

## Miljömiljarden – förnyad ansökan med förändrad inriktning för projektet Biogasbåtar

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande  
Trafiknämnden tilldelas 165 mnkr från miljömiljarden till genomförande av projektet Biogasbåtar.

**Föredragande borgarrådet Viviann Gunnarsson** anför följande.

### *Bakgrund*

I Stockholms stads budget för 2004 uppmanas gatu- och fastighetsnämnden att ansöka om medel inom ramen för miljömiljarden för att möjliggöra linjetrafik med biogasbåtar på Stockholms vattenvägar enligt sjöbusskonceptet.

Gatu- och fastighetsnämnden lämnade under december 2004 till kommunstyrelsen in en ansökan om stöd ur miljömiljarden till projektet Biogasbåtar. Kommunstyrelsen beviljade den 20 april 2005 sammanlagt 165 mnkr till projektet för fyra biogasdrivna båtar, bryggor och tankanläggning under förutsättning att bindande avtal tecknas mellan projektets parter senast inom tre månader. Vid gatu- och fastighetsnämndens omorganisation övertogs projektet av den nybildade trafiknämnden som genom beslut från den 26 april 2005 uppdrog åt trafikkontoret att förbereda upphandling av biogasbåtarna. Övriga projektparter (Landstinget, Lidingö stad, Nacka kommun samt ett antal fastighetsägare i såväl Lidingö som Nacka) visade sig dock under hand inte i tillräckligt stor omfattning vilja bidra finansiellt till projektet, varför det i sin ursprungliga utformning förblivit underfinansierat. Avtal kunde därför inte träffas mellan trafiknämnden och övriga parter om projektets genomförande, projektorganisation och ansvarsfördelning samt finansiering av drift inom den av kommunstyrelsen fastställda tidsfristen tre månader. Projektet har därför inte kunnat genomföras.

För att möjliggöra genomförandet av projektet har trafiknämnden per den 16 maj 2006 beslutat ge projektet en något förändrad inriktning och att med det som grund förnya ansökan om stöd om 165 mnkr från miljömiljarden. Den förändrade inriktningen innebär att trafiknämnden tar över projektägarskapet i sin helhet och därmed även hela risken för projektet. Antalet biogasbåtar reduceras och genomförandetiden förkortas, allt för att projektet i sin helhet ska kunna genomföras inom ramen för miljömiljardens stöd och bli oberoende av övrig finansiering.

### *Ärendets beredning*

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* föreslår att kommunstyrelsen tilldelar trafiknämnden 165 mnkr från miljömiljarden till genomförande av projektet Biogasbåtar enligt den av trafiknämnden beslutade förändrade inriktningen.

### *Mina synpunkter*

Stockholm har en stor potential i att utnyttja sina vattenvägar för kollektivtrafiken, en möjlighet som inte utnyttjas fullt ut idag. Genom projektet biogasbåtar införs ett nytt förnybart bränsle till sjöss, biogas, samtidigt som det innebär en förbättring av kollektivtrafiken. I april 2005 beviljades projektet 165 mnkr ur miljömiljarden, men det har visat sig svårt att genomföra den ursprungliga projekttiden. Därför föreslår trafiknämnden förändringar i projektet där staden, genom trafiknämnden, blir projektägare och står för den huvudsakliga finansieringen. Projektet begränsas till en linje med tre båtar och projekttiden är två år. Genom att båtarna får en mer traditionell utformning med ankring i stäven kan befintliga bryggor användas och behovet av investeringar i bryggor och tankanläggningar minimeras. Det gör också att båtarna får ett bredare användningsområde och därmed ökat andrahandsvärde.

I likhet med stadsledningskontoret anser jag att projektet Biogasbåtar även i sin förändrade form är ett angeläget miljöprojekt för Stockholms stad. Projektet har ett stort utvecklings- och demonstrationsvärde. Projektet bedöms fortfarande uppfylla de grundläggande krav som ställs för att få stöd ur miljömiljarden. Projektets miljöeffekter i form av minskade utsläpp från personbilstrafik i Stockholms stad bedöms gynna boende och verksamma i staden. Förutom den positiva miljöeffekten bedöms projektet även i övrigt bidra till stockholmsregionens attraktivitet som besöks- och etableringsort. Särskilt viktigt är det för boende i nya bostadsområden i sjönära lägen.

Jag föreslår med hänvisning till vad som ovan anförts att kommunstyrelsen beslutar följande

Trafiknämnden tilldelas 165 mnkr från miljömiljarden till genomförande av projektet Biogasbåtar.

Stockholm den 31 maj 2006

VIVIANN GUNNARSSON

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## ÄRENDET

I Stockholms stads budget för 2004 uppmanades gatu- och fastighetsnämnden att ansöka om medel inom ramen för miljömiljarden för att möjliggöra linjetrafik med biogasbåtar på Stockholms vattenvägar enligt sjöbusskonceptet.

Gatu- och fastighetsnämnden lämnade under december 2004 till kommunstyrelsen in en ansökan om stöd ur miljömiljarden till projektet Biogasbåtar. Kommunstyrelsen beviljade den 20 april 2005 sammanlagt 165 mnkr till projektet för fyra biogasdrivna båtar, bryggor och tankanläggning under förutsättning att bindande avtal tecknas mellan projektets parter senast inom tre månader. Vid gatu- och fastighetsnämndens omorganisation övertogs projektet av den nybildade trafiknämnden som genom beslut från den 26 april 2005 uppdrog åt trafikkontoret att förbereda upphandling av biogasbåtarna. Övriga projektparter (Landstinget, Lidingö stad, Nacka kommun samt ett antal fastighetsägare i såväl Lidingö som Nacka) visade sig dock under hand inte i tillräckligt stor omfattning vilja bidra finansiellt till projektet, varför det i sin ursprungliga utformning förblivit underfinansierat. Avtal kunde därför inte träffas mellan trafiknämnden och övriga parter om projektets genomförande, projektorganisation och ansvarsfördelning samt finansiering av drift inom den av kommunstyrelsen fastställda tidsfristen tre månader. Projektet har därför inte kunnat genomföras.

**Trafiknämnden** beslöt vid sammanträde den 16 maj 2006

1. att göra en förnyad ansökan till kommunstyrelsen om stöd på 165 miljoner från miljömiljarden enligt trafikkontorets förslag till förändrade projektförutsättningar,
2. att ge trafikdirektören i uppdrag att träffa erforderliga tilldelnings- och anskaffningsbeslut samt avtal för projektets genomförande,
3. att kontoret får i uppdrag att medverka till att båttrafiken kommer igång redan under sommaren 2006 med konventionella båtar i avvaktan på att biogasbåtarna levereras,
4. att omedelbart justera ärendet samt
5. att därutöver anföra följande:

Kollektivtrafik på vatten är något som många stockholmare efterfrågat under lång tid. Det är därför glädjande att vi nu kan gå från ord till handling och sätta igång båtlinjer för kollektivtrafik på Stockholms inre vatten. Extra glädjande är att Stockholm nu blir en föregångskommun genom att köra båttrafik på förnybar och lokalt producerad biogas. Eftersom biogasbåtarna har lång leveranstid bör trafiken sättas igång under sommaren med konventionella båtar. Trafikkontoret får i uppdrag att medverka till att denna uppsatt av båttrafiken kan genomföras.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande från den 8 april 2006 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktige beslöt den 2 juni 2003 att i bokslutet för 2002 avsätta en miljard kronor för åtgärder som minskar stadens miljöskulder, som sanering av miljöföroreningar och insatser för att undvika miljö- och hälsoskyddsproblem i framtiden. 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 inre vattenvägar enligt sjöbusskonceptet. Gatu- och fastighetsnämnden beslöt den 22 juni 2004 att lämna in en ansökan om stöd till projektet.

Den 20 april 2005 beslutade kommunstyrelsen att bevilja gatu- och fastighetsnämnden (numera trafiknämnden) 165 mnkr från miljömiljarden till projektets genomförande enligt inlämnad ansökan. Medlen från miljömiljarden villkorades av att bindande avtal tecknas mellan projektets parter gällande genomförande, projektorganisation, ansvarsfördelning, samt finansiering av drift. Med projektets parter menas här Stockholms stad, landstinget och Sjöbussengruppen (bestående av Lidingö stad, Nacka kommun samt ett antal fastighetsägare i såväl Lidingö som Nacka). Avtalen måste tecknats innan projektstart och senast tre månader efter att beslut om beviljande av stöd från miljömiljarden fattats. Vidare beslutades att Stockholms stad inte ska stå för driften av båttrafiken, samt att stadsledningskontoret får samordningsansvar för projektets genomförande.

Gatu- och fastighetsnämnden tog den 26 april 2005 ett inriktningsbeslut och gav kontoret i uppdrag att förbereda upphandling av fyra biogasfärjor, bryggor mm.

Enligt beslut i trafiknämnden den 22 september 2005 fick trafikkontoret i uppdrag att ta fram förfrågningsunderlag, begära in och utvärdera anbud för fyra biogasbåtar, samt redovisa resultatet för trafiknämnden och kommunstyrelsen som sedan beslutar om tilldelnings- och anskaffningsbeslut.

Landstingsfullmäktige har i budget för 2006 beslutat att landstinget är redo att bidra med följande:

1. Bidrag med högst 10 mnkr för att täcka ett eventuellt driftunderskott (beslutet gäller endast bidrag under 2006).
2. Båttrafiken kan integreras i övrig kollektivtrafik och ingå i SL:s taxsystem.
3. SL och Waxholmsbolaget får uppdraget att förhandla och sluta avtal med projektets övriga parter.
4. Waxholmsbolaget skall erbjuda sig vara driftansvariga för trafiken och i övrigt bidra med sin kompetens till projektet.

Landstinget är positivt till projektet och angeläget om att det skall komma igång, men har samtidigt tydligt uttryckt att det är ett projekt som initierats av Stockholms stad och att landstinget inte är redo att ta på sig något projektansvar utöver punkter 1 till 4 ovan.

#### Förnyad ansökan till miljömiljarden

Kommunstyrelsen beviljade den 20 april 2005 165 mnkr till projektet för investering i fyra biogasdrivna båtar, bryggor och tankanläggning. Ett villkor i beslutet var att bindande avtal gällande genomförande, projektorganisation, ansvarsfördelning, samt finansiering av drift tecknats mellan projektets parter innan projektstart och senast tre månader efter att beslutet om beviljande av stöd från miljömiljarden fattats. Projektets parter visade sig dock inte i tillräckligt stor omfattning kunna bidra finansiellt till projektets driftkostnader, varför det i sin ursprungliga utformning förblivit underfinansierat. Ingen av parterna har heller varit redo att ta på sig projektrisken utan endast varit villiga att bidra med fasta belopp. Nödvändiga avtal enligt kommunstyrelsens beslut har därför inte kunnat träffas mellan trafiknämnden och övriga parter inom den angivna tidsfristen.

Trafikkontoret föreslår därför att trafiknämnden, genom detta tjänsteutlåtande, gör en förnyad ansökan till kommunstyrelsen om stöd på 165 mnkr från miljömiljarden enligt kontorets förslag till förändrade projektförutsättningar.

#### Förutsättningar enligt tidigare beslut

Alltsedan projektet startade 1999 har finansieringen varit ett svårlöst problem. Nödvändig finansiering kan delas upp i två delar; investeringsutgifter för båtar och infrastruktur samt driftkostnader för linjetrafiken. I och med att stöd från miljömiljarden beviljades tillgodosågs projektets behov av investeringsmedel, kvarstår gör dock fortfarande frågan om vem som skall ansvara för driftkostnaderna som beräknas ge ett underskott.

Enligt kommunstyrelsens beslut om stöd från miljömiljarden, var projektet tänkt att fungera som ett samarbetsprojekt mellan tre parter där ansvar och insatser regleras genom avtal parterna mellan. Detta har visat sig svårt att genomföra i praktiken då ingen av parterna varit redo att ta på

sig projektrisken, utan endast bidra med fasta belopp, vilket har gjort det i princip omöjligt att formulera nödvändiga avtal.

#### Förslag till förändrade projektförutsättningar

För att möjliggöra genomförandet av projektet anser trafikkontoret det nödvändigt att en huvudman, som tar ansvar för projektets risker, utses och föreslår därför följande förändringar i projektförutsättningarna:

- Trafiknämnden blir projektägare och tar därmed ansvar för projektets risker.
- Projektet anpassas så att samtliga investeringsutgifter och driftkostnader kan finansieras inom ramen för stödet från miljömiljarden. Därmed blir projektets genomförande möjligt och i princip oberoende av övrig finansiering.

För att kunna inrymma samtliga projektkostnader inom ramen för miljömiljardens stöd föreslås följande anpassningar av projektet:

- Inköp av tre istället för fyra båtar
- Projekttiden begränsas till två år, med löpande utvärdering av trafik och kostnader. Visar det sig att projektkostnaderna beräknas överstiga 165 mnkr ska det finnas möjlighet att avbryta projektet i förtid.
- Investeringar i bryggor och tankanläggning minimeras. Endast nödvändiga anpassningar utförs, övrigt material hyrs under projekttiden.
- Antalet båtar begränsar den linjesträckning som kan bli aktuell. I princip finns det två möjliga linjesträckningar, eller kombinationer därav, som kan bli aktuella: en sträckning som går mellan Hammarby Sjöstad och innerstaden och en sträckning som går mellan Nacka och innerstaden. Kontoret avser utreda linjesträckningen vidare för att hitta optimalt alternativ med hänsyn till trafikantunderlag, restidsvinster, turtäthet m.m. och redovisa detta för nämnden vid senare tillfälle.
- Båtarnas utformning har uppdaterats och modifierats för att anpassas till de förändrade förutsättningarna. Bland annat planeras de byggas med stålskrov för bättre driftsäkerhet vintertid. Angöring görs endast med stäven för att bättre kunna utnyttja befintliga bryggor. Detta arbete har utförts i samarbete med Waxholmsbolaget.

#### Ekonomi

Trafiknämndens investeringsutgifter och driftkostnader beräknas till cirka 165 mnkr och finansieras av miljömiljarden. Därmed blir projektets genomförande möjligt och i princip oberoende av övrig finansiering.

Till detta kommer bidrag från övriga intressenter.

Projektet har förutsatt att trafiken skall fungera efter ungefär samma principer som övrig kollektivtrafik och därför antagit att SL:s taxsystem skall gälla för resor på båtarna. Det är därför rimligt att anta att någon form av ekonomisk kompensation för detta kan avtalas om med landstinget. Om så inte blir fallet bör alternativa biljettsystem övervägas för att ge intäkter till projektet.

#### Ansvarsfördelning

Trafiknämnden blir projektets huvudman och står för projektets risker, handlar upp tre biogasbåtar, står för tankanläggning och nödvändig anpassning av projektets samtliga angöringsplatser (till en projektstandard).

Landstinget bidrar, genom Waxholmsbolaget, med teknisk kompetens, och genom SL, med trafikintegrering och taxsystem. Trafikkontoret föreslår även att Waxholmsbolaget handlar upp entreprenör för driften (i samarbete med kontoret) och sedan ansvarar för driften. Vilken ekonomisk insats landstinget bidrar med får kommande förhandlingar utvisa.

### Avtal

Trafiknämnden tecknar separata avtal med landstinget och Sjöbussengruppens medlemmar som reglerar parternas ansvar och insatser.

Avtalet med landstinget skall reglera bland annat driftansvar, lån av båtar, taxesamarbete, trafikintegrering och ekonomiska insatser.

Avtalet med Sjöbussengruppens medlemmar utformas lämpligen så att projektet erbjuder ett överenskommet trafikutbud till en bestämd angringspunkt, utformad enligt projektstandard, mot ett projektbidrag.

Ytterligare avtal som måste tecknas är med lämplig drivmedelsleverantör, då företrädevis Stockholm Vatten, om försörjning av biogas.

### Risker

Investerings- och driftkalkyler är fortfarande osäkra. Detta gäller också storleken på bidragen från övriga intressenter. Projektets budget är knapp även med förändrade förutsättningar och det finns inte utrymme för exempelvis dyrare båtar.

Andrahandsvärdet på båtarna är osäkert, vilket därmed gör trafiknämndens totala projektkostnad osäker.

Den korta projekttiden kan vara en nackdel då det troligen tar viss tid innan trafikkanterna vänjer sig vid ett nytt färdmedel och nya resvanor etableras.

Trafikkontoret återkommer till nämnden om förutsättningarna, vad gäller kostnader m.m., för projektet väsentligt förändras.

### Juridiska aspekter

Stadsledningskontoret har bedömt att projektet även i sin förändrade form uppfyller de grundläggande krav som ställs för att få stöd ur miljömiljarden.

### Tidplan

Enligt trafikkontorets bedömning är största risken till fördröjningar i projektet Sjöfartsverkets hantering av ärendet. Trafikkontoret har träffat Sjöfartsverket och insänt delar av efterfrågad information. Kompletterande information tas just nu fram. Sjöfartsverket ser hittills inga principiella hinder för projektet.

### Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att:

- Trafiknämnden gör, genom detta tjänsteutlåtande, en förnyad ansökan till kommunstyrelsen om stöd på 165 mnkr från miljömiljarden enligt trafikkontorets förslag till förändrade projektförutsättningar.
- Trafiknämnden ger trafikdirektören, under förutsättning av kommunstyrelsens godkännande av ansökan, i uppdrag att träffa erforderliga tilldelnings- och anskaffningsbeslut samt avtal för projektets genomförande.
- Trafiknämnden beslutar om omedelbar justering.

*Reservation* anfördes av *Sten Nordin* (m), *Helena Bonnier* (m), *Regina Öholm* (m), *Ulf Fridebäck* (fp), *Claes Fleming* (fp) och *Björn Nyström* (kd) enligt *bilaga*.

### REMISSER

Kommunstyrelsen har remitterat ärendet till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av infrastrukturavdelningen.

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 22 maj 2006 har följande lydelse.

Stadsledningskontoret bedömer att den föreslagna förändringen är nödvändig för att projektet överhuvudtaget ska kunna genomföras. Kontoret bedömer att förutsättningarna för ett lyckat genomförande av det av trafiknämnden beslutade något mindre försöksprojektet är goda. Projektet är i sin förändrade utformning fortfarande förenlig med den ursprungliga tanken om miljöanpassad persontrafik på Stockholms inre vatten.

De linjesträckningsalternativ som trots det minskade antalet båtar bedöms möjliga att trafikera med god turtäthet är antingen mellan innerstaden och Hammarby Sjöstad eller mellan innerstaden och ett antal anlösningspunkter inom Nacka kommun. Trafik till annan kommun förutsätter dock att aktörer i den berörda kommunen bidrar med en betydande insats till finansieringen av projektet. Utredning pågår kring trafikunderlaget på dessa linjesträckningar samtidigt som diskussioner inletts med eventuella intressenter i Nacka kommun. Det slutliga valet av linjesträckning beslutas av trafiknämnden och bör grundas på utredningar av trafikunderlaget samt förhandlingar om eventuell övrig finansiering.

Landstinget i Stockholms län visar fortsatt intresse av att integrera båttrafiken med SL's biljettsystem samt ställa Waxholmsbolagets kompetens till förfogande för driften. Något finansiellt stöd till projektet från landstinget kan däremot inte staden räkna med.

Stadsledningskontoret bedömer att projektet Biogasbåtar även i sin förändrade form är ett angeläget miljöprojekt för Stockholms stad. Projektet har ett stort utvecklings- och demonstrationsvärde. Projektet bedöms fortfarande uppfylla de grundläggande krav som ställs för att få stöd ur miljömiljarden. Projektets miljöeffekter i form av minskade utsläpp från personbilstrafik i Stockholms stad bedöms 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 tilldelar trafiknämnden 165 mnkr från miljömiljarden till genomförande av projektet Biogasbåtar enligt den av trafiknämnden beslutade förändrade inriktningen.

RESERVATIONER M.M.

Reservation anfördes av Sten Nordin (m), Helena Bonnier (m), Regina Öholm (m), Ulf Fridebäck (fp), Claes Fleming (fp) och Björn Nyström (kd) enligt följande.

Trafiknämnden beslutar

- att avslå kontorets förslag till beslut samt
- att därutöver anföra följande.

Båttrafik i Stockholm är både naturligt och önskvärt. Stockholm skulle vara väl betjänt av att vattenvägarna användes mer för persontransporter och kollektivtrafik. Däremot så är kostnaderna för kollektivtrafiken i Stockholm en börda 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 även om ansökan sker via miljömiljarden. Därför räcker det inte med att konstatera att Stockholms stad inte ska vara driftansvarig 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.