

Styrelsen	2020-09-24/25
Handling nr	10.7
Handläggare	Jarl Samuelsson
Daterad	2020-09-08
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Marstrandsfärjan

Skrivelse Viljeyttring om drift/trafikplikt Marstrandsfärjan Kungälv kommun
(Dnr: 1-582-20) har inkommit ställd till styrelsen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att godkänna redovisad rekommendation till beslut om allmän trafikplikt,
- att godkänna redovisad rekommendation om att överlämna befogenhet att ingå avtal om allmän trafik till Kungälv kommun med redovisade minimikrav, samt
- att översända rekommendationen till kollektivtrafiknämnden som underlag för beslut om allmän trafikplikt och överlämnande av befogenhet till Kungälv kommun.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Stina Wärmedal

Från: Registrator VTM
Bifogade filer: SRV00367_2HP01640_Plan3_C339_3423_001.pdf

Från: Miguel Odhner (S) <miguel.odhner@kungalv.se>

Skickat: den 27 augusti 2020 08:09

Till: Roger Vahnberg <Roger.Vahnberg@vasttrafik.se>; Peter Hermansson <peter.hermansson@vgregion.se>; Per Tenggren <per.tenggren@vgregion.se>

Kopia: Haleh Lindqvist <Haleh.Lindqvist@kungalv.se>; Anders Holmensköld (M) <Anders.Holmenskold@kungalv.se>; Elisabeth Mattsson (L) <Elisabeth.Mattsson@kungalv.se>; Gun-Marie Daun (KD) <Gun-Marie.Daun@kungalv.se>; Renate Danielsson <Renate.Danielsson@kungalv.se>; Registrator <registrator@kungalv.se>; Fredrik Skreberg <Fredrik.Skreberg@kungalv.se>

Ämne: Enligt överenskommelse - viljeyttring om drift/trafikplikt Marstrandfärjan Kungälv's kommun

Till Västrafiks styrelse

Hej på er

Ursäkta att kommunicerad viljeyttring om drift/trafikplikt Marstrandfärjan den inte inkom i fredags. Ärendet kommer också behandlas så långt det är möjligt, vid nästa kommunstyrelsemöte 9 sept.

Önskar en bra torsdag.

Kommunstyrelsens ordförande

Miguel Odhner (s)
Kungälv's kommun
Tel 070-3520101
E-post miguel.odhner@kungalv.se

Ansökan om övertag av befogenheten att bedriva allmän kollektivtrafik i enlighet med trafikpliktsbeslut för Marstrandsfärjan (Koön – Marstrand)

Kungälv kommun vill härmed ansöka om övertag av befogenheten att bedriva allmän kollektivtrafik för Marstrandsfärjan under förutsättning att kommunen och Västtrafik AB når en överenskommelse kring de verksamhetsmässiga och ekonomiska villkoren.

Kungälv kommun styrelse har vid kommunstyrelsen sammanträde den 8 augusti 2020 fått information om ärendet och ställt sig positiva till ett framtida övertagande av kollektivtrafiken för Marstrandsfärjan om en överenskommelse kan nås.

Kommunstyrelsen presidium har fått i uppdrag att föra en dialog med Västtrafik AB kring villkoren för ett eventuellt övertagande. Kommunstyrelsen kan hålla extra möten vid behov för att regionens processer skall fortlöpa friktionsfritt.

Kommunstyrelsens ordförande

Miguel Odhner (s)

Kommunstyrelsen 1:e v ordförande

Anders Holmenschöld (m)

Oppositionsråd

Elisabeth Matsson (l)

KUNGÄLV
KOMMUN



ADRESS Stadshuset · 442 81 Kungälv
TELEFON 0303-23 80 00 vx
FAX 0303-132 17
E-POST kommunstyrelsen@kungalv.se
HEMSIDA www.kungalv.se

Västtrafiks svar på skrivelse gällande viljeyttring om drift/trafikplikt Marstrandsfärjan Kungälvs kommun

1 Innehållsförteckning

1	Bakgrund.....	2
2	Ärendegenomgång	2
3	Ekonomisk analys	2
4	Beskrivning av nuvarande trafik och resandet.....	3
5	Framtida behov och förutsättningar	3
6	Minimikrav för överlämnande av befogenhet till Kungälvs kommun	4
6.1	Miljömål.....	4
6.2	Geografisk Tillgänglighet/utbud.....	5
6.3	Fysiskt tillgänglighet.....	5
6.4	Biljetter	5
6.5	Tidsperiod	5
6.6	Uppföljning	6
6.7	Ersättning	6
7	Analys av kommersiell trafik.....	6
7.1	Hur påverkas tillgängligheten.....	7
7.2	Hur påverkas miljömålen.....	7
7.3	Hur påverkas kundnöjdheten	7
7.4	Hur påverkas resandet.....	7
7.5	Sammanfattning	8
8	Västtrafiks rekommendation.....	8
	Bilaga 1 Översiktlig linjekarta Marstrandsfärjan.....	9
	Bilaga 2 Minimikrav vid överlämnande av befogenhet till Kungälvs kommun..	9

Rekommendation för beslut om allmän trafikplikt

1 Bakgrund

Trafikeringen av Marstrandsfärjan mellan Koön och Marstrandsön bedrivs med ett trafikavtal tecknat mellan Västtrafik och Kungälv kommun 2010. Nuvarande trafikavtal löper ut i december 2020.

Västra Götalandsregionen, som är regional kollektivtrafikmyndighet inom Västra Götaland, önskar genom kollektivtrafiknämnden att erhålla Västtrafiks rekommendation som underlag för beslut om allmän trafikplikt samt eventuellt överlämnande av befogenhet till Kungälv kommun. Ett beslut om överlämnande av befogenhet tas i regionfullmäktige.

2 Ärendegenomgång

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten får överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag eller till en kommun inom länet. Överlämnas befogenheten att ingå avtal om allmän trafikplikt till en kommun avser befogenheten kollektivtrafik inom kommunens eget område. Kungälv kommun har den 27 augusti 2020 skickat en ansökan till Västtrafiks styrelse angående övertagande av befogenhet för Marstrandsfärjan.

I bifogat dokument redovisas förutsättningar för ett överlämnande av befogenhet för Marstrandsfärjan och vilka krav som bör ställas i samband med ett sådant överlämnande. Bifogat återfinns också en analys som underlag för beslut om allmän trafikplikt.

3 Ekonomisk analys

Den redovisade ersättningsnivån och en ansvarsfördelning avseende biljetter enligt redovisad handling bedöms ge en positiv nettokostnad jämfört med idag då dagens överutbud har beaktats men en neutral påverkan jämfört med om Västtrafik hade upphandlat trafiken på nytt.

4 Beskrivning av nuvarande trafik och resandet

Marstrandsfärjan, som trafikerar mellan Koön och Marstrandsön, transporterar dagligen skolbarn, arbetspendlare, pensionärer, färdtjänst- och sjukresenärer samt turister. Utöver persontrafiken transporteras även nyttotrafik i form av varustransporter, räddningstjänst, ambulans, virkestransporter, sopbilar, VA-verksamhetens personal samt privata fordon. De flesta transporter minskar under vinterhalvåret som en konsekvens av att färre människor uppehåller sig på Marstrandsön. Bygg- och anläggningstrafiken är dock mest hektisk under vinterhalvåret.

Marstrandsfärjan körs efter de resandes behov och har därför en hög turtäthet under dags- och kvällstid. På natten finns istället beredskap för att färjan ska kunna köras på kallelse.

Färjetrafiken utförs, enligt nu gällande avtal, av Kungälvs kommun. Avtalet är ett produktionsavtal med inslag av resandeincitament.

Marstrandsfärjan genomför årligen ca 750 000 registrerade personresor. Cirka 40% av dessa resor görs med period- eller skolkort.

Trafiken bedrivs med två fartyg, M/S Lasse Maja och M/F Nisse, vilka ägs av Kungälvs kommun.

I den upphandling som föregick nuvarande avtal uppställdes ett krav med innebörden att vinnande anbudsgivare skulle hyra och nyttja kommunens färjor. M/S Lasse Maja nyttjas idag som ordinarie fartyg och M/F Nisse som reservfärja. Kungälvs kommun är också ägare av infrastrukturen vid färjeanläggningarna på Koön och Marstrandsön, vilken utgörs av kajer, byggnader m.m.

5 Framtida behov och förutsättningar

Tjänstemän på Kungälvs kommun, Västtrafik och Avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur på Västra Götalandsregionen har under en längre tid fört en dialog kring Marstrandsfärjan.

Västra Götalandsregionen har ett fortsatt behov av persontransporter till Marstrandsön och Kungälvs kommun har ett fortsatt behov avseende transporter av nyttotrafik till Marstrandsön.

Upphandlingen som föregick nuvarande avtal genomfördes före den skatteväxling som trädde i kraft den 1 jan 2012, dvs. när bl.a. Kungälvs kommun var delägare i Västtrafik. Efter skatteväxlingen har emellertid huvudmannskapet för kollektivtrafiken, och därmed även Marstrandsfärjan, överförts till regionen. Härutöver upphandlades det nu gällande avtalet före nuvarande kollektivtrafik- och upphandlingslagstiftning trädde i kraft. Dessa omständigheter innebär att en ny upphandling av färjetrafiken till Marstrandsön måste utformas med beaktande av de förändringar som skatteväxlingen och tillkommen lagstiftning inneburit för bl.a. ansvarsfördelningen mellan trafikföretag, Västtrafik och Kungälvs kommun.

Kommunens och Västra Götalandsregionens behov bör emellertid även fortsatt samordnas i syfte att nyttja samhällets resurser på ett kostnadseffektivt sätt. En samordning innebär också att antalet transporter kan hållas nere och att miljöpåverkan från färjetrafiken kan minimeras. En samordning av trafiken leder också till ett effektivt resursutnyttjande av gemensam infrastruktur i form av kajer, tillfarter och byggnader m.m.

Kungälv kommun har den 27 augusti 2020 skickat en ansökan om att få överta befogenheten att ingå avtal om allmän trafik för färjetrafiken mellan Koön och Marstrandsön till Västtrafik. Västtrafik ställer sig positivt till att befogenheten överlämnas till Kungälv kommun eftersom det utgör en samhällseffektiv lösning där alla parter behov tillgodoses. Västtrafik rekommendation är därmed att Västra Götalandsregionen fattar beslut om att överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik för färjetrafiken mellan Koön och Marstrandsön till Kungälv kommun. Västtrafik rekommenderar vidare att Västra Götalandsregionen, i samband med att befogenheten överlämnas, ställer nedan redovisade minimikrav på trafiken för att säkerställa att målen för kollektivtrafiken i området uppfylls och att kundernas behov tillgodoses.

6 Minimikrav för överlämnande av befogenhet till Kungälv kommun

6.1 Miljömål

I samband med nya upphandlingar av fartygstrafik bör det, enligt Västra Götalandsregionens miljö- och klimatstrategi, ställas krav på att trafiken är 100% eldriven på sträckor upp till ca 6 km. För trafik på längre sträckor ska kraven, som utgångspunkt, säkerställa att fartygen körs med hybriddrift i olika utsträckning. Med hybriddrift förstås en kombination av el och flytande biodrivmedel. Med beaktande av den teknikutveckling som sker på området för biodrivmedel kan det framöver emellertid vara aktuellt att ställa krav på att fartygen drivs med el till 100 % även på längre sträckor. Hänsyn ska dock alltid tas till karaktären av aktuell trafik.

Enligt Västtrafiks miljö- och klimatplan, som är en nedbrytning av strategin, ska 10 % av fartygstrafiken vara eldriven år 2025. Då Marstrandsfärjan har en kort sträcka är den lämpad för eldrift. Dessutom är eldrift en förutsättning för att klara målen om minskade utsläpp och bullernivåer.

Vid ett överlämnande av befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till Kungälv kommun föreslår Västtrafik att det ställs upp krav på att ordinarie färja som trafikerar sträckan mellan Koön och Marstrandsön ska vara eldriven till 100 % senast år 2030. Reservfartyg som nyttjas för förstärkningar, när ordinarie fartyg är på varv och dylikt omfattas inte av kravet på elektrifiering.

6.2 Geografisk Tillgänglighet/utbud

Västtrafik rekommenderar att Västra Götalandsregionen ställer krav på att färjetrafiken på den aktuella sträckan hålls öppen året runt. På vardagar ska turerna minst förläggas mellan kl. 05.30 och 24.00. Minimiutbudet på vardagar ska vara två turer i timmen under peaktid och en tur per timme under resten av dagen. Med peaktid avses tiden mellan kl. 06.00 och 09.00 samt mellan kl. 15.00 och 18.00. På helgerna ska sträckan trafikeras minst mellan kl. 08.00 och 24.00, året runt. Minimiutbudet på helgerna ska vara en tur per timme.

- Trafikutbudet ska därutöver anpassas till efterfrågan.
- Kommunen beslutar utbudet utöver ovanstående miniminivåer.

6.3 Fysiskt tillgänglighet

Enligt Trafikförsörjningsprogrammets Remissversion för 2021–25 ska antalet prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning öka till minst 800 i Västra Götaland. Marstrands färjeläge är en av de hållplatser som ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning och Västtrafik rekommenderar därmed Västra Götalandsregionen att ställa krav på detta även fortsatt. Detta innebär även att det exempelvis måste ställas krav på utformningen av väderskydd, tillgången till information om färjetrafiken som uppdateras i realtid samt kontrastmarkering och ledstråk vid färjeläget.

6.4 Biljetter

Västtrafik rekommenderar att Västra Götalandsregionen ställer krav på att Västtrafiks period- och skolkort ska vara giltiga som färdbevis för resor med färjetrafiken mellan Koön och Marstrandsön. Detta i syfte att säkerställa ett sammanhängande kollektivtrafiksystem i linje med trafikförsörjningsprogrammets intentioner. Utifrån den kommande zonstrukturen innebär det att för Marstrandsfärjan ska period- och skolkort för zon B samt kombinationsbiljetter där zon B ingår (BC, AB, ABC) vara giltiga. Med periodkort avses biljetter för en period avseende ett dygn eller mer. Intäkter för dessa biljetter tillfaller Västtrafik. Kommunen bestämmer prissättning för och erhåller intäkter för de biljetter som är unika för Marstrandsfärjan. Västtrafiks enkelbiljetter gäller således inte på färjan.

Under 2021 har Marstrandsfärjan undantag för erbjudandet res 4 betala för 1 vad gäller dygnskort.

6.5 Tidsperiod

Västtrafik rekommenderar att befogenhet överlämnas för en period på 15 år med möjlighet till förlängning. I det fall en fast förbindelse etableras bör denna överlåtelse av befogenhet upphöra från det att den fasta förbindelsen kan nyttjas istället.

6.6 Uppföljning

Utöver den årliga uppföljningen som genomförs av Kollektivtrafiknämnden ska under 2022 genomföras en utvärdering av införandet dock ger utvärderingen ingen möjlighet till att justera villkoren i överlämnandet av befogenheten.

6.7 Ersättning

Västtrafik rekommenderar att utge en ersättning till Kungälv kommun för övertagande av befogenhet med iakttagande av kraven ovan. Föreslagen ersättning är 5 mnkr/år som indexuppräknas.

7 Analys av kommersiell trafik

Västtrafik utarbetade under våren 2014 tillsammans med den regionala kollektivtrafikmyndigheten kriterier för beslut om allmän trafikplikt. Dessa kriterier utgör förutsättningarna för Västtrafiks riskanalys och bedömning av hur målen i trafikförsörjningsprogrammet kan uppfyllas.

Västtrafiks analys ska särskilt belysa hur måluppfyllelsen påverkas vid ett aktivt avstående av trafikpliktsbeslut för hela eller delar av trafiken. Bedömningen ska ske för den sammantagna effekten av kommersiell och upphandlad trafik, med ett särskilt beaktande av kriterierna resandet, miljön, tillgängligheten och kundnöjdheten enligt nedan:

- Hur påverkas tillgängligheten
- Hur påverkas miljömålen
- Hur påverkas kundnöjdheten
- Hur påverkas resandet

Både Västtrafik och Kungälv kommun har behov av att trafikera den aktuella sträckan. Infrastrukturen tillåter inte att behoven tillgodoses var för sig och för att uppnå en miljömässig och ekonomiskt samhällseffektiv trafik behöver behoven samordnas. Kungälv kommun har ansökt om att överta befogenheten och även ta ansvar för det allmänna resandet.

Samråd inför upphandling har inte genomförts då Västtrafik utifrån ovanstående faktorer avseende tillgänglig infrastruktur, ett effektivt nyttjande av samhällets resurser och bästa måluppfyllnad anser att befogenheten att ingå avtal om allmän trafik för färjetrafiken mellan Koön och Marstrandsfärjan bör överlämnas till Kungälv kommun. En teoretisk analys avseende påverkan av en kommersiell trafik i relation till ett överlämnande av befogenhet till Kungälv kommun med ovanstående minimikrav återfinns nedan.

7.1 Hur påverkas tillgängligheten

En kommersiell trafik kommer inte att kunna nyttja bytespunkter och annan infrastruktur som kommunen äger då kommunen behöver denna för sina behov avseende nyttotransporter av olika slag. Varken Västtrafik eller Kungälv kommun kan identifiera lämpliga kajer och bytespunkter för en kommersiell trafik.

Den kommersiella trafiken bedöms därmed ha bytespunkter längre ifrån den nuvarande angöringspunkter och detta ger en längre sträcka att resa och troligen också sämre bytesmöjlighet från buss till båt. Restiden i en kommersiell trafik bedöms öka och utbudet förväntas under vintertid vara lägre än det utbud kommunen kommer att erbjuda.

En kommersiell trafik bedöms totalt sett ha en negativ påverkan jämfört med om kommunen övertar befogenheten för trafiken bl.a. utifrån att nuvarande bytespunkter har en god tillgänglighet med kort restid och är anpassade för ett bra byte mellan buss och båt.

7.2 Hur påverkas miljömålen

För båttrafik avseende kortare sträckor såsom Marstrandfärjan bör trafiken elektrifieras för att de övergripande miljömålen ska kunna uppnås. Dessa mål är högre än gällande lagkrav. För den kommersiella trafiken gäller lagkraven som grund men det är svårt att göra en analys av vad en kommersiell aktör skulle erbjuda utan att ha ett konkret förslag att utgå från. Kommersiell trafik bedöms därför vara likvärdig med en överlåtelse till Kungälv kommun när det gäller påverkan på miljömålen.

7.3 Hur påverkas kundnöjdheten

Restiden i en kommersiell trafik bedöms öka och utbudet förväntas under vintertid vara lägre än det utbud kommunen kommer att erbjuda. Bytesmöjligheten bedöms minska både utifrån angöringsplats men också utifrån att Västtrafiks periodkort och skolkort inte är giltiga i den kommersiella trafiken.

Den kommersiella trafiken bedöms påverkas negativt utifrån dessa faktorer. En kommersiell aktör kan dock erbjuda andra mervärden som är svåra att bedöma utan ett konkret förslag. Den sammantagna bedömningen är ändå att en kommersiell trafik har en viss negativ påverkan på kundnöjdheten då restiden är en väldigt viktig faktor i vart fall för det dagliga allmänna resandet.

7.4 Hur påverkas resandet

Utbudet av den kommersiella trafiken riskerar att koncentreras till de tider då resandet är tillräckligt stort för att täcka särkostnaderna för trafiken och restiden förväntas öka. Resandet bedöms också påverkas negativt utifrån bytesmöjligheten

både p.g.a. angringspunkterna och dess koppling till busstrafiken men också utifrån att Västtrafiks period- och skolkort inte blir giltiga färdbevis.

Västtrafiks bedömning är att en fullt ut kommersiell trafik skulle ha en negativ eller bromsande effekt på resandeutveckling utifrån bland annat utbud och restider.

7.5 Sammanfattning

Västtrafiks bedömning är att ett överlämnande av befogenheten att ingå avtal om allmän trafik för färjetrafiken mellan Koön och Marstrandsön till Kungälv kommun, med ovan satta minimikrav, kommer att ge en bättre måluppfyllelse än en kommersiell trafik.

8 Västtrafiks rekommendation

Med åberopande av vad som framförts ovan, där en kommersiell trafik inte bedöms bidra lika starkt till uppfyllandet av Trafikförsörjningsprogrammets mål som vid ett överlämnande av befogenheten till Kungälv kommun med ovan uppsatta minimikrav och Kungälv kommuns önskemål om att överta befogenheten, rekommenderar Västtrafik Kollektivtrafiknämnden i Västra Götaland att fatta beslut om

- allmän trafikplikt för den trafik som avser båttrafik mellan Koön och Marstrandsön

Trafikpliktsbesluten utgår i princip från nuvarande trafik, men omfattar också möjlighet till utökad och förändrad trafik på längre sikt i enlighet med Regionala Kollektivtrafikmyndighetens Trafikförsörjningsprogram.

Västtrafik rekommenderar också Kollektivtrafiknämnden i Västra Götaland att föreslå regionstyrelsen att rekommendera regionfullmäktige att

- att överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik avseende Marstrandfärjan till Kungälv kommun, med ovanstående minimikrav och ersättningsnivåer

Bilaga 1 Översiktlig linjekarta Marstrandfärjan

Bilaga 2 Minimikrav vid överlämnande av befogenhet till Kungälv kommun

Bilaga 3 Kungälv kommun ansökan om övertagande av befogenhet

Bilaga 1 Översiktlig linjekarta Marstrandfärjan



Bilaga 2 Minimikrav vid överlämnande av befogenhet till Kungälv kommun

Vid överlämnande av befogenhet till Kungälv kommun föreslår Västtrafik nedanstående minimikrav för överlämnandet.

- Ordinarie färja som trafikerar sträckan mellan Koön och Marstrandsön ska vara eldriven till 100 % senast år 2030. Reservfartyg som nyttjas för förstärkningar, när ordinarie fartyg är på varv och dylikt omfattas inte av kravet på elektrifiering.
- Öppethållande under hela året vardagar minst mellan kl. 05.30 – 24.00. Minimiutbud vardagar en tur per timme samt två turer i peaktid dvs mellan kl. 06.00 – 09.00 och mellan kl. 15.00-18.00. Öppethållande under hela året helger minst kl. 08.00 -24.00. Minimiutbud helger en tur per timme.

Trafikutbudet ska därutöver anpassas till efterfrågan.

Kommunen beslutar utbudet utöver ovanstående miniminivåer.

- Anpassning av färjeläge, avseende exempelvis väderskydd, realtid och kontrastmarkering och ledstråk, i linje med krav på prioriterade hållplatser., se <https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/sa-utvecklas-kollektivtrafiken/strategi-for-koll-jamlika-villkor/>
- Västtrafiks period- och skolkort ska vara giltiga färdbevis, utifrån den kommande zonindelningen innebär det period- och skolkort för zon B eller kombinationsbiljetter där zon B ingår (BC, AB, ABC). Med periodkort avses biljetter för en period avseende ett dygn eller mer. Intäkter för dessa biljetter tillfaller Västtrafik. Kommunen bestämmer prissättning för och erhåller intäkter för de biljetter som är unika för Marstrandfärjan. Västtrafiks enkelbiljetter gäller således inte på färjan. Under 2021 har Marstrandfärjan undantag för erbjudandet res 4 betala för 1 vad gäller dygnskort.
- Tidsperiod på 15 år med möjlighet till förlängning. I det fall en fast förbindelse etableras ska denna överlåtelse av befogenhet upphöra från det att den fasta förbindelsen kan nyttjas och behovet av persontransporter med båt därmed upphör.
- Utöver den årliga uppföljningen som genomförs av Kollektivtrafiknämnden ska under 2022 genomföras en utvärdering av införandet, dock ger utvärderingen ingen möjlighet till att justera villkoren i överlämnandet av befogenheten.
- Årlig ersättning till Kungälv kommun på 5 mnkr/år. Beloppet kommer att indexeras.

//