Strategisk utveckling

Jens Plambeck
08-686 16 51
jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-01-18

Trafiknämnden
2019-01-29, punkt 7

Ärende
TN 2017-1363

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Strategisk pendelbåtsutredning

Ärendebeskrivning

Utredning som redogör för om och var en utbyggnad av ny pendelbåtstrafik kan ske samt även belyser för- och nackdelar med snabbgående fartyg och hur fartyg med bryggor kan standardiseras.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Rapport om strategisk pendelbåtsutredning (bilaga 1)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna bilagd rapport om strategisk pendelbåtsutredning

att ge förvaltningen i uppdrag att starta ny studie som tar ett helhetsgrepp och analyserar hela behovet av kollektivtrafik på vatten i Stockholms län samt hur den bättre kan kopplas till det större kollektivtrafiksystemet iland.

Förslag och motivering

Sammanfattning
Syftet med studien har varit att studera om och var pendelbåtstrafik kan komplettera befintligt kollektivtrafiksystem i syfte att nå restidsvinster för resenärer samt att avlasta gatu- och vägnät. Utredningen belyser även samhällsekonomin för nya pendelbåtslinjer. Bakgrunden är ett beslut i

landstingsfullmäktige om att utreda om och var utbyggnad av ny pendelbåtstrafik kan ske.

Trafikförvaltningen har i studien analyserat olika linjer i Stockholms närhet där effekter av restidsvinster samt avlastning av gatu- vägnät kan uppnås. På ett urval av linjer har trafikanalyser och samhällsekonomiska beräkningar utförts samt att dessa ställts mot kollektivtrafiken övergripande mål i trafikförsörjningsprogrammet och strategiska principer i trafikstrategin.

Rekommendationen är att gå vidare med ny studie som tar ett helhetsgrepp över hela den sjöburna kollektivtrafiken och utifrån denna studie analysera hela behovet av kollektivtrafik på vatten i Stockholms län. Kommande studie ska svara på behovet av systemet kollektivtrafik på vatten och hur den bättre kan kopplas till det större kollektivtrafiksystemet iland. Därutöver rekommenderas att linjedragning på befintlig linje 80 kompletteras med Norra Djurgårdsstadens framväxande målpunkter och kopplas ihop med befintlig linje från Ropsten vidare till Tranholmen och Storholmen samt att fördjupa analyserna på studerade linjer Hägersten–Norra Ulvsunda och Slussen/Gamla stan–Norra Ulvsunda. Vidare rekommenderas att dialog inleds med Ekerö och Huddinge kommun om att i samfinansiering genomföra en försöksperiod på linjen Ekerö–Vårby. Tidigare har det gått att åka buss mellan Ekerö C och västra Söderort via sjötransport på vägfärja Jungfrusund–Slagsta, denna linje lades ned under 90-talet på grund av för lågt resande. Diskussioner mellan landsting och kommun om att återuppta en sådan busslinje har under senare tid pågått. Skulle ett beslut fattas om att åter trafikera sträckan mellan Ekerö C och västra Söderort med buss via vägfärjan kommer trafikförvaltningen inte att gå vidare med planer på en pendelbåtslinje på sträckan Ekerö–Vårby.

Bakgrund
I beslut om Stockholms läns landstings Mål och budget 2017, LS 2016-0257 landstingsfullmäktige 14–15 juni 2016, gavs uppdrag till trafikförvaltningen att genomföra en strategisk utredning i syfte att se över om, hur och var en utbyggnad av nya pendelbåtslinjer kan ske på ett hållbart och effektivt sätt, med hög resenärsnytta och god samhällsekonomisk lönsamhet. Utifrån målen ovan bör utredningen även titta på fördelar respektive nackdelar med att bedriva pendelbåtstrafik med snabbgående fartyg. Stockholm ligger strategiskt invid både Mälaren och Saltsjön. Därför eftersträvas en pendelbåtstrafik som avlastar landtrafiken utan motsvarande behov av investeringar och som förkortar restiderna i länet.

Tillsammans med berörda kommuner och fastighetsägare bör utredningen också titta på om och i så fall hur pendelbåtstrafiken och dess brygglösningar

kan standardiseras, effektiviseras och göras mer kostnadseffektiv. I uppdraget ligger även att presentera förslag på hur samfinansiering med fastighetsägare eller andra intressenter kan genomföras, till exempel genom värdestegringar eller andra externa samhällsekonomiska vinster."

I beslut om Stockholms läns landstings Mål och budget 2018, LS 2017-0452 landstingsfullmäktige 13–14 juni 2017, kompletterades uppdraget med texten "Den strategiska pendelbåtsutredningen som initierades i budget 2017 pågår och förlängs till första kvartalet 2018. Resultatet bör tillsammans med övriga styrdokument ligga till grund för överväganden om hur pendelbåtstrafiken ska utvecklas. I Budget 2019 för Region Stockholm framgår att pendelbåtstrafiken och även skärgårdstrafiken ska fortsätta utvecklas.

Överväganden och motivering

Utredningen har studerat linjerna Hägersten–Norra Ulvsunda, Slussen/Gamla Stan–Norra Ulvsunda, Ekerö–Vårby och Nybroplan–Lidingö. Samtliga linjer visar på goda restidsvinster för resenärer. Genomförda trafikanalyser och samhällsnyttoberäkningar visar på olika resultat för linjerna. Sträckan Nybroplan–Lidingö trafikeras idag av SLs linje 80 och Waxholmsbolagets linje 81 och utredningen har studerat en alternativ linjesträckning.

Trafikanalyser på sträckorna Hägersten–Norra Ulvsunda och Slussen/Gamla Stan–Norra Ulvsunda ger en prognos om ca 350 resenärer respektive 900 resenärer under en vardags maxtimme. Genomförd samhällsnyttoberäkning visar på negativt utfall vilket indikerar att nyttan inte väger upp till kostnaderna. Samhällsnyttoberäkningen tar dock inte hänsyn till samtliga mål för kollektivtrafiken och för att komma vidare föreslås att linjerna fortsatt studeras i en kommande utredning i syfte att genomföra en samlad effektbedömning som grund för ett kommande inriktningsförslag på respektive linje.

Genomförd trafikanalys på sträckan Ekerö–Vårby visar på få resenärer och resultatet medför att behov av vidare analyser inte finns då dessa bygger på prognoser om antal resenärer. Restidsvinsten med kollektivtrafik på vatten på denna sträcka är dock så pass stor att trafikförvaltningen förordar en dialog med kommunerna om ett eventuellt genomförande av en försöksperiod i samfinansiering. Tidigare har det gått att åka buss mellan Ekerö C och västra Söderort via sjötransport på vägfärja Jungfrusund–Slagsta, denna linje lades ned under 90-talet på grund av för lågt resande. Diskussioner mellan landsting och kommun om att återuppta en sådan busslinje har under senare tid pågått. Skulle ett beslut fattas om att åter trafikera sträckan mellan Ekerö C och västra Söderort med buss via vägfärjan kommer trafikförvaltningen inte att gå vidare med planer på en pendelbåtslinje på sträckan Ekerö–Vårby.

Därutöver rekommenderar denna studie att linjedragning på befintlig linje 80 kompletteras med Norra Djurgårdsstadens framväxande målpunkter och kopplas ihop med befintlig linje från Ropsten vidare till Tranholmen och Storholmen.

Genomförd utredning visar på ett behov av att gå vidare med ny studie som tar ett helhetsgrepp över hela den sjöburna kollektivtrafiken och utifrån denna studie analysera hela behovet av kollektivtrafik på vatten i Stockholms län. Kommande studie ska svara på behovet av systemet kollektivtrafik på vatten och hur den bättre kan kopplas till det större kollektivtrafiksystemet iland. Likaså bör en kommande utredning fördjupa arbetet med standardiserade fartyg och bryggor samt i samråd med viktiga intressenter utreda vilka farter nya miljövänliga fartyg kan framföras i. Frågan om samfinansiering mellan landsting och kommuner gällande bryggor har pågått under flera år och detta arbete behöver fortsätta i syfte att nå överenskommelse. Den föreslagna nya studien för hela den sjöburna kollektivtrafiken kommer att inkludera intressentanalys och dialog med länets kommuner. Likaså kommer studien att utgå från nuvarande kollektivtrafik på vatten.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet innebär utredningskostnader för kommande studie. Kostnader kan uppkomma vid ett eventuellt genomförande av en försöksperiod på linjen Ekerö–Vårby i samfinansiering med Ekerö och Huddinge kommun. Ett försök med kollektivtrafik på vatten mellan Ekerö och Vårby kostnadsskattas till 6–8 mnkr per år.

Riskbedömning
Inga risker förknippas med beslutet

Konsekvenser för miljön
Ett genomförande av försöksperiod innebär konsekvenser för miljön då ny linje uppförs. Huruvida konsekvenserna är positiva eller negativa syftar försöket till att påvisa. För kollektivtrafik på vatten finns en fossilfri plan som innebär att andel förnybar energi succesivt ska utökas till 90 % fram till och med år 2021.

Sociala konsekvenser
Förslaget ger positiva sociala konsekvenser i och med att en utredning om hur kollektivtrafiken på vatten bättre kan koppla till kollektivtrafiksystemet iland och att ett eventuellt genomförande av försöksperiod med pendelbåtslinje på sträckan Ekerö–Vårby genomförs.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-01-18

Ärende
TN 2017-1363

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling