

Styrelsen	2024-09-19
Handling nr	10.6
Handläggare	Anna Johansson
Daterad	2024-09-10
Reviderad	
Sekretess	2024-09-10
Sekretess hävd	2024-03-25

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Genomförandebeslut konvertering älvskyttlar

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att rekommendera regionstyrelsen att besluta om att Västtrafik AB får genomföra den ägarstyrda investeringen elektrifiering av egenägda fartyg med en investeringskostnad på 97 mnkr, samt
- att denna handling sekretessbeläggs till dess att avtal tecknats.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Innehåll

BAKGRUND	3
ÄRENDEGENOMGÅNG	3
GENOMFÖRANDE	4
EKONOMISK ANALYS	4
TIDPLAN	4
KONSEKVENSER VID UTEBLIVEN INVESTERING	5

BAKGRUND

Västtrafik äger fyra älvskyttlar som trafikerar Göta älv i Göteborg. Två av fartygen är elektrifierade. Västtrafiks övriga två fartyg Älveli och Älvfrida drivs med förbränningsmotorer men är förberedda för konvertering till batteri-hybriddrift.

Västtrafik avser nu att konvertera de två egenägda fartygen Älveli och Älvfrida från förbränningsmotorer till batteri-hybriddrift. I miljö- och klimatstrategin, som är en del av det regionala trafikförsörjningsprogrammet, betonas det att det primära valet av bränsle/energi för fartygstrafiken ska vara el samt att ”Fartygstrafik i nya upphandlingar bör elektrifieras till 100 procent på kortare sträckor och i så hög grad som möjligt på längre sträckor.” Då skytteltrafiken över älven är att betrakta som kort sträcka, uppfyller konverteringen av färjorna båda dessa punkter.

Konverteringen till eldrift minskar utsläpp av kväveoxider, koldioxid och övriga partiklar. Då elmotorer har en betydligt högre verkningsgrad än förbränningsmotorer minskar även den totala energiåtgången för trafiken. Den el som nyttjas för laddning är dessutom 100 procent förnybar.

I kommande trafikavtal med trafikstart i december 2025 ska trafikföretaget nyttja Västtrafiks fyra egenägda fartyg. Utöver detta ska trafikföretaget själva tillhandahålla eldrivna färjor. Under 2026 kommer därmed 100 procent av Västtrafiks båttrafik i älven bli eldriven och utsläppen av kväveoxider därmed bli noll.

Västtrafiks styrelse fattade den 15 december 2022 beslut om att godkänna förstudien avseende konverteringen och den vidare genomförandeplaneringen samt att rekommendera regionstyrelsen att godkänna förstudien till investeringsplan som en ägarstyrd investering med en beräknad kostnad på ca 52 mnkr.

Under genomförandet har den tekniska lösningen för laddning av fartygen utvecklats i linje med nedanstående beskrivning. Kostnadsläget för konverteringen har ökat både utifrån den utvecklade lösningen men också utifrån ett annat kostnadsläge. En utförligare redovisning av kostnadsökningarna återfinns i den ekonomiska analysen.

ÄRENDEGENOMGÅNG

Västtrafik avser att konvertera de två egenägda fartygen Älveli och Älvfrida från förbränningsmotorer till batteri-hybriddrift. Fartygen är förberedda för konvertering till eldrift. Tekniken var inte fullt utvecklad när fartygen anskaffades men intentionen var redan då att på sikt konvertera fartygen till eldrift och de är därmed förberedda för konverteringen.

Genomförandet av konverteringen utgår från godkänd förstudie. Den lösning som nu föreslås avviker på vissa punkter från tidigare godkänd förstudie. Den huvudsakliga förändringen är att laddeffekten ökas vilket innebär att laddtiderna blir bara en fjärdedel så långa som tidigare bedömda laddtider. Det ger en mer robust och flexibel tidtabellsplanering och den föreslagna tekniska lösningen är mer etablerad på marknaden.

Ur ett tekniskt perspektiv medför förändringen att utrustning som tidigare var tänkt att placeras ombord på fartygen i stället placeras på land. En effekt blir då lägre fartygsvikt och i förlängningen lägre bränsleförbrukning än det i förstudien föreslagna alternativet. Denna utrustning är inkluderad i investeringen.

Den högre investeringskostnaden är utöver ovanstående förändringar relaterad till valutaeffekter, ökade material- och komponentkostnader och en hög beläggning i branschen som påverkar prisbilden. En striktare myndighetstolkning av regelverket kopplat till brandsäkerhet av batteridrivna fartyg medför även en dyrare konstruktion.

GENOMFÖRANDE

Konvertering till eldrift sker genom upphandling av varv som genomför konvertering av fartyg samt tillhörande utrustning på land i linje med de krav som ställs i samband med upphandlingen.

EKONOMISK ANALYS

Investeringen uppgår till 97 mnkr. Uppskattningsvis kommer investeringen att medföra ökade avskrivningskostnader med cirka 4,5 mnkr per år när båda fartygen är konverterade. Samtidigt är eldrivna fartyg effektivare, vilket minskar drivmedelskostnaderna med uppskattningsvis 3 mnkr jämfört med om vi i stället skulle utföra trafiken med HVO drift (framtida drivmedelskostnader är dock svåra att prognosticera). Nettokostnadsökningen till följd av investeringen bedöms därmed till 1,5 mnkr per år.

Fördyringen jämfört tidigare investeringsbelopp på 52 mnkr består av ca 12-16 mnkr för annan teknisk lösning enligt beskrivningen ovan samt 25-35 mnkr för valutaeffekter, material- och komponentkostnader, ökade riskpåslag samt minskad konkurrens relaterad till att branschens höga beläggning. Fördyringen avseende den förändrade tekniska lösningen är medtagen i Västra Götalandsregionens beredning av årets investeringsplan, där beloppet är justerat till 70 mnkr.

Göteborgs Stad har tillköpsavtal med Västtrafik avseende avgiftsfri färjetrafik över Göta älv. Tillköpet består både i ett utökat utbud av trafik och avgiftsfrihet. Tillköpet påverkar antalet fartyg som behövs för att bedriva trafiken och staden står för de merkostnader tillköpet medför. Detta innebär att Göteborgs Stad via tillköpsavtalet kommer att delvis finansiera den ökade nettokostnaden.

TIDPLAN

Upphandlingen pågår och anbud har inkommit. Tilldelning av avtal beräknas att ske i direkt anslutning till Regionstyrelsens beslut om investering och genomförande. Beslut behöver fattas på Regionstyrelsens möte den 2024-10-15 för att inkomna anbud ska vara giltiga.

Enligt nuvarande tidplan beräknas ett fartyg att konverteras under hösten 2025 och ett fartyg under våren 2026.

KONSEKVENSER VID UTEBLIVEN INVESTERING

Om konvertering ej genomförs kommer de positiva miljöeffekterna i form av sänkta nivåer av kväveoxider, koldioxid och partiklar att utebli och det innebär avsteg från Västra Götalandsregionens Miljö- och klimatstrategi. Västtrafik kommer inte heller att kunna utföra trafiken i linje med upphandlat trafikavtal med trafikstart i december 2025. Enligt upphandlat trafikavtal ska Västtrafik tillhandahålla fyra elektrifierade fartyg. En utebliven konvertering kommer att innebära högre driftkostnader då eldrift beräknas ge lägre drivmedelskostnad.

//