

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-07-05

Diarienummer SMF-2023-04659

Handläggare

Gunnar Palm

Telefon: 031-368 26 13

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

Tillköp av avgiftsfri färjetrafik på Göta älv

Förslag till beslut

I stadsmiljönämnden

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

Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bedömning ur ekonomisk dimension

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

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

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

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

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

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

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

Bedömning ur ekologisk dimension

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

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

Bedömning ur social dimension

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

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

Förhållande till styrande dokument

Vision och strategier för Älvstaden

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

Översiktsplan Göteborg

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

Fördjupad översiktsplan för Centrala Göteborg

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

Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram

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

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

Trafikstrategi för en nära storstad

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

Cykelprogram för en nära storstad

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

Ärendet

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

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

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

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

Beskrivning av ärendet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tillköp av kollektivtrafik

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

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

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

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

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

Utveckling av den avgiftsfria färjetrafiken i Göta älv

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tidigare beslut om avgiftsfri färjetrafik

Trafiknämnden beslutar (TN 2415/11) att:

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

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

Kommunstyrelsen beslutar att (KS 0945/11) att:

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

2. Finansieringsfrågan avseende tillköpet hanteras i ordinarie budgetberedning

Kommunfullmäktige beslutar (KF 1069/10) att:

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

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

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

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

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

Kommunstyrelsen beslutar (KS 0520/12) att:

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

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

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

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

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

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

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

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

Västtrafiks upphandling av färjetrafiken

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

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

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

Nytt avtal om avgiftsfri färjetrafik

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

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

Ersättning för avgiftsfri färjetrafik

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

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

Göteborgs Stad finansierar följande kostnader enligt det nya förslaget:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Avgiftsfri färjetrafik och ny gång- och cykelbro

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

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

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

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

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

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

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

Förvaltningens bedömning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Handläggarens namn

Chefens namn

Gunnar Palm

Kerstin Elias