

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2009:15 av Vivianne Gunnarsson m fl (MP) om att utveckla kollektivtrafiken på vatten

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendet

Motionärerna föreslår att båttrafiken inom Stockholms län utökas.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad

Kollektivtrafiken är skärgårdens livsnerv året om. Waxholms Ångfartyg AB (WÅAB) har av Stockholms läns landsting uppdraget att tillgodose skärgårdens behov av pålitliga, punktliga, miljövänliga och effektiva transporter i skärgården. Detta skall vara vägledande i utformning av tidtabeller och trafikrutter. WÅAB är också framgångsrika i sitt arbete. Hela nio av tio kunder i skärgårdstrafiken är nöjda med sin resa.

Redan idag är det i viss mån möjligt att arbetspendla på vattenvägarna via skärgårdstrafiken och djurgårdsfärjorna som drivs av landstinget. Det finns också andra exempel på trafik som inte har haft Stockholms läns landsting som finansiär, Färjan mellan Hammarby sjöstad och norra Hammarbyhamnen samt den privat drivna linjen mellan Lidingö, Nacka strand och Nybroviken.

Stockholms läns landsting är positivt inställd till båttrafik på de inre vattenvägarna och är övertygad om att det bidrar till Stockholmsregionens attraktionskraft. Det finns därför skäl att i SL:s och WÅAB:s fortlöpande trafik- och utbudsplanering överväga möjligheterna till båttrafik i takt med att bebyggelsen utvecklas och resebehov förändras, liksom att landstinget uppmuntrar initiativ från kommuner och andra aktörer att utveckla trafiken på Stockholms inre vatten.

Bilagor

- 1 Motion 2009:15
- 2 WÅAB-förvaltningens tjänsteutlåtande

LS 0905-0431

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 16 december 2009.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 19 januari 2010.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till V-ledamotens förslag, dels till MP-ledamotens förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

V-ledamoten reserverade sig:

”Vänsterpartiet föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* anse motionen besvarad.

På både Saltsjön och Mälaren finns förutsättningar för utökad båttrafik som en integrerad del i den övriga kollektivtrafiken. Detta, liksom möjligheten till snabba direktförbindelser, bör utredas och försökstrafik upprättas. Godstransportfärjor bör kunna trafikera direkt från någon av Stockholms hamnar, vilket kan minska trafiken på vägarna och därigenom miljöbelastningen.

Övergångar mellan land- och sjöresor måste vara smidiga och tidtabellerna mellan SL och WÅAB samordnas i större utsträckning än idag. Skärgårds- trafiken bör utvecklas och bättre integreras i den övriga kollektivtrafiken så att pendling både till länscentrum och mellan öarna möjliggörs. Den uttalande inriktningen måste vara att samma biljettsystem och biljettpriser införs på de två landstingsägda trafikbolagen, oavsett om resan sker på land eller vatten.”

MP-ledamoten reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta *att* bifalla motionen

Landstingsstyrelsen ser vattnet både som en resurs och en möjlighet för transporter. Sjötrafiken behöver ses som en integrerad del av transportsystemet. Det finns därför skäl att i SL:s och WÅAB:s fortlöpande trafik- och utbudsplanering satsa på båttrafik i takt med att bebyggelsen utvecklas och rese-behov förändras, liksom att landstinget uppmuntrar initiativ från kommuner och andra aktörer att utveckla trafiken på Stockholms inre vatten.

LS 0905-0431

Tusentals bostäder och arbetsplatser har tillkommit i Stockholms län och många fler kommer att byggas i en nära framtid. De följande åren kommer utbyggnader i Hammarby sjöstad, nordvästra Kungsholmen, Lilla Essingen, Liljeholmen, Hjorthagen-Värtan-Loudden, Tollare, Finnboda varv, Gustavsberg, Solna, Sundbyberg och på Rindö. Alla dessa är sjönära områden med stor potential för snabba och bekväma tvärförbindelser med båt. För att få fart på kollektivtrafiken på vatten behövs bättre förbindelser till bryggor på fastlandet och till öar med vägförbindelser.

Moderna pendlarbåtar är snabbare än innerstadsbussar samtidigt som de inte har dyrare driftkostnader än övrig kollektivtrafik. Sjötrafik både för gods- och persontrafik är en åtgärd som snabbt kan genomföras. Att avlasta Essingeleden och Klarastrandsleden från trafik är en nödvändighet redan idag. Genom att komplettera med flera färjor kan kortare körsträckor åstadkommas. Mer båttrafik på Stockholms inre vatten bidrar till fler kollektivtrafikresor och till Stockholmsregionens utveckling.

Självklart har ett beslut om att utöka båttrafiken på Stockholms vatten inverkan på miljön, inte minst för klimatfrågan, vilket också ska framgå av tjänsteunderlaget.”

Ärendet och dess beredning

Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP) har i en motion (bilaga), väckt den 12 maj 2009, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* uppdra åt Waxholmsbolaget att införa linjetrafik med miljövänliga fartyg i närtrafik mellan Stockholms innerstad och både Saltsjösidans och Mälarsidans kommuner *att* uppdra åt Waxholmsbolaget att successivt utöka Waxholmsbolagets trafikutbud och att utveckla angöringen även till bryggor på fastlandet.

Yttranden har inhämtats från landstingsdirektören och Waxholms Ångfartygs AB

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtandet den 2 september 2009 föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* avslå motionen med hänvisning till direktörens utlåtande.

WÅABs styrelse har antagit ett yttrande som utförligt beskriver problem och möjligheter med motionärernas förslag. Av styrelsens yttrande framgår

LS 0905-0431

- att bolaget enligt beslut i landstingsfullmäktige ska utveckla trafiken i enlighet med RUFSS 2001
- att bolaget prioriterar trafik även under vintertid till samtliga öar med bofasta och skolbarn före att utöka trafiken i skärgården eller i Stockholms hamn där det redan finns goda landskommunikationer
- att styrelsen ställer sig positiv till att landstingsfullmäktige fattar beslut om att inleda diskussion med berörda kommuner för att utreda samfinansiering av trafik med "sjöbussar" på Stockholms inre vatten

Landstingsstyrelsens förvaltning delar styrelsens uppfattning och vill därtill påpeka att det ansträngda finansiella läget i landstinget gör det nödvändigt att vara ytterst restriktiv med utökade åtaganden inom alla verksamhetsområden. Om expansionsutrymme kan identifieras måste behovet av utökad kollektivtrafik på vattnet bedömas mot aktuella expansionsbehov inom övrig kollektivtrafik och inom sjukvård och tandvård. En sådan bedömning bör göras i anslutning till beredning av kommande budget.

Miljökonsekvenser av beslutet

Beslutet medför inga konsekvenser för miljön.

Waxholms Ångfartygs AB:s styrelse har den 11 augusti 2009 beslutat att som yttrande överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande, att göra följande tillägg; Styrelsen ställer sig positiv till att landstinget fattar beslut om att ta upp den diskussion med berörda kommuner för att utreda möjligheterna att utveckla trafiken med 'sjöbussar' på Stockholms inre vatten och pendeltrafik."

WÅAB-förvaltningens tjänsteutlåtande den 31 juli 2009 bifogas (bilaga).

Bilagor

Motion 2009:15

Stockholms län är ett län med mycket vatten och många vattenvägar. Stockholms stad är byggd på öar – en skärgårdsstorstad. Ändå är kollektivtrafiken på vatten underutvecklad både i länet och inom staden. Detta är till skillnad från många andra platser i Europa och världen, somliga med betydligt sämre förutsättningar än just Stockholm och Stockholms län.

I en tid då länet växer och allt fler nya bostadsområden ligger i anslutning till vatten borde det vara både lämpligt och attraktivt att satsa på en utökad kollektivtrafik på vatten.

Möjligheterna att resa inom skärgården mellan öarna bör också utvecklas. I stället har färjelinjer lagts ned och minskat sin turtäthet.

Inom kort kommer ett antal nya vägfärjor att tas i drift. Det har ju fördelen att man inte behöver investera i nya vägar men nackdelen att man använder sig av samma koncept som då man bygger vägar, nämligen att kommunikationerna huvudsakligen bygger på biltrafik och dess framkomlighet. Utbyggt kollektivtrafik på vatten däremot ger nya kommunikationsmönster.

Ett sådant nytt kommunikationsmönster kunde ha blivit följden om projekt Sjöbussen kommit till stånd under förra mandatperioden. Detta projekt med biogasbåtar mellan Hammarby sjöstad, Nacka Lidingö och Stockholms innerstad kunde ha blivit verkligt nyskapande för kommunikationerna i Stockholm. Tyvärr fullföljdes inte projektet trots att pengar fanns avsatta men nu är det tid att åter damma av detta.

Om det ska bli möjligt med ett fossilbränslefritt län måste båttrafiken utökas på närlinjer i Saltsjön och Mälaren såväl som på längre sträckor ut i skärgården. Nuvarande inriktning inom Waxholmsbolaget att trafiken endast ska utgöras av basutbud till öar med mer än 100 fasta innevånare är förlegat. Klimat- och miljöhänsyn medför i stället att trafikutbudet bör utökas så att kollektivtrafik kan användas i större utsträckning under hela året. En livlig sjöfart med angöring också till bryggor på fastlandet skulle kunna minska behovet av vägutbyggnader och mindre miljövänliga båtar i skärgården och på Mälaren.

Miljöpartiet de Gröna föreslår landstingsfullmäktige besluta

att uppdra åt Waxholmsbolaget att införa linjetrafik med miljövänliga fartyg i närtrafik mellan Stockholms innerstad och både Saltsjösidans och Mälarsidans kommuner

LS 0905-0431

att uppdra åt Waxholmsbolaget att successivt utöka Waxholmsbolagets trafikutbud och att utveckla angöringen även till bryggor på fastlandet.

Stockholm den 12 maj 2009

Vivianne Gunnarsson

Raymond Wigg

Åke Askensten

Agnetha Boström

Björn Sigurdson

Helene Sigfridsson

Yvonne Blombäck

Cecilia Engström

Peter Eller

Demba Bah

WÅAB-förvaltningens tjänsteutlåtande

Den första båtlinjen för persontransporter i Stockholms innerstad inrättades 1786. På 1880 talet hade Stockholms Ångslupsaktiebolag (SÅA) 54 ångslupar och ångfärjor i drift på ett 20 tal linjer. Detta var den tidens kollektivtrafik i Stockholms inre delar. Trafiken längre ut i skärgården och Mälaren sköttes av andra fartyg. Vattnet var länge den enda vägen för person- och godstransporter. Kring sekelskiftet (1900) började spårvägar och lokaljärnvägar byggas ut och de blev allvarliga konkurrenter till trafiken på vattnet. Mellan 1935 och 1955 minskade antal båtlinjer och passagerare kraftigt. Nya broar, ny kollektivtrafik på land och bilismen konkurrerade ut båtlinjer som bedrev kollektivtrafik. I mitten på 1950-talet återstod av hamntrafiken endast linjen Slussen till Skeppsholmen och Djurgården. Trafiken inom länet (skärgården) drabbades också av nedrustning i mitten av 1900-talet men har sedan 1970 talet utvecklats starkt och lever väl i dag upp till landstingets mål "RUFSS 2001". Motionärens påstående: "Nuvarande inriktning inom Waxholmsbolaget att trafiken endast ska utgöras av basutbud till öar mer fler än 100 fasta innevånare är förlegat" stämmer inte. Trafiken ska enligt direktiv i budget fastställt av landstingsfullmäktige utvecklas enligt RUFSS 2001. Waxholmsbolagets styrelse har fattat beslut om trafikåtagande som väl överstämmer med och kompletterar RUFSS 2001 så att de flesta öar har godtagbar standard för bofasta vardagar samt att trafiken i helger även ska tillgodose fritidsboende/besökare och detta gäller året om. Inom Waxholmsbolaget pågår ett arbete med att ta fram en trafikstandard som ska omfatta samtliga öar som trafikeras.

WÅAB i Sjöbussprojektet

Efter diverse kontakter mellan landstinget och Stockholms stad bestäms 2005 att Waxholmsbolaget skall ingå i projektet Sjöbussen (biogasbåtar) med teknisk kompetens inför upphandlingen av fartyg. Waxholmsbolaget får i budget 2006 uppdrag att sluta avtal med Stockholms stad angående drift av biogasbåtar och att sluta avtal med fristående om driftbidrag samt samarbeta med SL om biljettsystem och trafikplanering.

2006 får Waxholmsbolaget förfrågan från Stockholms stad genom landstinget om att starta trafiken (biogasbåtarnas) med konventionella fartyg i avvaktan på att biogasfartygen levereras.

Waxholmsbolaget ställer sig positivt till förfrågan, kostnadsberäknar, gör tidtabell och provkör en tänkt linje.

Efter valet 2006 beslutar den nya majoriteten i Stockholms stad att omfördela de medel som var avsedda för biogasbåtarna och projektet läggs ned.

Waxholmsbolaget får 2009 besök av trafikplanerare från Stockholms stad som har i uppdrag att undersöka, se över möjligheter för kollektiv båttrafik

LS 0905-0431

på Stockholms inre vatten. Waxholmsbolaget redogjorde för historien ur Waxholmsbolagets perspektiv samt påpekade vikten av, att oavsett om det blir båttrafik nu eller i en framtid, reservera mark för kajplatser när bostadsområden invid vattnet planeras.

Waxholmsbolaget skall enligt beslut i landstingsfullmäktige utveckla trafiken i enlighet med RUFSS 2001. Innan samtliga öar med bofasta och skolbarn inte ens har trafik under vintertidtabellen kan, med nuvarande politiska beslut, Waxholmsbolaget omöjligt prioritera utökad (parallell) trafik, varken i skärgården eller Stockholms hamn, inom områden med goda landkommunikationer.

Om beslut fattas att utveckla trafiken på Stockholms inre vatten är Waxholmsbolaget självklart berett att ansvara för fartyg och drift. Det är dock av största vikt att begreppet biogasbåtar inte används. I en tid när det forskas och nya bränslen börjar skymta ”runt hörnet” är det för att kunna utnyttja det i var tid bästa bränslet begränsande med uttrycket ”Biogasbåtar”. Det begränsar möjligheter och höjer kostnader avsevärt. Det är oantastbart att kalla ett eventuellt projekt för ”Sjöbussar” och också ange att det är miljövänliga båtar.