

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 indexuppräkningsmodell 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 fasa 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 klargöra 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 ²	20:00
Fönster, oemballerat/m ²	60:00
Isolering/normalpaket	8:00
Julgran/st eller granris/bunt	9:00

SKRYMMANDE GODS

Avser gods vars vikt per m³ understiger 250 kg.

Frakt beräknas efter 250 kg/m³.

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

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.

Lågristaxa 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 (styckegods) 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

Kristina Lindfors

Avdelningschef

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.