

PM 2005 RVIII (Dnr 455-1209/2005)

## Pilotprojektet biogasbåtar

Ansökan från gatu- och fastighetsnämnden om stöd från Miljömiljarden

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Gatu- och fastighetsnämnden medges 165 mkr från Miljömiljarden till projektets genomförande enligt inlämnad ansökan, under förutsättning att bindande avtal tecknas mellan projektets parter om projektets genomförande, projektorganisation och ansvarsfördelning samt finansiering av drift. Avtalen måste tecknas innan projektstart och senast tre månader efter att beslut om beviljande av stöd från Miljömiljarden fattats.
2. Stockholms stad ska ej vara driftsansvarig för båttrafiken.
3. Stadsledningskontoret får samordningsansvar för projektets genomförande.

Föredragande borgarrådet Viviann Gunnarsson anför följande.

### *Bakgrund*

I Stockholms stads budget för 2005 uppmanas gatu- och fastighetsnämnden att ansöka om medel inom ramen för miljömiljarden för att möjliggöra linjetrafik med biogasbåtar på Stockholms vattenvägar enligt sjöbusskonceptet. Enligt landstingets budget för 2005 ska landstinget då Stockholms stad anskaffat biogasbåtar lämpade för åretruntrafik och finansieringen av driften säkrats erbjuda sig att ansvara för driften av dessa samt att på ett ändamålsenligt sätt integrera biogasbåtarna med befintlig kollektivtrafik till lands och till sjöss.

Gatu- och fastighetsnämnden beslöt den 22 juni 2004 att lämna in en ansökan om stöd till projektet.

### *Ärendets beredning*

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret. Projektet bedöms av stadsledningskontoret som ett angelägen miljöprojekt med högt utvecklings- och demonstrationsvärde. Projektet bedöms också uppfylla de grundläggande kraven som ställs för att erhålla stöd ur Miljömiljarden. Projektets miljöeffekter i form av minskade utsläpp från personbilstrafik i Stockholms stad bedöms till största del gynna boende och verksamma i staden. Förutom den positiva miljöeffekten bedöms projektet även i övrigt bidra till stockholmstegionens attraktivitet som besöks- och etableringsort.

### *Mina synpunkter*

I bokslutet för 2002 avsatte kommunfullmäktige en miljard kronor, Miljömiljarden, för åtgärder som minskar stadens miljöskulder. Exempel på långsiktiga miljöskulder är på-

verkan på klimatet, minskad biologisk mångfald, försurning, övergödning, fellokaliserat miljöfartligt avfall, återställande av deponier, förorenade markområden samt påverkan på vattenresurser. Den politiska majoriteten i Stockholm har träffat en överenskommelse om att ett pilotprojekt med biogasbåtar på Stockholms vattenvägar ska finansieras med medel ur Miljömiljarden och i bokslutet för 2003 gjordes ytterligare en avsättning om 100 miljoner kronor till Miljömiljarden, avsedda för projektet.

Satsningen är ett utvecklings- och demonstrationsprojekt i samverkan mellan kommun, landsting, privat näringsliv och högskola för att utveckla biogasdrivna färjor för persontrafik i Stockholm. Genom projektet introduceras biogasdrivna båtar på en linje Slussen – Saltsjökvamn- Finnboda- Kvarnholmen Nacka strand Lidingö samt på en linje Hammarby sjöstad -Saltsjökvamn-Djurgården-Nybrokajen. Dessa båtlinjer, "Sjöbussen", skall fungera som ett komplement till nuvarande transportsätt och kunna avlasta befintlig buss- och spårtrafik.

I ett utvecklingsprojekt av denna omfattning är det nödvändigt med samarbete mellan flera kommuner och trafikmyndigheten såsom föreslås i ansökan. Jag anser också att möjligheterna till andra bidrag t ex KLIMP-medel ska undersökas i det fortsatta arbetet dock är detta inte ett villkor för att bevilja medel ur Miljömiljarden.

Stockholms stads roll i projektet är att i första hand handla upp biogasbåtarna samt upplåta dessa till förfogande för driftansvarig part inom projektet. Därutöver svarar staden även för uppförande av tankanläggning samt bryggor inom stadens område. Ansökan på 165 mkr avser hela investeringskostnaden för förstudier, utvärderingar, investering i fyra båtar, tankanläggning samt tre bryggor inom Stockholm. Övriga medverkande aktörer förväntas finansiera sina egna bryggor och driften. I Stockholms Hamnar har beslutats att arbetet med biogasbåtprojektet ska följas och underlättas t ex vad gäller kajplatser. I det fortsatta arbetet får Stockholms Hamnars bidrag specificeras. Inom Stockholms stad bör en projektledare för hela projektet utses under kommunstyrelsen.

Samarbetspartners för att få till stånd biogasbåttrafik på Stockholms inre vatten är landstinget och den sk "Sjöbussgruppen" bestående av närmast berörda fastighetsägare samt Nacka och Lidingö kommuner. Landstinget ska i enlighet med budget för 2005 erbjuda sig att ansvara för driften samt att på ett ändamålsenligt sätt integrera biogasbåtarna med befintlig kollektivtrafik till lands och till sjöss när Stockholms stad anskaffat biogasbåtar och finansieringen av driften säkrats. Ett avtal mellan Stockholms stad och landstinget ska snarast skrivas om detta.

Driftskostnaderna för båttrafiken har bedömts till ca 25 mkr per år. "Sjöbussgruppen", bestående av närmast berörda fastighetsägare samt Nacka och Lidingö kommuner, har aviserat att de är beredda att stå för driftskostnaderna, vilket bör förankras i ett avtal.

Medlen från Miljömiljarden villkoras med att avtalen mellan parterna kan tecknas inom tre månader. Gat- och fastighetskontoret måste påbörja upphandling av båtar samt övriga investeringar i projektet skynnösamt för att båttrafiken skall kunna tas i drift sommaren 2006. Nödvändiga tillstånd och dispenser hos berörda myndigheter måste också säkerställas så att detta inte försenar projektet. Jag anser att detta arbete kan påbörjas snarast.

Projektets miljöeffekter i form av minskade utsläpp från personbilstrafik i Stockholms stad bedöms till största del gynna boende och verksamma i staden. Förutom den positiva miljöeffekten torde projektet även ytterligare öka Stockholmsregionens attraktivitet som besöksort. Att därtill andra kommuner deltar i satsningen bör ses som positivt. Även inom andra området utför kommunen tjänster som andra kommuner får del av. Samarbete inom brand- och räddningsområdet är ett sådant exempel.

Syftet med projektet är att driva på utvecklingen av miljövänlig kollektivtrafik. Detta är i högsta grad till gagn för Stockholms medborgare. Den konstruktion som finns i Stockholmsområdet där landstinget är ensam huvudman för kollektivtrafiken syftar till att underlätta för en gemensam kollektivtrafik av hög kvalitet region av hög kvalitet, men får inte innebära att utveckling och nytänkande inom kollektivtrafikområdet hindras.

Jag är övertygad om att kollektivtrafik på vatten hör Stockholms framtid till. Det ökar kollektivtrafikens attraktivitet och effektivitet, och förhoppningsvis minskar bilåkandet. Projektet med biogasbåttrafik på Stockholms vattenvägar är i högsta grad ett angeläget miljöprojekt vars erfarenheter många, både i Sverige och utanför landet, skulle vilja ta del av.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Gatu- och fastighetsnämnden medges 165 mkr från Miljömiljarden till projektets genomförande enligt inlämnad ansökan, under förutsättning att bindande avtal tecknas mellan projektets parter om projektets genomförande, projektorganisation och ansvarsfördelning samt finansiering av drift. Avtalen måste tecknas innan projektstart och senast tre månader efter att beslut om beviljande av stöd från Miljömiljarden fattats.
2. Stockholms stad ska ej vara driftsansvarig för båttrafiken.
3. Stadsledningskontoret får samordningsansvar för projektets genomförande.

Stockholm den 8 april 2005

VIVIANN GUNNARSSON

## Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Kristina Axén Olén (m)* enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avslå föredragande borgarråds förslag till beslut, samt
2. därtill utöver anföras

Båttrafik i Stockholm är både naturligt och önskvärt. Stockholm skulle vara väl bejänt av att vattenvägarna användes mer för persontransporter och kollektivtrafik. Däremot så är kostnaderna för kollektivtrafiken i Stockholm en börd inte för staden, men för landstinget. Det vore fel att låta kostnader som rätteligen hör hemma i landstinget och således skall bäras av hela Stockholms län, bäras av stockholmarna allena. Därför räcker det inte med att konstatera att Stockholms stad inte ska vara driftsansvarig för den kommande båttrafiken. Vi ser gärna att Stockholms stad fattar de beslut och bekostar de åtgärder som behövs för att skapa nödvändig infrastruktur för båttrafiken. För att detta ska aktualiseras krävs dock att frågan om finansiering av båtar och deras drift är löst.

## Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Kristina Axén Olén, Sten Norden* och *Kristina Alvenskal* (alla m) med hänvisning till reservationen av (m) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Lotta Edholm* och *Ann-Karin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd), enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen beslutar att

1. delvis godkänna borgarrådsberedningens förslag till beslut
2. därutöver anför följande

Stockholm och dess omgivning är lämpat sig mycket väl för en utbyggnad av sjötrafik för kollektivresenärer.

Att bedriva kollektivtrafik är ett ansvar som åvilar Stockholms Läns landsting. Det är av största vikt att så även sker vad gäller de aktuella biogasbåtarna. Den vänsterledda majoriteten borde därför ligga på sina partikollegor i landstinget och se till att de tar sitt fulla ansvar. För att projektet skall bli verklighet inom överskräddig tid, kan Stockholms stad finansiera en del av kostnaderna för investeringarna. Det är viktigt att också de andra berörda intressenterna tar sitt ekonomiska ansvar och bidrar med medel till investeringarna.

Driftkostnaderna måste bäras av landstinget och detta säkerställas innan Stockholms stad går vidare med projektet. Staden skall inte investera i biogasbåtar och infrastruktur innan avtal har tecknats med berörda parter om driftkostnaderna. Ett nytt investeringsavtal mellan staden och de andra intressenterna måste också förhandlas fram.

## ÄRENDET

I Stockholms stads budget för 2005 uppmanas Gatu- och fastighetsnämnden att ansöka om medel inom ramen för Miljömiljarden för att möjliggöra linjetrafik med biogasbåtar på Stockholms vattenvägar enligt sjöbusskonceptet. Enligt Landstingets budget för 2005 ska Landstinget då Stockholms stad anskaffat biogasbåtar lämpade för åretruntrafik och finansieringen av driften säkrats erbjuda sig att ansvara för driften av dessa samt att på ett ändamålsenligt sätt integrera biogasbåtarna med befintlig kollektivtrafik till lands och till sjöss.

Gatu- och fastighetsnämnden beslöt per 22 juni 2004 att lämna in en ansökan om stöd till projektet.

Projektet bedöms av Stadsledningskontoret som ett angeläget miljöprojekt med högt utvecklings- och demonstrationsvärde. Projektet bedöms också uppfylla de grundläggande krav som ställs för att erhålla stöd ur miljömiljarden. Projektets miljöeffekter i form av minskade utsläpp från personbilstrafik i Stockholms stad bedöms till största del gynna boende och verksamma i staden. Förutom den positiva miljöeffekten bedöms projektet även i övrigt bidra till Stockholmsregionens attraktivitet som besöks- och etableringsort.

## ÄRENDETS BEREDNING

Ärendet har beretts av stadsledningskontorets finansavdelning. Vid bedömningen av projektet har uppgifter från Sjöfartsverket, Stockholms hamnar och tidigare utredningar och förstudier kring projektet beaktats. Därutöver har även synpunkter inhämtats från juridiska avdelningen och redovisningsstaben.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunstyrelsen beslutar följande

1. Gatu- och fastighetsnämnden tilldelas 165 mkr från miljömiljarden till projektets genomförande enligt inlämnad ansökan under förutsättning att bindande avtal tecknas mellan projektets parter om projektets genomförande, projektorganisation och ansvarsfördelning samt finansiering av drift innan projektstart och senast tre månader efter att beslut om beviljande av stöd från Miljömiljarden fattats.
2. Projektets driftskostnader ska ej finansieras av Stockholms stad eller dess bolag.

### *Sammanfattning*

I Stockholms stads budget för 2005 uppmanas Gatu- och fastighetsnämnden att ansöka om medel inom ramen för Miljömiljarden för att möjliggöra linjetrafik med biogasbåtar på Stockholms vattenvägar enligt sjöbusskonceptet. Enligt Landstingets budget för 2005 ska Landstinget då Stockholms stad anskaffat biogasbåtar lämpade för åretruntrafik och finansieringen av driften säkrats erbjuda sig att ansvara för driften av dessa samt att på ett ändamålsenligt sätt integrera biogasbåtarna med befintlig kollektivtrafik till lands och till sjöss.

Gatu- och fastighetsnämnden beslöt per 2004-06-22 att lämna in en ansökan om stöd till projektet.

Projektet bedöms av Stadsledningskontoret som ett angeläget miljöprojekt med högt utvecklings- och demonstrationsvärde. Projektet bedöms också uppfylla de grundläggande krav som ställs för att erhålla stöd ur miljömiljarden. Projektets miljöeffekter i form av minskade utsläpp från personbilstrafik i Stockholms stad bedöms till största del gynna boende och verksamma i

staden. Förutom den positiva miljöeffekten bedöms projektet även i övrigt bidra till Stockholmsregionens attraktivitet som besöks- och etableringsort.

Kontoret föreslår därför att Kommunstyrelsen beviljar Gatu- och fastighetsnämnden 165 mkr från Miljömiljarden till projektets genomförande.

#### *Ärendets behandling*

Ärendet har beretts av Stadsledningskontorets Finansavdelning. Vid bedömningen av projektet har uppgifter från Sjöfartsverket, Stockholms hamnar och tidigare utredningar och förstudier kring projektet beaktats. Därutöver har även synpunkter inhämtats från Juridiska avdelningen och Redovisningsstaben.

#### *Bakgrund*

Kommunfullmäktige beslöt den 2 juni 2003 att i bokslutet för 2002 avsätta en miljard kronor för åtgärder som minskar stadens miljöskulder såsom sanering av miljöförorenningar och insatser för att undvika miljö- och hälsoskyddsproblem i framtiden. I budgeten för 2004 framhölls att miljömiljarden ska användas för sanering av mackförorenningar, vatten samt andra angelägna miljöprojekt. Största vikt ska läggas vid åtgärder för att hantera stadens miljöskuld. Miljöskuld definieras som återställandekostnaden för konstaterade skador samt storleken på det belopp som behövs för att betala återkommande insatser för att upprätthålla ett tillstånd. Projektet ska även kunna kopplas till åtgärder som ryms inom ramen för Stockholms stads miljöprogram och de nationella miljömålen. Exempel som ges på långsiktiga miljöskulder är påverkan på klimatet, minskad biologisk mångfald, försurning, övergödning, fellokaliserat miljöfarligt avfall, återställande av deponier, förorenade markområden samt påverkan på vattenresurser. I bokslutet för 2003 gjordes ytterligare en avsättning om 100 miljoner kronor för angelägna miljöprojekt inom Miljömiljarden.

I Stockholms stads budget för 2005 uppmanas Gatu- och fastighetsnämnden att ansöka om medel inom ramen för Miljömiljarden för att möjliggöra linjetrafik med biogasbåtar på Stockholms vattenvägar enligt sjöbuskonceptet.

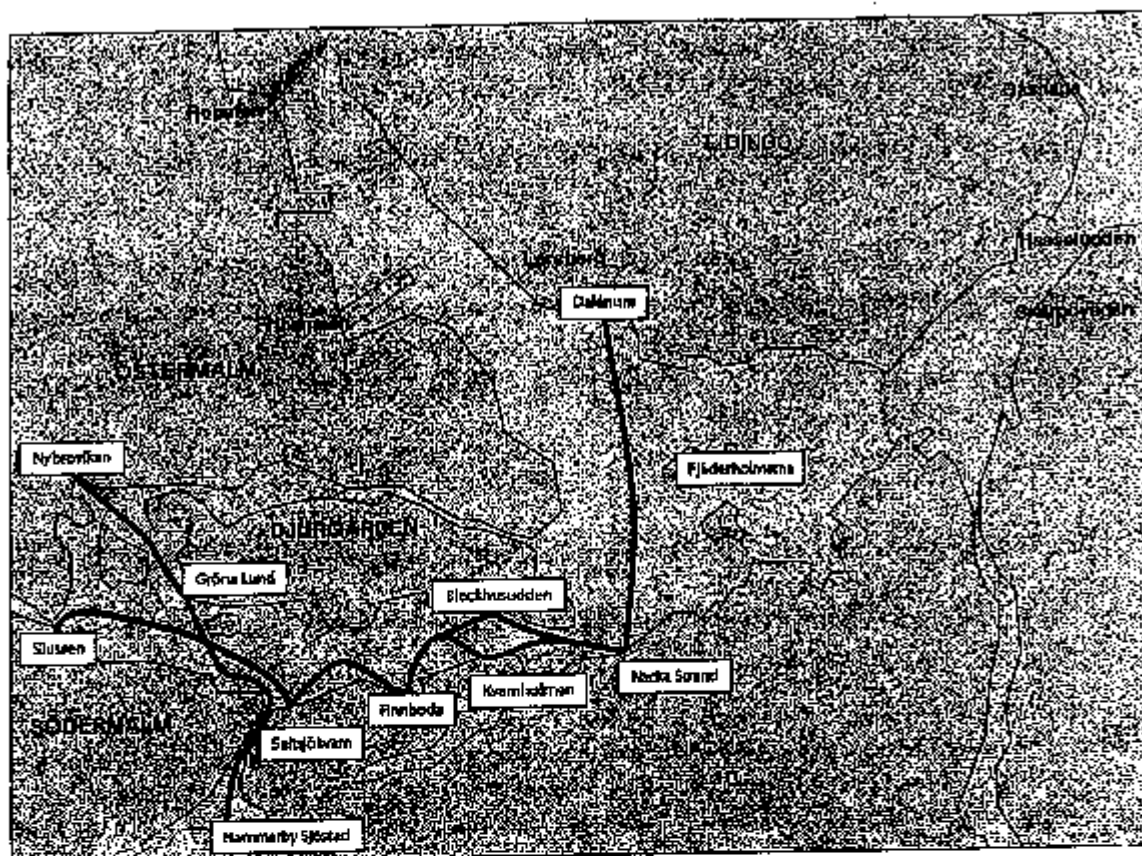
Enligt Landstingets budget för 2005 ska Landstinget, då Stockholms stad anskaffat biogasbåtar lämpade för åretruntrafik och finansieringen av driften säkrats, erbjuda sig att ansvara för driften av dessa samt att på ett ändamålsenligt sätt integrera biogasbåtarna med befintlig kollektivtrafik till lands och till sjöss.

Gatu- och fastighetsnämnden beslöt per 2004-06-22 att lämna in en ansökan om stöd till projektet. Ett första utkast till ansökan inlämnades i september och en kompletterad slutgiltig ansökan inkom till Stadsledningskontoret den 15 december 2004. (Bilaga 1 Ansökan Biogasfärjor på Stockholms vattenvägar). Därtill har en avsiktsförklaring inkommit från projektgruppen om finansiering av ett eventuellt driftunderskott. (Bilaga 2 Kompletterande finansiering av driftunderskottet till Sjöbussprojektet).

#### *Projektet*

En projektgrupp med AP Fastigheter, KF Fastigheter, HSB, NCC, Diligentia som tillsammans med Lidingö stad, Nacka kommun och Stockholms stad genom Gatu- och fastighetsnämnden har sedan fyra år tillbaka arbetat med idén om biogasdrivna färjor på Stockholms inre vatten och tagit fram en omfattande dokumentation avseende teknik, utformning och trafikmönster.

Förslaget enligt projektansökan (Bilaga 1 Ansökan Biogasbåtar på Stockholms vattenvägar) är att introducera fyra biogasdrivna färjor på en linje Slussen – Saltsjökvam – Fianbode – Kvarnholmen - Nacka strand – Lidingö, samt på en linje Hammarby Sjöstad – Saltsjökvam – Djurgården – Nybroksnjen enligt karta nedan.



Förslag till båtlinjer för "sjöbussen"

Båttrafiken är tänkt att utgöra ett komplement till nuvarande persontransporter och leda till en omfördelning av kollektivresorna från Nackabussarna samt Lidingöbanan och tunnelbanan Ropsten - Slussen. Vid vissa platser såsom Slussen och Östernalmstorg är den befintliga kapaciteten idag hårt utnyttjad och en avlastning önskvärd. Därutöver beräknas projektet ge en minskning av biltrafiken i främst Stockholms innerstad.

Projektet är tänkt som ett i tiden avgränsat utvecklings- och demonstrationsprojekt i samverkan mellan kommun, landsting, privat näringsliv och högskola för att utveckla biogasdrivna färjor för persontrafik i Stockholm. Stockholms stads roll i projektet är att i första hand handla upp biogasbåtarna samt upplåta dessa till förfogande för driftansvarig part inom projektet. Därutöver svarar staden även för uppförande av tankanläggning samt bryggor inom stadens område.

Projektets miljöeffekter i form av minskade utsläpp från personbilstrafik i Stockholms stad bedöms till största del gynna boende och verksamma i staden. Lidingö, Nacka och medverkande fastighetsägare gynnas genom en ny attraktiv trafikförbindelse till centrala Stockholm. Förutom den positiva miljöeffekten bedöms projektet även i övrigt bidra till Stockholmsregionens attraktivitet som besöks- och etableringsort. Stadsledningskontoret bedöms att projektet uppfyller de grundläggande kraven som ställs för att erbjuda stöd ur miljöförhållanden.

Investeringen i fyra biogasdrivna färjor, bryggor och tankanläggning inom Stockholms stad beräknas till 165 mkr. Genom användning av medel från Miljömiljarden, kommer ingen nettoinvestering att belasta nämndens investeringsbudget. Detta innebär att inga kapitalkostnader kommer att belasta nämnden i framtiden. Driftkostnaderna har bedömts till 25 mkr per år exklusive kapitalkostnad. Ansökan avser investeringskostnaden för fyra båtar, en tankanläggning samt tre bryggor inom Stockholms om sammanlagt 165 mkr. Övriga medverkande aktörer ska finansiera sina egna bryggor och driften.

Ett företag inom Connex-gruppen, Styröbolaget, har anmält sitt intresse för att ansvara för och finansiera driften av båtarna. Tillsammans med medintressenterna i projektet har en intresse-

ansökan lämnats till staden om att driva projektet och täcka ett eventuellt driftunderskott (Bilaga 2 Kompletterande finansiering av driftunderskottet till Sjöbussprojektet).

#### *Risbedömning*

Fortfarande råder viss osäkerhet beträffande projektets genomförande. Förutom den tent budgetnässiga risken för Gatu- och fastighetsnämnden som tas upp i ansökan har Stadsledningskontoret även identifierat följande andra risker.

Att utforma ett säkert gasförsörjningssystem för båtdrift är fullt möjligt tekniskt, men då tidigare erfarenhet saknas på myndighetsnivå kan nödvändiga beslut om dispenser och tillstånd riskera att dra ut på tiden.

På kort sikt finns det gott om fordonsgas tillgängligt från reningsverken, och gastillgången för båtdrift inom projekttiden bedöms inte utgöra något problem. Vid en eventuell fortsatt drift efter projektet bör dock frågan utredas vidare.

En grundläggande förutsättning för projektets genomförande är att en tydlig ansvarsfördelning görs upp mellan medverkande parter. Detta har inte skett trots intressenternas tydliga intresse att medverka. Orsaken är sannolikt den finansiella osäkerheten vad gäller såväl investering som drift. Osäkerheten kring SU's medverkan och roll i projektet har sannolikt även bidragit till att man väntat in varandra.

Viss tveksamhet kvarstår också juridiskt. Det är bland annat inte självklart för Stockholm stad att i den omfattning som föreslås äga båtar och upplåta dessa för passagerartrafik även om trafiken gynnar boende och verksamma i staden och inkräktar på Länstrafikansvariges kompetensområde. Båtarna är ju tänkta att förutom inom stadens gränser, på linjen Hammarby Sjöstad – innerstaden, även trafikera mellan Stockholm Stad och Lidingö och Nacka, vilket skulle kunna tolkas som ett indirekt stöd till Lidingö och Nacka kommun. En kortfattad juridisk bedömning bifogas i brev från Juridiska avdelning till Gatu- och fastighetsroteln. (Bilaga 3 Brev från Juridiska avdelningen till Gatu- och fastighetsroteln)

#### *Förvaltningens förslag*

Stadsledningskontoret föreslår att Kommunstyrelsen beviljar Gatu- och fastighetsnämnden 165 mkr från Miljömiljarden till projektets genomförande enligt inlämnad ansökan under förutsättning att bindande avtal tecknas mellan projektets parter om projektets genomförande, projektorganisation och ansvarsfördelning samt finansiering av drift innan projektstart och senast tre månader efter att beslut om beviljande av stöd från Miljömiljarden fattats.

#### *Bilagor*

Bilaga 1	Ansökan Biogasbåtar på Stockholms vattenvägar
Bilaga 2	Kompletterande finansiering av driftunderskott till Sjöbussprojektet
Bilaga 3	Brev från juridiska avdelningen till gatu- och fastighetsroteln



# **Projektansökan**

## **Biogasfärjor på Stockholms vattenvägar**

Upprättad 2004 - 09 - 29

Uppdaterad 2004 - 11-01, 11 - 22, 12-15

Lars Fränne, 08- 5082 6277

Till Miljömiljardkansliet

Enligt uppdrag från gatu- och fastighetsnämnden  
2004-06-22 och 2004-09-22

Stockholms Gatu- och fastighetskontor

Olle Zetterberg

## **Innehåll**

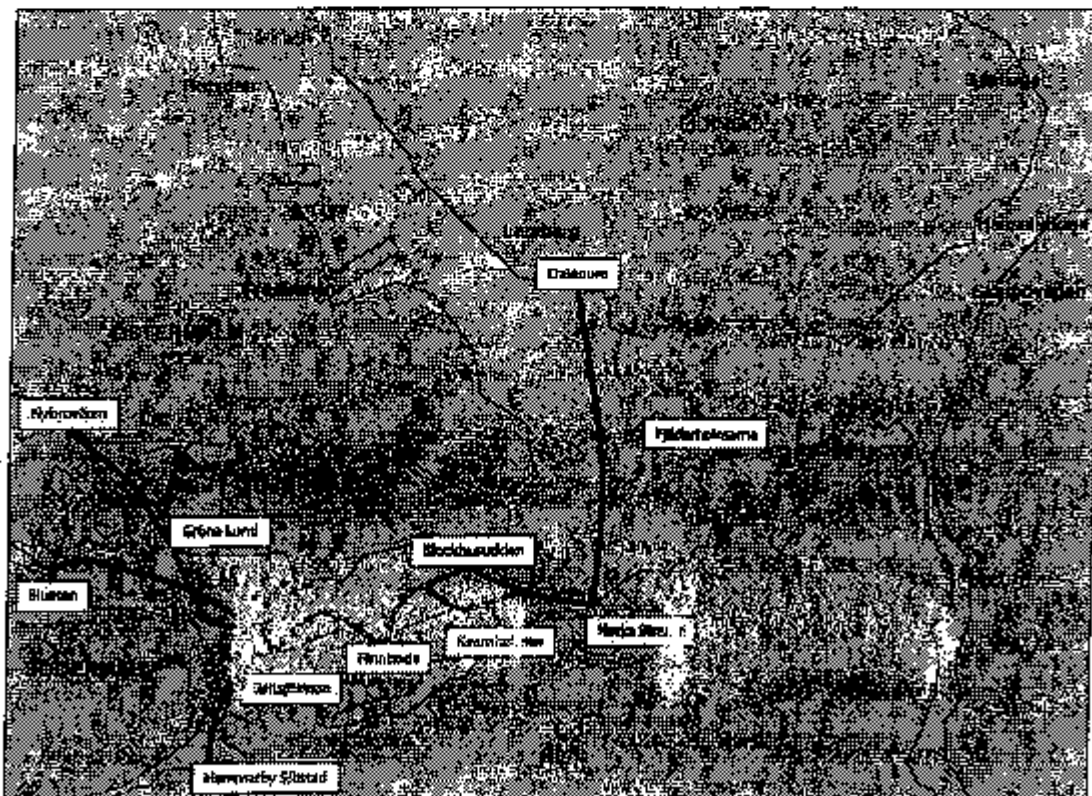
1	<u>PROJEKTETS MÅL, SYFTE OCH FÖRVÄNTADE RESULTAT</u>	2
2	<u>ÖVERSIKTLIG PROJEKTPLAN</u>	3
3	<u>ÖVERSIKTLIG PROJEKTORGANISATION</u>	4
4	<u>BESKRIVNING AV PROJEKTETS KOSTNADER, INTÅKTER OCH FINANSIERING</u>	4
5	<u>PROJEKTETS PÅVERKAN PÅ FRAMTIDA KOSTNADER OCH KOSTNADSEFFEKTIVITET</u>	6
6	<u>PROJEKTET I RELATION TILL MILJÖPROGRAMMET OCH VÄXTHUSGASPROGRAMMET</u>	7
7	<u>PROJEKTETS PÅDRIVANDE ROLL</u>	7
8	<u>UPPFÖLJNING, DOKUMENTATION, ERFARENHETSSPRIDNING</u>	8
9	<u>RISK</u>	8

# 1 Projektets mål, syfte och förväntade resultat

Tidigare utredningar gjorda av Stockholms läns landsting och LIP-kansliet vid Stockholms Stads Näringslivskontor har analyserat möjligheterna att trafikera vattenvägarna främst mellan Nacka, Lidingö och Stockholms innerstad. För närvarande pågår en mer övergripande utredning inom landstinget om kollektivtrafik till sjöss. Denna förväntas bli klar i höst.

Syftet med detta projekt är att introducera biogasdrivna färjor på en linje Slussen – Saltsjökvarna – Finnboda – Kvarnholmen - Nacka strand – Lidingö , samt på en linje Hammarby Sjöstad –Saltsjökvarna-Djurgården- Nybrokajen. Dessa båtlinjer ska fungera som ett komplement till nuvarande transportsätt i regionen.

Projektet leder till en omfördelning av kollektivresorna från Nackabussarna samt Lidingöbanan och tunnelbanan Ropsten – Slussen. Bl.a. vid Östermalmstorg är den befintliga kapaciteten idag hårt utnyttjad och en avlastning önskvärd.



Ansökan avser hela investeringskostnaden 145 Mkr för 4 båtar samt tankanläggning m.m. Förstudier, utvärderingar, administration m.m. tillkommer med 7 Mkr. Bryggorna kalkylerade till ca 4 Mkr/ styck förutsätts finansieras av respektive kommun eller annan intressent. Tre bryggor i Stockholm ingår dock med 12 Mkr i ansökan.

Ansökan har bearbetats under hösten i samarbete med Stadsledningskontorets Miljömiljardkansli.

En förutsättning för projektet har varit att Landstinget tar ansvaret för driften. Kontakt har tidigare tagits med Waxholmsbolaget i frågan. Landstinget har i samband med antagande av budgeten uttalat att man är positiv till projektet och beredd att ta driftansvaret men endast om finansieringen av driften är löst utan Landstingets medverkan.

Kontakt har vidare tagits med den s.k. "Sjöbussgruppen" dvs. närmast berörda fastighetsägare samt Lidingö och Nacka kommun dels angående investeringarna i bryggorna dels angående ett investeringsbidrag. Det svar vi erhållit är att man är positiva till att bekosta bryggorna men att man föredrar att lämna bidrag till en del av de årliga driftkostnaderna i stället för att medverka i investeringen i sjöbussarna, vilket är svårare att få igenom i berörda bolagsstyrelser etc. Det finns också fördelar med att ägandet ligger på en part dvs. Stockholm Stad om det skulle bli aktuellt att t.ex. avyttra båtarna i framtiden.

Däremot är intressenterna preliminärt beredda att bekosta bryggorna förutom de som ligger i Stockholm Stad. Dessa ingår i denna ansökan.

## 2 Översiktlig projektplan

Linjesträckning: Slussen – Saltsjökvavn – Finnboða- Kvarnholmen- Nacka Strand – Lidingö samt Hammarby sjöstad – Saltsjökvavn- Djurgården- Nybrokajen. Trafiken planeras i det inledande skedet, som denna ansökan avser, drivas med 3+1 båtar.

Turtätheten är beräknad till 20-30 minuter för linjen Slussen – Lidingö och 30-60 minuter för linjen Hammarby sjöstad – Nybrokajen. Trafikering 16 timmar per dygn.

## Översiktlig plan för introduktion

<i>Moment</i>	<i>Klart</i>
Beslut om medel från Miljömiljarden	Jan. 2005
Beslut om trafikering	Mars 2005
Projektering, typgodkännande	Juni 2005
Anbudinfordran båtar	Sept 2005
Upphandling båtar	Dec 2005
Färjelägen	Mars 2006
Leverans båtar	Aug 2006
Testkörning	Hösten 2006
Trafikstart	Vintern 2006-2007
<i>Uppföljning:</i>	
Utvärdering (efter 1 resp. 2 års trafik)	2008 och 2009
Dokumentation, rapport	Dec. 2009

Under 2005 upptas förhandlingar med Stockholm Vatten och Käppalaförbundet om leverans av biogasbränsle.

I ett senare skede kan angoring ske även till Strömbron och Fjärderholmarna. En trafikeringsstrategi för successiv utveckling av båttrafiken bör utarbetas.

## 3 Översiktlig projektorganisation

Eftersom landstinget i första hand förväntas vara huvudman för trafiken beslutas projektorganisationen senare. Diskussioner har också upptagits med intressenterna i Sjöbussgruppen om denna skulle kunna bilda ett Driftbolag, som tar hela driftansvaret med intäkter och kostnader förutsatt att Stockholm tar hela investeringen.

Dessa kontakter har tagits med en lämplig intressent som är intresserad av att ta på sig driftansvaret förutsatt vissa bidrag från ovannämnda intressenter och Stockholm stad.

## 4 Beskrivning av projektets kostnader, intäkter och finansiering

Investeringskostnaderna för 4 båtar beräknas till 130 milj kr. Med serviceanläggning, projektering m.m. blir den sammanlagda investeringskostnaden exkl. bryggor 153 milj kr

Övriga intressenter utanför Stockholm Stad dvs. AP-fastigheter, HSB, KF, NCC, Diligentia samt Lidingö och Nacka Kommun har tillskrivits angående medverkan dels i investeringar i bryggorna dels i form av ett investeringsbidrag i storleksordningen 35-40 Mkr fördelat på aktuella intressenter. Investeringsbidraget från övriga intressenter bedöms nödvändigt bl.a. med hänsyn till kommunallagen, Miljömiljårdkansliet och

Stadens juridiska avdelning studerar förutsättningarna för bidrag från Miljömiljarden samt enligt kommunallagen.

Sjöbussgruppen har på stadens förslag också undersökt möjligheterna att bilda ett Driftbolag som kan ta hand om driften. Kontakt har tagits med en extern operatör som kan vara villig att ta det ekonomiska ansvaret. Under november har Sjöbussgruppen också varit i direktkontakt med SL angående hur ett samarbete kan se ut och härvid fått positiv respons från berörda tjänstemän. Sjöbussgruppen är beredda att ge ett visst driftsbidrag under 3 år.

Den finansiella kostnaden för 4 båtar beräknas till ca 13 milj kr per år med 15 års avskrivningstid och 5,5% ränta.

Projektets aktiviteter och bedömda kostnader för åren 2005-2007 fördelar sig enligt följande:

<i>Aktivitet</i>	<i>Kostnad, Mkr</i>
Investeringskostnader båtar	130
Investeringskostnader serviceanläggning	15
Investeringskostnad Stockholms 3 bryggor	12
Förstudie resvanor, attityder	0,7
Tidsserianalys biljettförsäljning	0,7
Efterstudie resvanor, attityder	0,7
Avrapportering löpande	0,6
Slutrapport	0,6
Projektadministration	1,2
Oförutsett	3,5
<b>SUMMA</b>	<b>165</b>

Driftkostnaden för 3+1 båtar i 16-timmars trafik (2-skift) beräknas enligt Waxholmsbolaget, som inom landstinget sköter kollektivtrafik till sjöss, till 25-30 milj kr per år.

Med biogasbåt drift med 3 båtar på linjen Slussen – Lidingö samt 1 båt hamnarby Sjöstad- Djurgården- Nybroplan beräknas antalet resenärer uppgå till minst 3.000 per dag. Av dessa kommer ca 500 från bil och ca 700 överförs från busstrafiken på Lidingö och i Nacka. Cirka 900 överförs från spårtrafiken och cirka 900 är nyskapade resor.

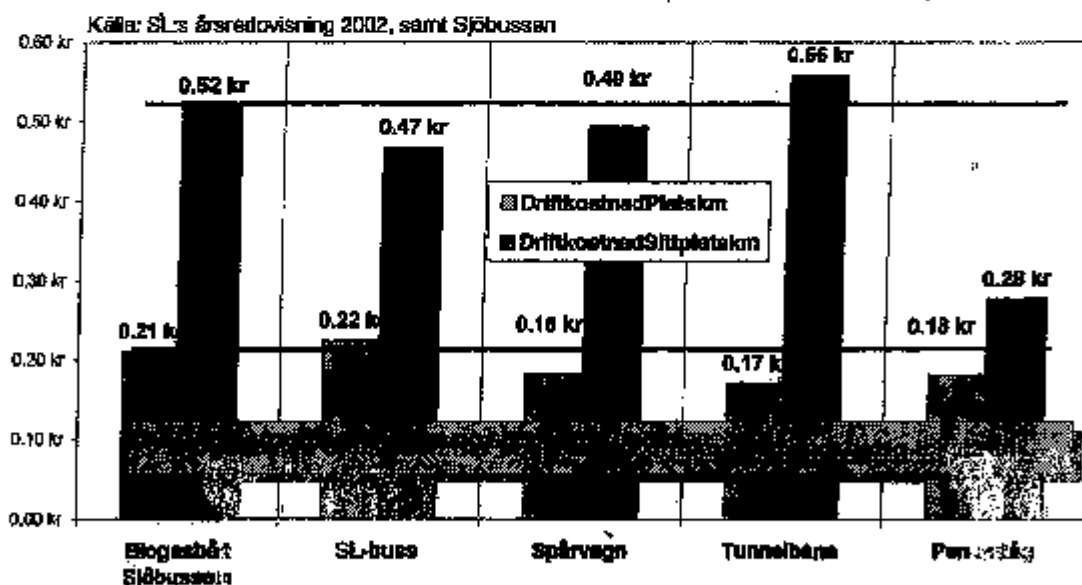
## 5 Projektets påverkan på framtida kostnader och kostnadseffektivitet

Vissa nyckelfakta visar på likheter och skillnader mellan båt, buss, spårvagn och t-bana/pendeltåg. En jämförelse mellan båttrafiken och annan kollektivtrafik sammanfattas i följande punkter:

- Båtarna tar ca 250 passagerare och har 100 sittplatser.
- Andel sittplatser av totalt antal platser uppgår till 40%, vilket är klart mer än för tunnelbana och något mer än för innerstadsbuss och spårvagn.
- Medelhastigheten uppgår till 20 km/tim, vilket är ungefär samma hastighet som för innerstadsbuss och spårvagn. Körsträckan blir dock avsevärt kortare.
- Båttrafiken är överlägsen andra alternativ när det gäller plats för barnvagnar, cyklar.

Även driftkostnaderna för båttrafiken har jämförts med andra trafikslag. Resultaten framgår av diagrammet nedan.

Driftkostnad för biogasbåt, buss, spårvagn, t-bana och pendeltåg



Drift- och kapitalkostnader för fordon sammantaget är lägre för båttrafiken än för spårvagn, räknat per sittplatskilometer. Kostnaden ligger ungefär i nivå med tunnelbanans. För spårvagn, tunnelbana och pendeltåg tillkommer höga kostnader för infrastrukturen (spår, växlar, broar, tunnlar, kontaktledning, depåer etc.). För båten tillkommer färjelågen, som är betydligt billigare.

## 6 Projektet i relation till miljöprogrammet och växthusgasprogrammet

### Stockholms stads handlingsprogram mot växthusgaser

Projektet bidrar till att uppfylla Kommunfullmäktiges beslut att utsläppen av koldioxid ska minskas till 4 ton per kommuninvånare år 2005.

### Stockholms stads miljöprogram

Även Stockholms stads miljöprogram tillgodoses på flera punkter med projektet. Följande mål, delmål och nyckeltal i Stockholms stads miljöprogram är tillämpliga på projektet:

#### MÅL 1 Miljöeffektiva transporter

- 1.1 Andelen invånare som reser med kollektivtrafik eller cyklar ska öka
- 1.1.3 Andelen invånare som åker kollektivtrafik till arbete eller skolan (dagligen eller någon gång i veckan)
- 1.2 Andelen förnyelsebara drivmedel ska öka till mer än fem procent
- 1.1.3 Andelen förnyelsebara fordonsdrivmedel / totala mängden förbrukade fordonsdrivmedel per år (tvl/år)
- 1.5 Vägtrafiksystemets ytanspråk ska inte öka per invånare
- 1.5.1 Vägtrafiksystemets yta i staden per invånare
- 1.9 Fartyg som anlöper hamn i Stockholm ska ha avgasrening och använda låg-svavligt bränsle
- 1.9.1 Antalet anlop av färjor och containerfartyg med avgasrening på samtliga förbränningsmotorer / totala antalet anlop av färjor och containerfartyg som angör hamn i Stockholm

Biogasbåtdriften skapar inga koldioxidutsläpp. Däremot inbesparas koldioxidutsläpp från de resor som överförs från bil och buss. Uppskattningsvis inbesparar 190 ton CO<sub>2</sub>-utsläpp per år genom den minskade biltrafiken och cirka 95 ton CO<sub>2</sub>-utsläpp från buss-trafiken per år. Dessa sistnämnda besparing förutsätter att visst bussutbud verkligen kan inbesparas, vilket inte är helt säkert. Men på marginalen kommer flera likartade åtgärder och biogasbåttrafik i större skala att på sikt ge upp till denna typ av miljövinster.

## 7 Projektets pådrivande roll

Miljönyttan av projektet är uppenbar. Satsningar på alternativa drivmedel och då främst biobaserade sådana är en nödvändighet, beroende på dels den långsiktigt vikande tillgången på fossila drivmedel, dels de fossila drivmedelns klimatpåverkan genom



främst nettoutsläppen av koldioxid. Genom satsningar idag börjar vi bygga upp efterfrågan/produktionsapparat, fordonstekniska lösningar och en allmän acceptans för dessa drivmedel. Idag medför användning av alternativa drivmedel nästan alltid ökade kostnader, vilka dock måste accepteras om vi skall kunna påbörja en övergång från dagens fossila drivmedel till alternativa sådana och då främst biobaserade. Det är dock viktigt att dessa satsningar så långt möjligt sker till lägsta kostnad och största samhällsnytta.

Samtidigt måste noteras att det idag inte finns några typgodkännanden för biogasbåtar i Sverige och att detta kan vara en komplicerad process liksom hanterings- och säkerhetsfrågorna till lands.

Det är viktigt att introduktion av mer långsiktigt hållbara transportsätt kommer igång för alla trafikslag. Båttrafiken får en stilbildande roll som ett miljövänligt, kostnads- effektivt och attraktivt alternativ till den traditionella kollektivtrafiken på land.

Allt kan inte beskrivas i siffror, men det torde inte råda någon tvekan om att resande i en snabb och miljövänlig båt på Stockholms vattenvägar upplevs med en helt annan känsla av frihet och välbefinnande än att dagligen åka som busspassagerare, ofta i köförhållanden, eller under jord med tunnelbana.

## **8 Uppföljning, dokumentation, erfarenhetsspridning**

För den introducerade trafiken kommer att göras löpande uppföljning av trafikens driftkostnader och resandet. Miljökonsekvenserna i form av emissionseffekter beräknas och ställs i relation till motsvarande effekter vid resande med andra färdssätt.

## **9 Risk**

Riskerna i projektet består främst i att erforderliga investeringar i båtar och anläggningar blir högre än beräknat och att resandet blir lägre än beräknat.

I tidigare projektstudier har beräknats investeringskostnader för båtar på 25 milj kr per båt. Synpunkter har framförts från Vaxholmsbolaget, innebärande att båtarna måste utföras i stål istället för aluminium (som tidigare förutsatts) för att klara trafik året runt. Dessa synpunkter har beaktats genom att investeringskostnaderna räknats upp till 32 milj kr per båt.

---

Risken att resandet kommer att understiga de prognoser som gjorts hänger i hög grad samman med frågan om prissättningen för att åka med båtarna. Om priset kommer att läggas i nivå med vad som gäller för annan kollektivtrafik bedöms denna risk vara liten.

2005 01 11

Henric Gustafson, Projekt Sjöbussen, 070-760 39 51

Sjöbussprojektet - biogasbåtar mellan Stockholm, Nacka och Lidingö- alternativ projektuppläggning

**Kompletterande finansiering av driftunderskottet till Sjöbussprojektet enl följebrev.**

Garanti gällande täckning av ev. driftunderskott

För att uppfylla Landstingets önskemål om att garantier av täckning av ev. driftunderskott skall vara givna före det att Landstinget påtar sig driftansvaret bör denna garanti ställas från de i intressegruppen deltagande fastighetsbolagen och kommunerna.

Driftsbudget per år, baserad på 3000 resenärer per dygn

Driftskostnad	25.000.000	
Intäkter		
Biljetter	13.000.000	
Driftunderskott	12.000.000	
Finansiering av driftunderskottet		
Reklamintäkter		1.000.000
5 fastighetsbolag á 1,4 milj		7.000.000
Driftbolaget		4.000.000
Summa		12.000.000

På ovanstående grunder är vi beredda att diskutera vidare för att kunna ställa erforderliga garantier för täckande av ev. driftunderskott för Sjöbussprojektet för att därefter komma överens med Landstinget om driftansvaret.

Kalkylen är – vad gäller intäkter – mycket försiktig och är baserad på ca 3000 passagerare i genomsnitt per arbetsdag. (3000x300x15).

AP Fastigheter, KF Fastigheter, HSB, NCC, Diligentia, Lidingö stad, Nacka kommun.



Stadsledningskontoret  
JURIDISKA AVDELNINGEN

Sm 1 (0)  
05-03-1  
DNR 660-3459/0

Gatu- och fastighetsroteln  
Att: Torkel Kjellman

### Biogasfärjor på Stockholms vattenvägar

Underhand har fråga ställts från gatu- och fastighetsroteln om kompetensligheten vid genomförande av en punkt i det sk 26-punktsprogrammet och som lyder enligt följande:

"Biogasfärjor på Stockholms vattenvägar introduceras som ett pilotprojekt enligt "sjöbusskonceptet" senast i juni 2005. Finansiering sker via miljömiljarden."

Ordalydelsen är något oprecis. Utgångspunkt bedöms vara att pilotprojektet skall vara omfatta persontrafik med biogasfärjor inom Stockholms kommun. I brist på information utgår jag från att man avser kollektiv personbefordran med biogasbåtar inom Stockholm, d v s någon form av lokal linjetrafik.

Om man utgår från det ovanstående så är de grundläggande reglerna angivna i kommunallagen resp. lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (SFS 1997:734).

I kommunallagen stadgas att kommunen får ha hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens område eller dess medlemmar och som inte skall handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan.

I lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik anges att det skall i varje län finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Med åsänd avses all kollektiv persontrafik, d v s även sådan som sker med båt. I 4 § anges vilka som är länstrafikansvariga. Till skillnad från flertalet andra län är det i Stockholms län endast landstinget som är länstrafikansvarig, ej kommunen. Landstinget kan såsom länstrafikansvarig även driva verksamheten via ett aktiebolag som bildats för ändamålet, varvid landstinget skall vara ensam ägare av aktierna. Så har också skett beträffande SL och Vaxholmsbolaget.

K:\MILJÖENHETEN\MILJÖMILJARDEN\SJÖBUSSEN\BILAGA 3 BREV FRÅN JURIDISKA TILL GFN

BESÖKSADRESS:	POSTADRESS:	TELEFAK:	TELEFON:
KAPLANSRACKEN 10	105 35 STOCKHOLM	08-508 296 70	08-508 296 00(VX)



SID 2 (2)

En reguljär, lokal kollektiv persontrafik med båt, biogasbåt eller annan, är således landstingets uppgift. Sådan båttrafik drivs ju också av Vaxholmsbolaget.

Fråga är då om denna i och för sig tydliga reglering utesluter varje deltagande av staden när det gäller kollektiv personbefordran till sjöss inom staden.

I rättspraxis har kommunernas möjlighet att verka inom kommunikationsområdet ändå tolkats tämligen liberalt, åtminstone så länge det inte kommer i konflikt med den länstrafikansvariges ansvar.

Någon form av begränsat, även tidsmässigt, pilotprojekt med biogasbåtar för personbefordran inom Stockholms stad torde därför kunna vara möjligt, särskilt mot bakgrund av miljösyftet. Det är naturligtvis svårt att mer generellt uttala sig om möjligheterna utan att veta förutsättningarna.

Roland Strömberg