. Förslag ny taxa fraktrafiken (fordonstransporter)
5. Statistik fordonstrafik södra skärgården 2023 (bilagor 5 a-b)
6. Tidigare handlingar i ärendet

## Ärendet

Stadsmiljönämnden har av kommunfullmäktige uppdragits att svara på återremiss i ärendet "Ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård" (KF 2023-03-23 §25, dnr 1542/21).

Ärendet är kopplat till tidigare trafiknämndens ärende "Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård" (TN dnr 3760/18).

## Beskrivning av ärendet

Stadsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att svara på ett antal frågor i det ursprungliga ärendet Förslag till ny frakttaxa i Göteborgs södra skärgård från 2021.

Enligt stadsmiljönämndens reglemente ansvarar nämnden för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Trafiknämnden gav 2021-02-11 § 34 trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård. Detta då Trafikverket fattat beslut om att upphöra med bidrag till denna verksamhet from 2021.

Dåvarande trafikkontoret tog då fram förslag till ny taxa för fraktrafiken i södra skärgården. Den tidigare trafiknämnden fattade beslut både 2021-12-16 § 557 och även senare i "Komplettering Förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård" 2022-03-25 § 87, om förslag till ny taxa för fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård.

I nämndens beslut ingick också förslag till årlig justering av taxan med konsumentprisindex (KPI) samt att kommunfullmäktige föreslogs delegera till den tidigare trafiknämnden att besluta om denna årliga justering.

I tidigare trafiknämndens "Svar på återremiss Förslag till ny taxa i fraktrafiken i Göteborgs södra skärgård" till kommunfullmäktige (TN 2022-11-25, § 387, dnr 3760/18) redogjordes för två frågor:

Den första frågan var tre olika scenarier rörande täckningsgraden. Alternativ 1 med 30 % taxefinansiering och 70 % skattefinansiering. Alternativ 2 med 50 % / 50 % fördelning taxa/skatt. Alternativ 3 med helt taxefinansierad fraktrafik, då i form av en ekonomisk förening. Det sistnämnda bedömdes inte vara ett realistiskt scenario ur ett kostnadsperspektiv. Nämnden förordade då alternativ 1 som ger fördelning 30 % taxefinansiering och 70 % skattefinansiering.

Den andra frågan rörde möjligheten till stegvis implementering av föreslagna prisjusteringar. Den dåvarande trafiknämnden förordade då en prisjustering i två steg. Först en höjning av taxan upp till motsvarande fördelning 30/70 för taxa/bidrag, därefter årlig indexjustering.

Ärendet återremitterades i kommunfullmäktige (2023-03-23 § 25, dnr 1542/21) till stadsmiljönämnden som gavs i uppdrag att:

- a. bedöma lämplig nivå på taxa utifrån Södra Skärgårdens perspektiv och redovisa en konsekvensanalys för påverkan på Södra Skärgården,
- b. redovisa de antaganden och beräkningar som ligger bakom uppskattningen av hur föreslagna taxor leder till antagen fördelning mellan taxefinansiering och skattefinansiering,
- c. bedöma hur taxorna för de korta transporterorna förhåller sig till priser för privata transportalternativ och konsekvenser av detta,

- d. utveckla hur nämnden tänker sig att taxefinansieringen, skattefinansiering och deras relativa andel ska förändras vid ny upphandling av frakttrafik, samt
- e. föra dialog kring frågeställningar och inhämta erfarenhet från Ö-dialogens företrädare för öarna samt Södra Skärgården i Samverkan.

## Förtydligande svar på kommunfullmäktiges återremiss

### Fråga a)

bedöma lämplig nivå på taxa utifrån Södra Skärgårdens perspektiv och redovisa en konsekvensanalys för påverkan på Södra Skärgården.

### Stadsmiljönämndens förtydligande

Utifrån södra skärgårdens perspektiv är en enhetlig och ej avståndsberoende taxa att föredra ur ett likabehandlingsperspektiv.

Det mest prioriterade i ärendet är att skapa rättvisa och lika förutsättningar för boende och utveckling, oavsett destinationens/öns avstånd i södra skärgården. I andra hand är det att erhålla en kostnadstäckning för staden som speglar den ursprungliga nivån på fördelning som gällde mellan statens skattefinansierade bidrag och taxedelen, dvs ca 30 % i form av egenavgifter (taxa). Föreliggande förslag bedöms kunna uppfylla dessa utgångspunkter och innehåller tre huvudsakliga komponenter:

### Utjämnning av taxan kopplat till en generell prisjustering

Konsekvensen av förslaget är att taxan kommer att utjämnas så att den blir lika för att frakta fordon, oavsett destination i södra skärgården. Det är samma princip som redan gäller för godstrafiken (styckegods) i södra skärgården. Förslaget innehåller också prisjusteringar för dels fordonstransporter, dels styckegods. Frakttaxan för fordon ger att öar med kortare transportavstånd kommer att få en större taxeökning än de som ligger längre bort. I några fall kan de som ligger längre bort till och med få en taxeminskning. Styckegodstaxan, som redan idag är enhetlig, höjs generellt (se bilaga 2).

Konsekvenserna blir olika beroende på destination. Se exempel nedan.

### Slopande av mängdrabatter

Konsekvensen av att slopa mängdrabatter är en jämn och enhetlig styckpristaxa, tydligare prisbild, enklare administration och skapar förutsättning för god uppföljning av hur skattemedel används. Det minskar även risken för oönskade trafikflöden. Tunga transporter - som dock utgör endast 7-10 % av antal transporterade fordon – kommer att få en kostnadshöjning.

Den mängdrabattering som hittills tillämpats är en bidragande orsak till att fördelningen av skatte-/taxefinansiering har förändrats till det läge det är idag: 85% skatt och 15% taxa.

Mängdrabatterade transporter utgör alltså en liten andel av det totala antalet transporter och bör därmed inte vara normgivande för föreslagen taxemodell. Ett borttag av mängdrabatten kommer att justera kostnadsfördelningen i riktning mot en 70/30-fördelning.

Ett exempel på skevheten i dagens taxemodell med mängdrabatt, är att det kostar mer än dubbelt så mycket att ta ut en boggielastbil till Vrångö (1560 kr/st) som det kostar att köra ut fyra motsvarande lastbilar till Asperö/Brännö (710 kr totalt).

Förutsättningen för att kunna tillgodogöra sig mängdrabatt för fordon på fraktfärjorna är att *en* part bokar upp 2-4 *egna* fordon till *samma* destination. Modellen premierar på sätt att enskilda parter kan förhandsboka kapacitet på hela eller stora delar av färjeturerna till



ett rabatterat pris, vilket i sin tur bidrar till att urholka kostnadsfördelningen skatt/taxa men också att tung trafik riskerar att prioriteras.

Under 2023 transporterades 6700 fordon av olika slag till och från öarna (*bilaga 4, Styröbolagets statistik fordonstrafik*). Räkna man bort de trafikslag som inte alls eller i mycket liten omfattning bedöms omfattas av mängdrabattering så återstår drygt 4800 fordon. De utgör beräkningsgrund för att se andelen fordon som faktiskt utnyttjat mängdrabatt. Som framgår av bilagan utgörs beräkningsgrunden av Lätt Lastbil (LL), Lastbil (LB) och Boggielastbil (BL). I bilagan framgår också total omfattning på fordonsslag.

Statistiken ger att 484 fordon av dessa utnyttjat mängdrabatt, vilket utgör ca 10 % av beräkningsgrunden (4800 st). Räkna man däremot på det totala antalet fordon (6700 st) under året är det endast ca 7 % av antalet fordon som utnyttjat mängdrabatt.

Det är en relativt liten andel, men den påverkar den totala kostnadsfördelningen på ett påtagligt sätt.

### **Indexering av Taxan**

Efter beslut om justering införs en årlig indexreglering enligt KPI för att inte taxemodellen ska riskera att urholkas.

### **Exempel – konsekvenser i södra skärgården**

Nedan redogörs för fyra exempel på konsekvenser på öarna och näringsverksamheter där. Tanken med exemplen och typfallen är att redovisa några konsekvenser för boende och verksamheter. Det beskrivs genom två fiktiva typfall för varje exempel-ö; Livsmedelsbutik och grustransporten. I typfall grustransport två alternativ, 'a' och 'b'.

Alternativ a) avser nytt styckpris/fordon jämförs med dagens styckpris/fordon.

Alternativ b) avser nytt styckpris för 4 fordon jämfört med dagens maximala mängdrabatt för 4 fordon till samma destination.

Exemplen baseras på de vanligaste fordonsslagen (Se bilaga 4b). Som information kan nämnas att personbil kan taxemässigt jämföras med lastbil (LL) i exemplen.

OBS - alla exempel utgår från tur & retur-transporter och priset för 'längsta uppehåll' eller 'senare återresa'.

#### *Summering exempel*

Exemplen nedan visar att lätta fordon påverkas minst av ny taxa. Exempel på det är livsmedelstransporter. Fordonsslag som kommer att få en större prisökning är främst tunga fordon, exempelvis masstransporter av grus, byggmaterial eller liknande.

Sammantaget ger föreslagen prisjustering med dels utjämning av taxan, dels slopande av mängdrabatter att de öar som har kortare transportavstånd kommer att få en prishöjning medan de som ligger längre bort kommer att få smärre ökning och i vissa fall minskning av frakttaxa för fordonstransporter.

## 1. Donsö

### *Typfall 1: Livsmedelsbutik*

Varutransport till butik med en årlig omsättning på omkring 25 miljoner kronor.

Beräkning baseras på en lastbil som levererar 3 gånger i veckan, 52 veckor om året.

Jämfört med nuläget innebär det:

Alt a) en minskning på 380 kr/lastbil. Ger 59 280 kr per år vilket motsvarar ca 0,24 % av verksamhetens årsomsättning.

### *Typfall 2: grustransport till husbygge*

Baseras på ett husbygge på ön som har totalbudget på 3 MSEK. Exemplet avser 4 boggielastbilar med var sitt lass makadam (grus).

Jämfört med nuläget innebär det:

Alt a) en minskning på 140 kr/lastbil, totalt 560 kr vilket motsvarar ca 0,02 % av totalkostnaden.

Alt b) en ökning av kostnader för 4 lastbilar med motsvarande 3 010 kr totalt vilket motsvarar drygt 0,1 % av totalkostnaden.

## 2. Vrångö

### *Typfall 1: Livsmedelsbutik*

Varutransport till butik med en årlig omsättning på omkring 12 miljoner kronor.

Beräkning baseras på en lastbil som levererar 3 gånger i veckan, 52 veckor om året.

Jämfört med nuläget innebär det:

Alt a) en minskning på 600 kr/lastbil. Ger 93 600 kr per år vilket motsvarar ca 0,8 % av verksamhetens årsomsättning.

### *Typfall 2: grustransport till husbygge*

Baseras på ett husbygge på ön som har totalbudget på 3 MSEK. Exemplet avser 4 boggielastbilar med var sitt lass makadam (grus).

Jämfört med nuläget innebär det:

Alt a) en minskning på 360 kr/lastbil, totalt 1 440 kr vilket motsvarar ca 0,05 % av totalkostnaden.

Alt b) en ökning av kostnader för 4 lastbilar med motsvarande 2 790 kr totalt vilket motsvarar knappt 0,1 % av totalkostnaden.

### 3. Styrö Bratten

#### *Typfall 1 – Livsmedelsbutik*

Varutransport till butik med en årlig omsättning på omkring 22 miljoner kronor. Beräkning baseras på en lastbil som levererar 3 gånger i veckan, 52 veckor om året.

Jämfört med nuläget innebär det:

Alt a) en minskning av kostnader på 160 kr/lastbil ToR. Ger 24 960 kronor/år vilket motsvarar ca 0,11 % av verksamhetens årsomsättning.

#### *Typfall 2: grustransport till husbygge*

Baseras på ett husbygge på ön som har totalbudget på 3 MSEK. Exemplet avser 4 boggielastbilar med var sitt lass makadam (grus).

Jämfört med nuläget innebär det:

Alt a) en ökning på 160 kr/lastbil, totalt 640 kr vilket motsvarar ca 0,02 % av totalkostnaden.

Alt b) en ökning av kostnader för 4 lastbilar med motsvarande 3 550 kr totalt vilket motsvarar drygt 0,12 % av totalkostnaden.

#### 4. Brännö

##### *Typfall 1 – Livsmedelsbutik*

Varutransport till butik med en årlig omsättning på omkring 20 miljoner kronor.

Beräkning baseras på en lastbil som levererar 3 gånger i veckan, 52 veckor om året.

*Observera att Brännö i dagsläget mottager livsmedel som styckegods, inte med lastbil.*

*Men för jämförelsens skull gör förvaltningen motsvarande beräkning som för övriga öar.*

Jämfört med nuläget innebär det:

Alt a) en ökning på 60 kr/lastbil. Ger 9 360 kr/år vilket motsvarar ca 0,05 % av verksamhetens årsomsättning. I prislistan är dock tur och returbiljetten till Brännö dyrare än att köpa två enkelbiljetter. Utgår man från två enkelbiljetter blir ökningen 140 kr vilket ger 21 840 kr som motsvarar 0,1 % av omsättningen.

##### *Typfall 2: Boggelastbil - grustransport till husbygge*

Baseras på ett husbygge på ön som har totalbudget på 3 MSEK. Exemplet avser 4 boggelastbilar med var sitt lass makadam (grus).

Jämfört med nuläget innebär det:

Alt a) en ökning på 380 kr/lastbil, totalt 1 520 kr vilket motsvarar ca 0,05 % av totalkostnaden.

Alt b) en ökning av kostnader för 4 lastbilar med motsvarande 3 680 kr totalt vilket motsvarar drygt 0,12 % av totalkostnaden.

**Fråga b)**

redovisa de antaganden och beräkningar som ligger bakom uppskattningen av hur föreslagna taxor leder till *antagen fördelning* mellan taxefinansiering och skattefinansiering,

**Stadsmiljönämndens förtydligande**

Trafiknämnden fattade vid sammanträde 2021-12-16 § 557 beslut som innebar att 30 % ska finansieras med hjälp av taxa/egenavgifter och resterande del 70 %, finansieras med hjälp av skattemedel genom trafiknämndens driftbudget.

Antaganden bygger på historisk statistik från Styröbolaget. I linje med tidigare trafiknämndens beslut bad dåvarande trafikkontoret Styröbolaget att ta fram ett förslag till ny taxa som möter beslutad andelsfördelning och uppfyller kravet på en enhetlig och avståndsoberoende taxa. Föreslagen taxa återfinns i bilaga 3, "Förslag frakttaxa fordon och konsekvenser".

Stadsmiljöförvaltningen likställer i denna fråga subventioner för fraktrafiken med subventioner för Enskild väg där vägbidragen har samma andelsförhållande

Bedömningen är att föreslagen taxa kommer att ligga rimligt nära en önskad andelsfördelning 70/30, skatt/taxa. En faktor som skapar viss osäkerhet är att trafikflödena kan påverkas då taxemodellens struktur förändras. Det gör att framtida utfall i andelsfördelningen är svår att exakt förutsäga.

*Stadsmiljönämndens förslag* är att införa modellen i ett par steg:

1. Beslut om och införande av föreslagen taxemodell. Den träder i kraft vid årsskiftet 2025/2026.
2. Därefter träder en indexreglering i kraft.

**Fråga c)**

bedöma hur taxorna för de korta transporterna förhåller sig till priser för privata transportalternativ och konsekvenser av detta

**Stadsmiljönämndens förtydligande**

Den nuvarande frakttrafiken är upphandlad på den privata marknaden i enlighet med Lagen om Offentlig Upphandling (LOU). Den upphandlades som en helhetslösning för hela södra skärgården. Att jämföra en helhetslösning med enstaka transporters prisbild är inte görbart. Förutsättningar är i grunden helt olika.

Att under pågående avtalsperiod undersöka andra alternativ bedöms inte lämpligt då det riskerar skapa osäkerhet kring stadens förhållning till ingångna avtal.

**Fråga d)**

utveckla hur nämnden tänker sig att taxefinansieringen, skattefinansiering och deras relativa andel ska förändras vid ny upphandling av fraktrafik

**Stadsmiljönämndens förtydligande**

Skulle kostnadsbilden avvika från dagens vid ny upphandling, kan justering av taxenivån eller ändring av fördelningen mellan skatte- och taxefinansiering bli aktuell. I så fall bereds och hanteras frågan inför nytt politiskt ställningstagande och beslut.

**Fråga e)**

föra dialog kring frågeställningar och inhämta erfarenhet från Ö-dialogens företrädare för öarna samt Södra Skärgården i Samverkan.

**Stadsmiljönämndens förtydligande**

Staden har genom tidigare trafikkontoret genomfört ett antal dokumenterade dialogtillfällen i fraktfrågan. Synpunkter därifrån har inkluderats i föreliggande förslag till taxa. Utöver detta har det förts förnyade dialoger under hösten 2023. Allt detta ligger som underlag till de svar som presenteras i såväl detta tjänsteutlåtande som de tidigare.

Exempel på de tidigare dialogtillfällena är:

- Samråd med livsmedelshandlare via teams, 2021-06-29
- Samråd med SSIS via teams, 2021-06-29
- Samråd med Entreprenörer via teams, 2021-06-29
- Samråd med Ö-dialogen 2021-09-23
- Samråd med VGR (mail/presentation) 2021-06-29
- Återkoppling och kommentarer 2021-09
- Ö-rådet, ytterligare frågor 2021-09
- Ö-dialogen 2023-06
- Samråd SSiS (SmF presidium, dir, avd-chef och handläggare) 2023-09
- Löpande samtal och e-postdialoger på handläggarnivå med olika berörda parter i södra skärgården. 2023-hösten



## Förvaltningens bedömning

Förändringen av taxemodellen bedöms nödvändig att genomföra för att nå en enhetlig och rättvis frakttaxa för hela södra skärgården. Den är även nödvändig att genomföra om staden ska nå ambitionen att erhålla en önskad kostnadsfördelning på 70 % skattefinansiering och 30 % taxefinansiering.

Att behålla nuvarande modell oförändrad innebär att stadsmiljönämnden tvingas omprioritera i sin nuvarande budget där andra prioriterade åtgärder får stå tillbaka.

Som exemplen visar så har föreslagen taxemodell en relativt begränsad ekonomisk påverkan på verksamheter på öarna. Den föreslagna taxestrukturen skapar även incitament för att minska trafik- och miljöbelastningen. Ur ett helhetsperspektiv bedöms det därför vara försvarbart att genomföra föreslagen förändring.

Mikael Hagberg

Avdelningschef  
Stadsmiljöförvaltningen

Anders Ramsby

Direktör  
Stadsmiljöförvaltningen

## Frakttaxa stycke gods för lastfärjorna Fiskebäck-Södra skärgården

Frakt beräknas normalt per sändning efter vikt eller volym (som omvandlas till vikt).

I vissa fall beräknas frakten efter specialtaxa eller småfordonstaxa. Se även fraktbestämmelser.

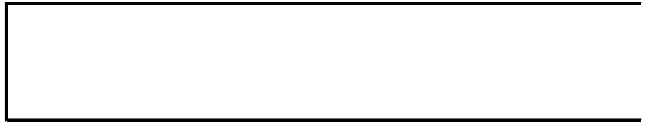
I frakterna ingår moms. Vid kontantfrakt avrundas beloppet uppåt till hel krona.

### VIKTTAXA

Vikt i kg	Nuläge kr	Förslag kr
1-20	10	13
21-40	14	18
41-60	18	24
61-80	22	29
81-100	26	34
101-120	29	38
121-140	32	42
141-160	36	47
161-180	40	52
181-200	43	56
201-250	52	68
251-300	58	76
301-350	64	84
351-400	69	90
401-500	76	99
501-600	84	110
601-700	91	119
701-800	99	129
801-900	107	140
901-1000	114	149
1001-1100	121	158
1101-1200	129	168
1201-1300	136	178
1301-1400	144	188
1401-1500	152	199
1501-1600	160	209
1601-1700	167	218
1701-1800	175	229
1801-1900	183	239
1901-2000	190	248
2001-2500	228	298
2501-3000	266	347
3001-3500	304	397
3501-4000	342	447
4001-4500	380	496
4501-5000	418	546
5001-6000	494	645
6001-7000	570	744
7001-8000	646	844
8001-9000	722	943
9001-1000	797	1041

### SPECIALTAXA

Livsmedel
Bröd/back eller kartong
Frukt, grönsaker/kg
Glasskartonger
Läsk, öl/back eller kartong
Mejeriprodukter/kg
Potatis/kg
Specericontainer (gäller främst butik Brännö)
Ägg/kartong
Övrigt - exempel
Båt/meter längd
Cykel
Dörr, ytter/st
Dörr, inner/st
Flaggstång/meter längd
Fönster, emballerat/m <sup>2</sup>
Fönster, oemballerat/m <sup>2</sup>
Gasolflaska/st
Gastub/st
Isolering/normalpaket
Julgran/st eller granris/bunt
Moped 2-hjulig
Moped 3-hjulig lastmoped
Skottkärra
TV-apparat
Tvättställ, WC-stol/st
Utombordsmotor högst 10 hk
Utombordsmotor mer än 10 hk
Windsurfingbräda



Nuläge kr	Förslag kr
2:30	3:00
0:15	0:20
15:00	19:50
3:10	4:00
0:14	
0:09	
39:00	51:00
8:00	10:45
Frakt i kr	Frakt i kr
15:00	19:50
8:00	10:45
31:00	40:00
15:00	19:50
6:00	8:00
15:00	20:00
46:00	60:00
8:00	10:45
23:00	30:00
6:00	8:00
7:00	9:00
15:00	
25:00	
15:00	
15:00	
9:00	
10:00	
18:00	
23:00	



## Bilaga - Förslag frakttaxa fordon och konsekvenser

### Frågor och svar kring den nya taxan (1 av 4)



#### 1. Vad kostar en gruustransport till Asperö, Brännö, Styrso Bratten och Vrångö?

	Asperö Östra		Brännö		Styrso Bratten		Vrångö	
	Enkel	T o R	Enkel	T o R	Enkel	T o R	Enkel	T o R
<i>Boggielastbil nu</i>	300	520	350	820(!)	520	1040	780	1560
<i>Boggielastbil uppräknad index</i>	392	679	457	1071	679	1358	1019	2037
<b>Förslag</b>	<b>600</b>	<b>1200</b>	<b>600</b>	<b>1200</b>	<b>600</b>	<b>1200</b>	<b>600</b>	<b>1200</b>
<i>Förslag jämfört med nuläge</i>	+300	+680	+250	+380	+80	+160	-180	-360
<i>Förslag jämfört med indexuppräknad taxa</i>	+208	+521	+143	+129	-79	-158	-419	-837

\* Brännö får i dagsläget inte livsmedel med bil utan som styckegods

! Observera ett fel i dagens prislista där det idag är billigare att boka två enkelresor än en ToR.

### Frågor och svar kring den nya taxan (2 av 4)



#### 2. Vad kostar det om en entreprenör tar med sig bilen till Asperö, Brännö, Styrso Bratten och Vrångö?

	Asperö Östra		Brännö		Styrso Bratten		Vrångö	
	Enkel	T o R	Enkel	T o R	Enkel	T o R	Enkel	T o R
<i>Lätt lastbil nu</i>	220	440	290	660(!)	440	880	660	1320
<i>Lätt lastbil uppräknad index</i>	287	575	379	862(!)	575	1149	862	1724
<b>Förslag</b>	<b>360</b>	<b>720</b>	<b>360</b>	<b>720</b>	<b>360</b>	<b>720</b>	<b>360</b>	<b>720</b>
<i>Förslag jämfört med nuläge</i>	+140	+280	+70	+60	-80	-160	-300	-600
<i>Förslag jämfört med indexuppräknad taxa</i>	+73	+145	-19	-142	-215	-429	-502	-1004

\* Brännö får i dagsläget inte livsmedel med bil utan som styckegods

! Observera ett fel i dagens prislista där det idag är billigare att boka två enkelresor än en ToR.

## Frågor och svar kring den nya taxan (3 av 4)



### 3. Vad kostar det att ta med en entreprenadmaskin (EM) ?

	Asperö Östra		Brännö		Styrsö Bratten		Vrångö	
	Enkel	T o R	Enkel	T o R	Enkel	T o R	Enkel	T o R
<i>EM nu</i>	220	440	290	660(!)	440	880	660	1320
<i>EM uppräknad index</i>	287	575	379	862(!)	575	1149	862	1724
<b>Förslag</b>	<b>460</b>	<b>920</b>	<b>460</b>	<b>920</b>	<b>460</b>	<b>920</b>	<b>460</b>	<b>920</b>
<i>Förslag jämfört med nuläge</i>	+240	+480	+170	+260	+20	+40	-200	-400
<i>Förslag jämfört med indexuppräknad taxa</i>	+173	+345	+81	+58	-115	-229	-402	-804

\* Brännö får i dagsläget inte livsmedel med bil utan som stycke gods

! Observera ett fel i dagens prislista där det idag är billigare att boka två enkelresor än en ToR.

## Frågor och svar kring den nya taxan (4 av 4)



### 4. Vad kostar en livsmedelstransport (lastbil) till Donsö, Styrsö och Vrångö?

	Donsö/Sandvik ICA Tången+Donsö		Styrsö Bratten		Vrångö	
	Enkel	T o R	Enkel	T o R	Enkel	T o R
<i>Boggielastbil nu</i>	690	1340	520	1040	780	1560
<i>Boggielastbil uppräknad index</i>	901	1750	679	1358	1019	2037
<b>Förslag</b>	<b>600</b>	<b>1200</b>	<b>600</b>	<b>1200</b>	<b>600</b>	<b>1200</b>
<i>Förslag jämfört med nuläge</i>	-90	-140	+80	+160	-180	-360
<i>Förslag jämfört med indexuppräknad taxa</i>	-301	-550	-79	-158	-419	-837

\* Brännö får i dagsläget inte livsmedel med bil utan som stycke gods

! Observera ett fel i dagens prislista där det idag är billigare att boka två enkelresor än en ToR.

Vad kostar det med gamla resp nya taxan ToR och vad blir skillnaden när man tar

Tur och Retur, Boggielastbil	Asperö 4 fordon			Brännö Rödsten 4 fordon		
			<b>Styck</b>			<b>Styck</b>
Nuvarande taxa	520 kr	900 kr	<b>225 kr</b>	820 kr	1 120 kr	<b>280 kr</b>
Förslag till ny taxa	1 200 kr	4 800 kr	<b>1 200 kr</b>	1 200 kr	4 800 kr	<b>1 200 kr</b>
<b>Skillnad</b>	<b>680 kr</b>	<b>3 900 kr</b>	<b>975 kr</b>	<b>380 kr</b>	<b>3 680 kr</b>	<b>920 kr</b>
<b>LL/skåpbil</b>						
Nuvarande taxa	440 kr	630 kr	<b>158 kr</b>	660 kr	1 010 kr	<b>253 kr</b>
Förslag till ny taxa	720 kr	2 880 kr	<b>720 kr</b>	720 kr	2 880 kr	<b>720 kr</b>
<b>Skillnad</b>	<b>280 kr</b>	<b>2 250 kr</b>	<b>563 kr</b>	<b>60 kr</b>	<b>1 870 kr</b>	<b>468 kr</b>
<b>LL/skåpbil</b>						
Nuvarande taxa				580 kr	1 010 kr	<b>253 kr</b>
Förslag till ny taxa				720 kr	2 880 kr	<b>720 kr</b>
<b>Skillnad</b>				<b>140 kr</b>	<b>1 870 kr</b>	<b>468 kr</b>



## bort mängdrabatten?

Styrsö			Donsö			Vrångö	
Bratten	4 fordon	Styck	4 fordon	Styck	4 fordon	4 fordon	
1 040 kr	1 250 kr	<b>313 kr</b>	1 340 kr	1 790	<b>448 kr</b>	1 560 kr	2 010 kr
1 200 kr	4 800 kr	<b>1 200 kr</b>	1 200 kr	4800	<b>1 200 kr</b>	1 200 kr	4 800 kr
<b>160 kr</b>	<b>3 550 kr</b>	<b>888 kr</b>	<b>-140 kr</b>	<b>3 010 kr</b>	<b>753 kr</b>	<b>-360 kr</b>	<b>2 790 kr</b>
880 kr	1 250 kr	<b>313 kr</b>	1 100 kr	1 630 kr	<b>408 kr</b>	1 320 kr	1 850 kr
720 kr	2 880 kr	<b>720 kr</b>	720 kr	2 880 kr	<b>720 kr</b>	720 kr	2 880 kr
<b>-160 kr</b>	<b>1 630 kr</b>	<b>408 kr</b>	<b>-380 kr</b>	<b>1 250 kr</b>	<b>313 kr</b>	<b>-600 kr</b>	<b>1 030 kr</b>

Fel i nuvarande prislista, tur och retur till Brännö är dyrare än två enkelresor, vilket visas här

**Styck**

**503 kr**

**1 200 kr**

---

**698 kr**

**463 kr**

**720 kr**

---

**258 kr**

---

Antal tillfällen under 2023 då färjan varit uppbokad till 70 procent eller mer av en och samma beställare. Beskrivning av omfattning av mängdrabatten och beräknat utefter att varje förbokning omfattar fyra fordon

För denna beräkning har vi valt att inkludera boggielastbil, lätt lastbil och lastbil. Det gör dock ingen skillnad på andelen totalt som omfattas av mängdrabatt

		Antal per bokning					
		jan	feb	mars	april	maj	
Boggielastbil	964						
Lätt lastbil	3443	22	17	9	14	8	
Lastbil	434	4	4	4	4	4	4
		88	68	36	56	32	

<b>Subtotal</b>	<b>4841</b>	<b>Fordon med mängdrabatt</b>	<b>10%</b>
-----------------	-------------	-------------------------------	------------

***Nedanstående fordonstyper har exkluderats från beräkningen***

PB	27
PB+SLÄP	3
SLÄP	202
TRIDEM	0
MC	20
Tom kolumn	6
<i>LB+SLÄP</i>	<i>4</i>
<i>BL+SLÄP</i>	<i>837</i>
<i>LL+SLÄP</i>	<i>426</i>
EM	350
Subtotal	1875

<b>Totalt antal fordon</b>	<b>6716</b>	<b>Fordon med mängdrabatt</b>	<b>7%</b>
----------------------------	-------------	-------------------------------	-----------

Dessa ligger till grund för nedanstående  
lon.

<b>juni</b>	<b>juli</b>	<b>aug</b>	<b>sept</b>	<b>okt</b>	<b>nov</b>	<b>dec</b>	
5		12	15	10	5	4	
4	4	4	4	4	4	4	
20	0	48	60	40	20	16	
							<b>Bokade tillfällen 121</b>
							<b>Antal fordon 484</b>