Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-10-12

Ärende
TN 2019-0680

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-10-19, punkt 23

Förslag till beslut avseende förlängning av pendelbåtsförsökslinje 83

Ärendebeskrivning

Ärendet syftar till att ge underlag för beslut att kunna förlänga pågående försök med pendelbåtlinje 83 som trafikerar sträckan Rindö-Vaxholm-Stockholm. Försöket inleddes augusti 2020 och pågår till augusti 2022 med möjlighet att förlänga till augusti 2023.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Uppdra åt Förvaltningschefen att vidta erforderliga åtgärder med avsikt att förlänga nuvarande försök till augusti 2023

2. Uppdra åt Förvaltningschefen att vid behov återkomma till trafiknämnden snarast om budgetförutsättningar saknas för att kunna verkställa förlängningen

Förslag och motivering

Sammanfattning

Aktuellt försök är utformat i syfte att uppnå positiva restidseffekter på sträckan, möjliggöra kombinationsresor samt bidra till hög attraktivitet och avlasta gatu-

och vägnät. En del av dessa mål omhändertas i utformningen av aktuell linje emedan andra mål är svåra att bedöma och följa upp samt att det är oklart vilken nivå på utfall som kan anses utgöra ett lyckat försök. Därtill finns utmaningen med att försöket hittills pågått under pandemin, vilket inneburit bland annat begränsningar i antal tillåtna resenärer samt en generell uppmaning om att undvika att resa om man inte måste. Försökslinjen har därför inte heller uppmärksammats i annonser och olika kanaler i den utsträckning som från början var tänkt innan det att pandemin gjorde det nödvändigt att skala ner marknadsföringen. Det torde sammantaget därmed finnas utrymme att ytterligare öka resandet post-pandemin. Skäl finns att överväga förlänga nuvarande försök till augusti 2023 förutsatt budget för hela perioden kan säkerställas.

Bakgrund

Aktuellt försök beslutades av sjötrafikutskottet 2019-10-22 i samband med ärendet TN 2019-0680 *Två försök med pendelbåtstrafik relaterat till budget 2019 för Region Stockholm* (LS 2017-1455).

I syfte att få igång försöket så snabbt som möjligt löstes det genom att linjen omhändertas inom ramen för befintligt avtal E39B för mellanskärgården. Eftersom det är en pendelbåtlinje under SL-varumärket som bedrivs med skärgårdstonnage och på en sträcka där WÅAB sedan tidigare har trafik blev upplägget sådant att två linjevarianter inrättades. En mer långsamtgående linje 83 med fler hållplatser respektive en mer snabbgående linje 83X med färre hållplatser och kortare restid. Därigenom kan linjen samordnas med Waxholmsbolagets befintliga linjenät och avgångar för att säkerställa ökad resenärsnytta.

Två stycken hållplatser har tillkommit på linjen, Fredriksberg och Telegrafberget. Dessa syftar framförallt till att bidra till målet om att avlasta gatu- och vägnät då resenärer annars hänvisas till biltrafik. Telegrafberget har låg frekvens med kollektivtrafik.



Figur 1 - Linje 83:s linjesträckning

Startade	2020-08-17
Avslutas	2022-08-17 (med möjlighet till förlängning)
Avtal	Inom ramen för skärgårdsavtal E39B
Trafikutövare	Blidösundsbolaget
Tonnage	WÅAB, befintligt E39B-tonnage. Främst s.k. V-båtar
Linjer	83 (fler stopp) ca 75 min 83X (färre stopp) ca 55-60 min
Varumärke och taxa	SL (pendelbåt)

Figur 2 - Fakta om försöket

Utvärderingen

Försökets utformning där linjen finns i två linjevarianter, en långsamgående och en snabbgående, var som nämnt en kompromiss för att få till en bra lösning utifrån de vid tillfället rådande förutsättningarna där det fanns snarlik trafik under WÅAB-varumärket samtidigt som linje 83 (L83) skulle utformas som en pendelbåt under SL-varumärket.

Mål och initial bedömning av måluppfyllnad

I beslutet kopplat till genomförandet av aktuellt försök formulerades vissa mål med linjen. Några av dessa kan anses omhändertagna redan i utformningen av själva försöket emedan andra är öppna för tolkning och svåra att följa upp. I

efterhand kan konstateras att målen med försöket borde ha formulerats tydligare med utgångspunkt i SMART-modellen[1]. Samtidigt ska sägas att en del i att genomföra ett försök är att pröva sig fram och se vad resultatet blir, vilket inte är alldeles självklart när målen sätts i ett tidigt skede. De mål som har formulerats har dock bedömts initialt och kommenterats enligt tabell nedan.

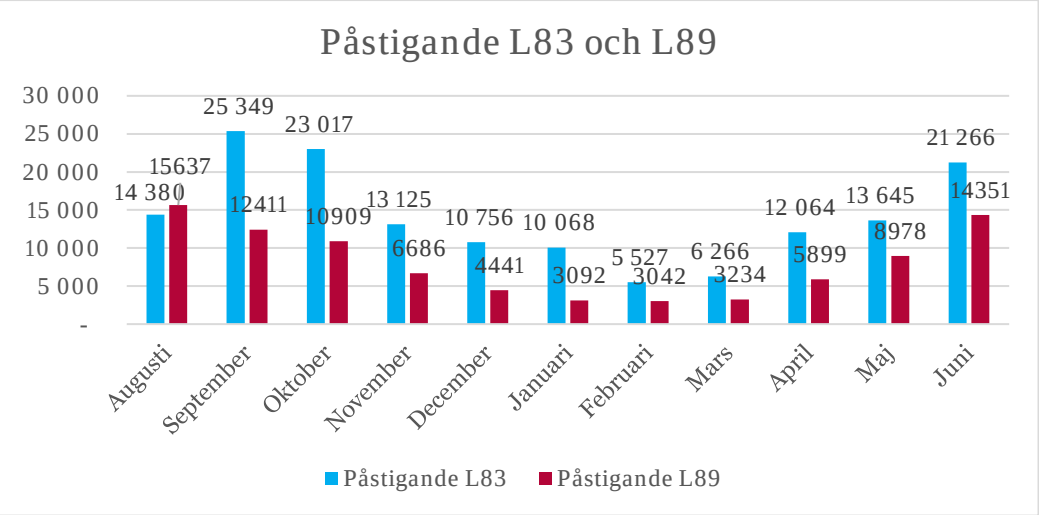
Mål	Utfall	Kommentar
Positiva restidseffekter		*Ingår i upplägget där linjevariant 83X kortar restiden ner till 55 min.*
Avlastar gatu- och vägnät		*Oklart från början hur detta ska mätas. Tillkomsten av hållplatserna Telegrafberget och Fredriksberg är tänkt att bidra till detta mål.*
Bidra till hög attraktivitet		*Delvis ligger detta i utformningen av försöket, särskilt snabbgående L83X. Dock oklart hur detta ska mätas och vad som utgör en hög nivå.*
Möjlighet till kombinationsresor		*Ingår i utformningen av försöket i och med möjligheten att ta med cykel ombord samt byta till andra trafikslag vid bytespunkter.*
Restid mellan start- och slutpunkt minskar		*Ingått i utformningen av försöket, särskilt snabbgående L83X som minskar restiden mellan Rindö/Vaxholm och Stockholm city.*
Högre turtäthet		*Tillkommande trafik innebär en högre turtäthet på sträckan.*

Figur 3 - Mål och måluppfyllnad

Resande och kombinationsresor
En utmaning med att försöket pågått under pandemin är att resenärskapaciteten ombord varit begränsad. I kombination med den generella rekommendationen att undvika resa om man inte måste kan det antas att färre rest med aktuell linje jämfört vad som hade varit fallet i ett läge utan en pandemi. Hur mycket detta påverkat resandet är dock svårt att säga. Vid en granskning av linje 89 (L89) som referensobjekt så har resandet på helårsbasis för perioden mars-december 2020 jämfört med samma period 2019 minskat med drygt 40 %. Generellt i SL-trafiken har resandet ungefär halverats.

Resandet på L83 är betydligt högre jämfört med L89 under perioden, i grafen nedan redovisas påstigandesiffror. Ska tilläggas att kapaciteten på fartygen som trafikerar L89 ligger på ca 120-190 passagerare emedan L83 tar upp till 340 passagerare. Resandet på L89 år 2019 (pre-pandemi) är något lägre än, men mer i häraden av, resandet på L83 under perioden augusti 2020 t o m juni 2021.

[1] Modell för att formulera mål. Bokstäverna står för Specifikt, Mätbart, Accepterat, Realistiskt och Tidsatt.

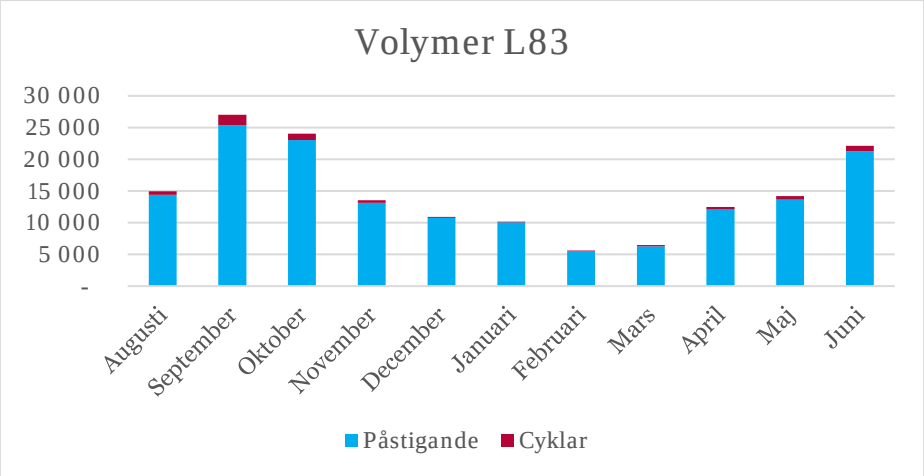


Figur 4 - Påstigandesiffror för L83 respektive L89

När det gäller resandet på linje 83 så står hälften av bryggorna för cirka 95 % av resandet under aktuell period augusti 2020 till juni 2021. Strömkajen och Vaxholm står tillsammans för över 60 %.

När det gäller att ta med cykel ombord så står hälften av bryggorna för cirka 90 % varav Strömkajen, Hasseludden och Gåshaga brygga står för 60 %.
Antalet cyklar i relation till resandet hamnar på cirka 3,9 % för L83, att jämföra med L89 som för aktuell period ligger på cirka 7,3 %. Tidigare försök har visat 2,4 % för linje 85[2] (år 2016) respektive 4,7 % för L89 (år 2017).

[2] Klara Mälarstrand – Söder Mälarstrand - Kungsholmstorg

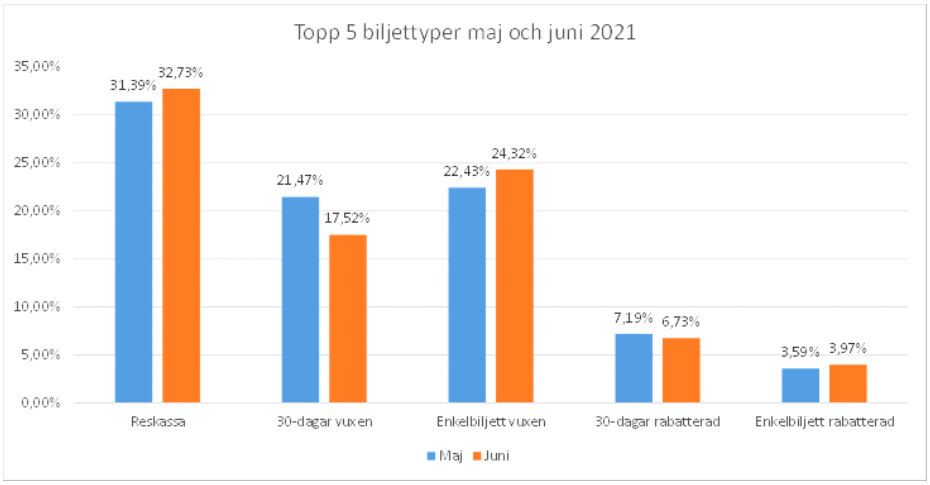


Figur 5 - Volymer L83

Biljetter och bärare

När det gäller vilken biljett man reser på så ser det ut som följer av figur nedan. De fem vanligast är reskassa följt av enkelbiljett vuxen och 30-dagars vuxen och därefter rabatterad 30-dagars respektive enkelbiljett.

Vad avser vilken biljettbärare som är vanligast så står SL Accesskort för drygt 71 %, appbiljett för 17 % och betalkort för 12 %.

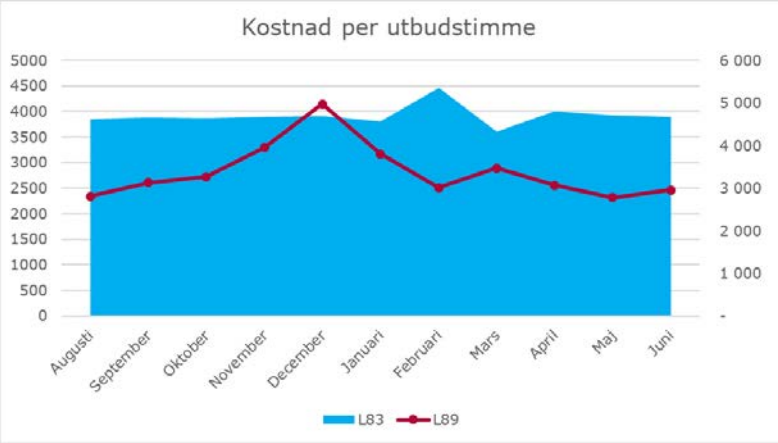


Figur 6 - Vanligaste biljetterna under maj och juni 2021

Kostnader

Vad avser kostnaderna för köpt trafik[3] så har pendelbåtlinje 89 (Klara Mälarstrand – Tappström) bedömts vara den linje inom pendelbåttrafiken som är mest relevant som jämförelse. Trafiken på båda dessa linjer bedrivs av Blidösundsbolaget. Restiden mellan Vaxholm och Stockholm med linje 83 är ca 55-60 min, vilket är ungefär den restid som det tar att resa hela sträckan från start till slut med L89. Skillnader mellan dessa linjer är bland annat att L83 fortsatt är ett försök som bedrivs inom ramen för ett annat befintligt avtal (E39B) emedan L89 är upphandlad i särskild ordning och anpassad därefter. Vidare ser karaktären på trafiken olika ut, för L89 är det bara tre stycken mellanliggande bryggor från starthållplats till ändhållplats emedan det för L83 är nitton stycken mellanliggande och för 83X nio stycken. Beroende på hur många stopp det i praktiken blir på en tur har detta såklart påverkan på hur lång tid resan tar samt hur mycket bränsle som åtgår och därmed kostnaden per utbudstimme. Fartbegränsningar på respektive sträcka samt storlek och typ av tonnage skiljer sig därtill åt mellan linjerna vilket även det har en inverkan på kostnaderna.

Nedan följer en graf som visar kostnad per utbudstimme för respektive linje. Som synes är kostnaden i princip under hela perioden lägre på L89 jämfört med L83.

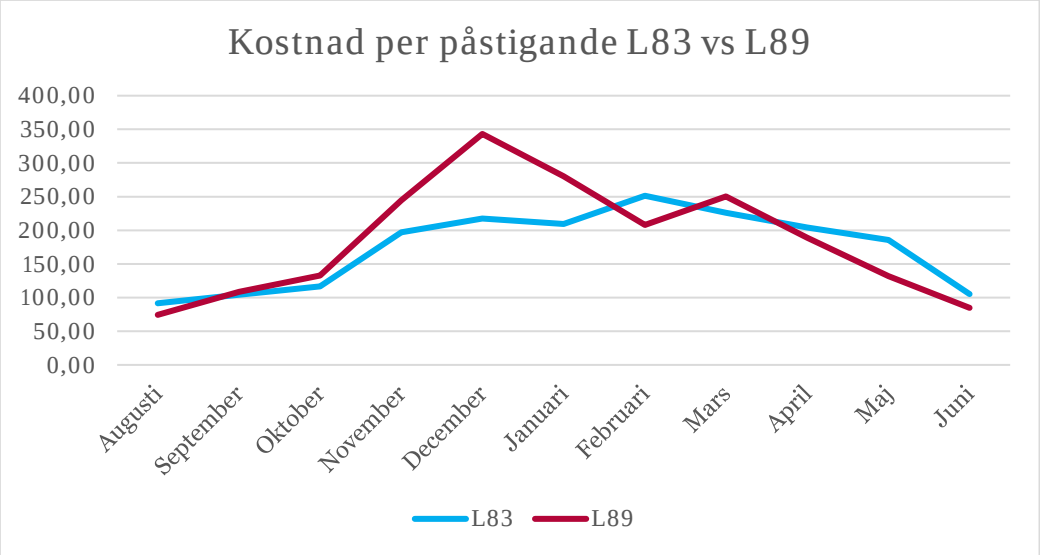


Figur 7 - Kostnad per utbudstimme för L83 respektive L89

[3] Köpt trafik avser driftkostnader exklusive kapitalkostnader (avskrivningar+finansiella kostnader)

Kostnad per påstigande för respektive L83 och L89 har utan tvivel påverkats negativt av pandemin. Resandet har varit betydligt lägre än det hade varit under normala omständigheter. Utbudet har däremot hållits uppe i syfte att motverka trängsel ombord. Detta innebär att kostnaderna slås ut på färre påstigande och därmed blir särskilt höga. Som jämförelse kan nämnas att kostnad per påstigande för L89 före pandemin (år 2019) låg på 114 kr i genomsnitt att jämföra med genomsnittet under aktuell period och pågående pandemi då nivån var 173 kr per påstigande för L83 och 186 kr för L89.

Genomsnittlig kostnad per påstigande i busstrafiken var år 2019 knappt 20 kr.

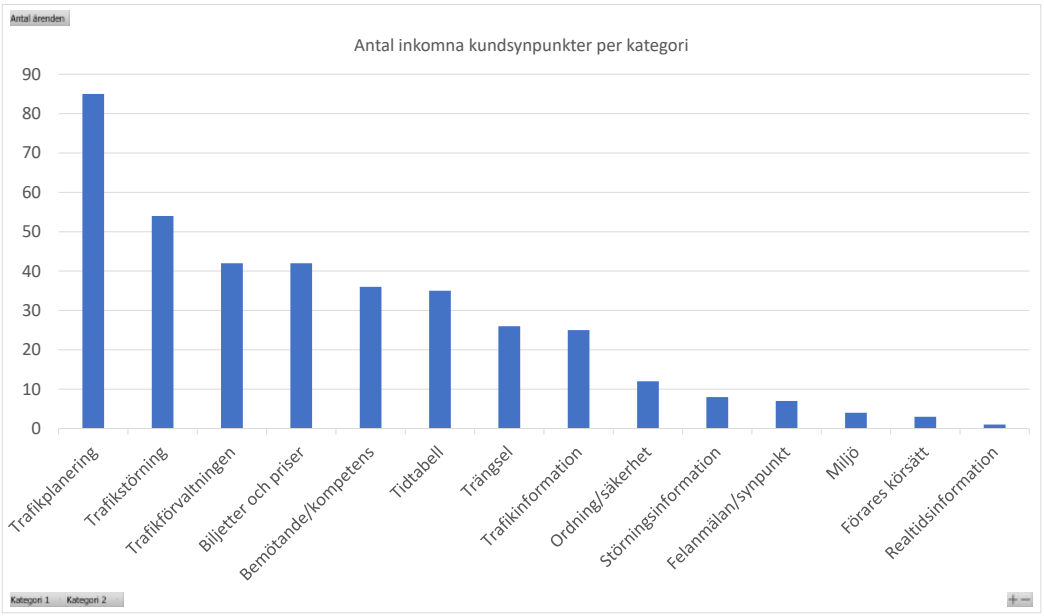


Figur 8 - Kostnad per påstigande för L83 respektive L89

Kostnad per påstigande under tidigare försök har varit 60 kr för linje 85 år 2016 och 144 kr när L89 gick som försökslinje år 2017.

Kundnöjdhet och kundsynpunkter
Med anledning av pandemin har det inte gjorts någon ombordundersökning för linjen. Det är således oklart vilken nivå av attraktivitet resenärerna anser att nuvarande linje 83 lever upp till. Generellt uppvisar sjötrafiken, såväl pendelbåtstrafik som skärgårdstrafik en högre nöjdhet än övriga trafikslag i SL-trafiken.

När det gäller kundsynpunkter så har det inkommit 328 stycken från det att försöket startade till och med juni 2021. Drygt 200 av dem under 2020 varav 84% av dessa under augusti t o m oktober 2020. Under första halvåret 2021 har det inkommit drygt 120 synpunkter. Fördelningen mellan olika kategorier ser ut som nedan[4]



Figur 9 - Kundsynpunkter augusti 2020 t o m juni 2021

Trafik- och störningsinformation

Vid de bryggor som trafikeras har trafikförvaltningen investerat i infrastruktur för trafikinformation. Samtliga hållplatser har stolpe med topptavla och ramar med möjlighet att sätta upp tidtabeller och trafikinformationsanslag. Enstaka hållplatser har så kallade informationskvarter (se bild nedan). Digitala skyltar finns monterade på vissa utvalda hållplatser med höga påstigandesiffror.

[4] I angivna siffror och figuren ingår inte det som klassas som rena frågor (4 st) samt synpunkter relaterat till förseningsersättning (43 st) eller reklamation (2 st).



Figur 10 - Informationskvarter vid Grenadjärbryggan

Gällande planerad trafikinformation har trafikförvaltningen ansvar för att ta fram kommunikationsplan, anslag, texter till sl.se etc. inklusive samordna spridningen av information till berörda kommuner. Trafikutövaren ansvarar för uppsättning av trafikinformation ute i resenärsmiljöerna vid hållplatserna.

Gällande störningsinformation hanteras detta via tilläggsavtal med Arriva som ansvarar för den akuta störningsinformationen som publiceras på sl.se; trafikläget, störningsinformation och i reseplanerare. Det gäller även de digitala skyltarna som finns vid utvalda hållplatser. Trafikutövaren ansvarar för att förmedla behovet av störningsinformation till Arriva för publicering.

Alternativa resvägar
Från Vaxholm in till Stockholm finns möjligheten att ta busslinje 670. Den snabba båtturen med 83X tar cirka 55-60 minuter från Vaxholm till Strömkajen emedan bussen från Vaxholm till Tekniska Högskolan tar knappt 50 minuter i genomsnitt. Utöver restiden krävs ett byte mellan båt och buss i Vaxholm om man vill åka den vägen in mot Stockholm. Beroende på målpunkt kan detta alternativ vara mer attraktivt för en del resenärer. Restidssiffrorna för busslinje 670 före respektive under pandemin har sett ut som nedan.

Riktning	När	Tid (dygnsgenomsnitt)	Tid (Variation)
Vaxholm – Tekniska högskolan	2019-08-19 - 2019-12-13	47 min	42-53 min
Tekniska högskolan - Vaxholm		47 min	43-52 min
Vaxholm – Tekniska högskolan	2020-12-14 – 2021-04-12	46 min	42-49 min
Tekniska högskolan - Vaxholm		46 min	43-49 min

Figur 11 - Restid med buss 670 Vaxholm - Tekniska Högskolan

Överväganden

Eftersom försöket hittills pågått under en relativt kort tid, knappt ett år, samt därtill under en pandemi är det svårt att dra några definitiva slutsatser kring om försöket kan anses lyckat eller ej. Det kan antas och till dels beläggas att gällande restriktioner och rekommendationer som varit på plats inom sjötrafiken, t.ex. cirka halverad kapacitet och uppmaning att inte resa, negativt påverkat utfallet vad gäller t.ex. resandevolymer och nyckeltal likt kostnad per påstigande. Utan restriktioner hade det även varit möjligt och lämpligt att genomföra någon form av ombordundersökning för att inhämta resenärernas syn för att komplettera bilden av utfallet.

Nuvarande upplägg är till sin design utformat för att omhänderta flera av målen med försökslinjen så som korta restiden Rindö-Vaxholm-Stockholm och möjliggöra kombinationsresor. Däremot är det oklart från början vad som sett till resandenivåer m.m. konstituerar ett lyckat försök och därmed kan utgöra underlag till om linjen bör fortsätta och permanentas eller avslutas efter försöksperioden. För framtida försökslinjer är det viktigt att det finns en tydlighet från början vad som ska utvärderas och på vilket sätt för att kunna säkerställa att det finns metoder, data och statistik samt passande IT-stöd och erforderliga resurser för att genomföra en ändamålsenlig utvärdering.

Givet försöket pågått kort tid samt under period av pandemins negativa inverkan kan det finnas skäl att fortsätta nuvarande försök.

Ekonomiska konsekvenser

Trafiken kostar cirka 36 miljoner på helårsbasis vilket innebär att det i dagsläget saknas 18 miljoner för att trafikering under perioden augusti 2022 till augusti 2023 ska vara fullt ut finansierad.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-10-12

Ärende
TN 2019-0680

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Riskbedömning
Försöket är finansierat under sin ordinarie period, till och med 17 augusti 2022. Därefter saknas i dagsläget fullt ut medel i budget för att fortsätta trafikera enligt nuvarande upplägg.

Fortsatt arbete
Försöket har hittills pågått cirka ett år och då under en pandemi med dess begränsningar och effekter på utfallet. En fortsättning till och med augusti 2023 kommer ge ytterligare insikter om och underlag för framtida utveckling. Förutsättningen är att det i budgetprocess framgent tas höjd för och säkras full finansiering.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling