

Handläggare: Lars Fränne
Region Innerstad
Projekt Hammarby Sjöstad
Tel: 508 26 277
lars.franne@gfk.stockholm.se

2004-09-22

Dnr 04-335-2311

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Biogasfärjor på Stockholms vattenvägar

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner denna utredning som redovisning av uppdraget från nämnden

Olle Zetterberg

Göran Gahm

SAMMANFATTNING

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 2004- 06 –22 att uppdra åt gatu- och fastighetskontoret att i samråd med stadsledningskontorets Miljömiljardkansli ansöka om medel ur Miljömiljarden för att bekosta beställningen av upp till sex biogasdrivna passagerarbåtar enligt sjöbusskonceptet. Förutsättningen var att SL ska sköta och bekosta driften av färjorna.

Kontoret har därför under sommaren haft kontakter med Landstinget och SL som hänvisat vidare till Waxholmsbolaget, WÅAB, som innan andra beslut eventuellt fattats inom Landstinget, är det bolag som skulle sköta driften av färjorna.

De uppgifter vi fått är att det inte finns några beslut eller budgetmässiga förutsättningar inom Landstinget att täcka driftkostnader för sjöbussarna de närmaste åren.

Däremot har Landstinget själva startat utredningar under 2003 som ska vara klara senare i höst, för att utreda förutsättningarna mer generellt för kollektivtrafik till sjöss, bl.a. med de destinationer som nämns i skrivelsen till GFN.

Kontoret har också haft överläggningar med Waxholmsbolaget, WÅAB, som är beredda att sköta både upphandlingar och trafik förutsatt att man får erforderliga anslag till driftkostnaderna, som beräknas till ca 25 Mkr per år för 4 sjöbussar.

Bolaget har också synpunkter på båtarnas utformning, bl.a. bedömer man inte att de föreslagna aluminiumbåtarna klarar de isförhållanden som gäller vintertid i området.

Man framhåller också att det inte finns några typgodkännanden e.dyl. för biogasdrift till sjöss i Sverige och att detta kan ta lång tid, vilket också bekräftats i det fortsatta arbetet med färjan över Hammarbyleden. Driftkostnaden för biogasen bedöms 75-100 % högre än för diesel av högsta miljöklass.

Totala investeringskostnaden för ett något bantat sjöbussprojekt med 4 båtar och 8 tilläggsplatser är ca 200 Mkr.

Kontoret har också kontakt med Miljömiljardkansliet. Viss tvekan finns om projektet uppfyller de krav som finns för Miljömiljarden samt angående kommunallagen genom att Stockholm i detta fall går in och delvis bekostar trafik som till stor del avser andra kommuner.

Arbetet med att ta fram underlag för ansökan pågår och kontoret kommer inom kort att lämna in ansökan om medel ur Miljömiljarden för senare politisk prövning.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 2004-06-22 att uppdra åt gatu och fastighetskontoret att i samråd med stadsledningskontorets miljömiljardkansli ansöka om medel ur Miljömiljarden för att bekosta beställningen av upp till sex biogasdrivna passagerarbåtar enligt sjöbusskonceptet. Förutsättningen var att SL ska sköta och bekosta driften av färjorna.

Samråd och externa kontakter

Kontoret har under sommaren haft kontakter med Landstinget och SL som hänvisat vidare till Waxholmsbolaget, WÅAB, som är det bolag inom Landstinget som svarar för kollektivtrafik till sjöss.

De uppgifter vi fått är att det inte finns några beslut inom Landstinget om att täcka driftkostnader för sjöbussarna.

Däremot har Landstinget själva startat utredningar under 2003 som ska vara klara senare i höst för att utreda förutsättningarna mer generellt för kollektivtrafik till sjöss, bl.a. med de destinationer som nämns i skrivelsen till GFN.

Waxholmsbolagets svar redovisas i bilaga 1 nedan.

Ekonomiska konsekvenser

Waxholmsbolaget är beredda att sköta både upphandlingar och trafik förutsatt att man får erforderliga anslag till driftkostnaderna. Dessa beräknas till ca 25 Mkr per år för 4 sjöbussar, varav en står i reserv. Trafik 5.00-23.00.

Bolaget har också synpunkter på båtarnas utformning, bl.a. bedömer man inte att de föreslagna aluminiumbåtarna klarar de isförhållanden som gäller vintertid i området.

Man framhåller också att det inte finns några typgodkännanden e.dyl. för biogasdrift till sjöss i Sverige och att detta kan ta lång tid.

Driftkostnaden för biogasen bedöms 75-100 % högre än för diesel av högsta miljöklass.

Antagna investeringar för 4 båtar och 8 tilläggsplatser:

? 4 båtar a 32 Mkr	130 Mkr
? 8 pontonbryggor a 5 Mkr	40 Mkr
? Bunkrings- och serviceanläggning	15 Mkr
? Oförutsett	15 Mkr

Summa investering: 200 Mkr

Driftkostnad enligt WÅAB:

* Personalkostnader och bränsle	18 Mkr
? Terminalkostnader samt underhåll m.m.	3 Mkr
? Oförutsett	2 Mkr
* Administration, management	2 Mkr

Summa driftkostnad exkl. kapital 25 Mkr

Miljömiljarden

Kontoret har också haft flera kontakter med Miljömiljardkansliet. Viss tvekan finns om projektet uppfyller de krav som finns för Miljömiljarden samt kommunallagen genom att Stockholm i detta fall går in och delvis bekostar trafik som till stor del avser andra kommuner.

Arbetet med att ta fram underlag för ansökan pågår och vi kommer inom kort att lämna in ansökan för senare politisk prövning.

Analys

Waxholmsbolagets analys för projektet är negativ dvs. man anser inte att projektet med nya sjöbussar är ekonomiskt försvarbart enligt normalt använda beräkningsmodeller av samhällsnytta m.m.

Se vidare bilaga 1 brev från Waxholmsbolaget i frågan.

Mot detta står den arbetsgrupp som arbetat i flera år för detta projekt med representanter för berörda kommuner och fastighetsbolag som bl.a. låtit konsultföretaget Transec göra en utredning om sjöbusstrafiken.

Denna utredning bedömer att sjöbussarna kommer att bli ekonomiskt bärkraftiga vilket är motsatt resultat mot Waxholmsbolaget.

Underhandskontakter med RTK som också utreder på landstingets uppdrag pekar mot slutsatser som ligger nära Waxholmsbolagets uppfattning.

Kontorets förslag/ synpunkter:

Enligt stadens tidigare redovisade uppfattning är även kollektivtrafik till sjöss en landstingsfråga. Ett undantag har gjorts för färjan över Hammarbykanalen eftersom den tills vidare ersätter en planerad gång- och cykelbro.

Olika uppfattningar finns om den ekonomiska bärkraften i denna typ av trafik. Kontoret avstår från att ta ställning i denna fråga eftersom landstinget för närvarande utreder detta.

Eftersom medel saknas för driftkostnaderna till biogasfärjorna kan kontoret inte tillstyrka förslaget innan landstinget eventuellt fattat ett beslut om att täcka kostnaderna.

För att inte förlora tid har vi ändå förberett en ansökan om medel ur Miljömiljarden i enlighet med nämndens beslut.

Slut