

LANDSTINGSSTYRELSEN

12-02-21 * 018

Landstingsstyrelsen

Motion 2011:22 av Conny Fogelström m.fl. (S) om att bättre utnyttja Stockholms vattenvägar - arbetspendling till sjöss även på Stora Värtan

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendebeskrivning

Motionärerna föreslår ett bättre utnyttjande av Stockholms vattenvägar.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

*att anse motionen besvarad.***Landstingsrådsberedningens motivering**

Alliansen har som mål att fortsätta utreda möjliga pendelbåtslinjer på Stockholms inre vatten. I ett växande Stockholms län med en befolkningsökning på cirka 40 000 invånare per år behöver vi se över både befintlig och framtida kollektivtrafik. Kollektivtrafik på vatten kan ha en potential att både avlasta och komplettera kollektivtrafiken på land.

Förutsättningen för att resenärerna ska välja båt i stället för andra trafikslag är att restiden avsevärt kan förkortas. Trafiknämndens förvaltning ser att det finns en potential med pendelbåtar i Saltsjö- Mälarsnittet, som även kan avlasta kollektivtrafiken på land vid stora byggprojekt.

I Stockholms län finns såväl pågående som tidigare gjorda försök med pendelbåtstrafik som till exempel Sjövägen och pendelbåtslinjen mellan Ekerö och Stockholm. Erfarenheten från dessa visar att det finns en särskild attraktivitet kopplad till att resa på vatten i form av komfort och upplevelse. Försöken visar dock att restiden måste vara konkurrenskraftig gentemot

andra resmöjligheter för att verkligen utgöra ett alternativ för arbetspendlare.

Trafiknämndens förvaltning uppskattar att restiden med pendelbåt mellan Hägernäs strand och Nybrokajen är mellan 70 och 90 minuter beroende på årstid. Med kollektivtrafik på land tar samma resa mellan 40 och 50 minuter. Bedömningen som förvaltningen gör är att den av motionären föreslagna pendelbåtlinjen inte är konkurrenskraftig i relation till kollektivtrafiken på land.

Kostnaden för att upprätthålla en rimlig turtäthet på en sådan linje bedöms också vara omfattande i förhållande till den nytta som båttrafiken i den här relationen kan skapa.

Alliansen ser ett ökat resande på Stockholms inre vatten som något positivt. Däremot behöver båtlinjerna vara både effektiva och snabba för att ge de tidsvinster som resenärerna efterfrågar.

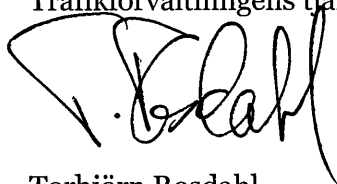
Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 30 januari 2012

Motion

Trafiknämndens protokollsutdrag den 24 januari 2012

Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 4 januari 2012



Torbjörn Rosdahl



Christer G Wennerholm



Hans-Erik Malmros

Landstingsstyrelsens förvaltning

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2012-01-30

LS 1109-1186

Landstingsstyrelsen

Ankom Stockholms läns landsting
2012 -02- 01
Dnr. LS 1109-1186

Rofel III

**Yttrande över motion 2011:22 av Conny Fogelström
m.fl. (S) om att "Utnyttja Stockholms vattenvägar
bättre – arbetspendling till sjöss även på Stora Värtan****Ärendebeskrivning**

I motionen föreslås landstingsfullmäktige besluta att ge landstingsstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för att inrätta en båtlinje mellan Täby och Stockholms innerstad, att sondera intresse hos nordost-kommunerna Norrtälje, Vaxholm, Österåker, Vallentuna, Täby och Danderyd för en sådan båtlinje samt hur linjen skulle kunna finansieras.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 30 januari 2012

Motion 2011:22

Tjänsteutlåtande från Trafiknämndens förvaltning den 4 januari 2012

Trafiknämndens protokollsutdrag den 24 januari 2012, § 7

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att anse motionen besvarad.***Förvaltningens förslag och motivering**

I motionen föreslås att landstingsstyrelsen ska utreda möjligheterna för utökad kollektivtrafik på vatten med hänvisning till att det skulle avlasta det hårt ansträngda trafiknätet och övrig kollektivtrafik. Utöver det anges även estetiska fördelar med båtlinjer samt att det skulle kunna innebära att många blir mer harmoniska. Som exempel på ett lyckat försök med båtpendling ges den linjen som tidigare gick från Ekerö. Linjen resulterade i att framkomligheten på Ekerövägen blev väsentligt bättre.

SL skriver i sitt yttrande att kollektivtrafik på vatten kan ha potential för att avlasta såväl kollektivtrafiken som biltrafiken på land. Det finns både pågående och tidigare försök med båttrafik. Försöken visar att det finns en

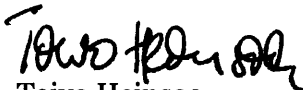
attraktivitet i form av komfort och upplevelse, men att restiden måste vara konkurrenskraftig gentemot andra resmöjligheter.

Enligt yttrandet uppskattar SL att restiden med pendelbåt mellan Hägernäs strand och Nybrokajen är mellan 70 och 90 minuter. Bedömningen är att det inte är konkurrenskraftigt då resan med kollektivtrafik på land endast tar mellan 40 och 50 minuter. För att kunna uppehålla en rimlig turtäthet krävs ett stort antal fartyg. Den kostnaden en båtlinje skulle ge bedöms vara för stor i förhållande till nyttan.

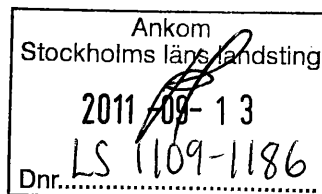
Med hänvisning till det yttrande som SL har lämnat anser förvaltningen att motionen ska anses besvarad.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets miljöpolitiska program Miljöutmaning 2016 har hänsyn till miljön beaktats och bedömningen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbeskrivning i detta ärende.



Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör



Rotel III

2011:22

Motion från Conny Fogelström m.fl. (S) "Utnyttja Stockholms vattenvägar bättre - arbetspendling till sjöss även på Stora Värtan".

Flera av regionens sjönära bostadsområden skulle kunna trafikförsörjas även över vattnet. Båttrafik är ett transportsätt som är trivsamt och som utgör ett bra komplement till övrig kollektivtrafik. I landets största arbetsplatsregion där hundratusentals människor pendlar till jobbet varje dag borde kollektivtrafik till sjöss kunna spela en större roll. Inte minst mot bakgrund av trängseln morgon och kväll i tunnelbanan, på pendeltåget eller i bussen, samt alla dessa stockholmare som sitter fast i bilköer på infarterna till huvudstaden.

På olika håll i landet finns det exempel på kollektivtrafik till sjöss som fungerar alldeles utmärkt. I exempelvis Göteborg är skärgårdslinjerna fullt ut integrerade i Västtrafiks system. Biljetterna som gäller på spårvagnarna i innerstaden fungerar också på båtarna ut till öarna. Sedan 20 år tillbaka går det dessutom en båtlinje inne i centrala Göteborg, kors och tvärs över Göta älv. Denna linje har vuxit för varje år som gått och transporterar nu över en miljon passagerare per år. Ett annat bra exempel finns i Karlstad, där en lokal sjöbuss dagligen trafikerar Klarälven med sjutton hållplatser. Även här gäller vanliga bussbiljetter. Lyfter vi blicken utanför landets gränser så finner vi kollektivtrafik till sjöss i exempelvis Hamburg, Istanbul och Venedig.

I Stockholm finns Djurgårdsfärjorna samt några mindre färjelinjer – till exempel mellan Hammarby sjöstad och Södermalm och mellan Nacka strand och Nybroviken – men om människor ska förmås att på allvar välja båten räcker det inte med enstaka turer. Färjetrafiken måste samordnas med den övriga kollektivtrafiken. Ett bra exempel på detta är den före detta färjan från Tappström på Ekerö. Därifrån kunde man tidigare resa in till jobbet i Stockholm med en daglig linje där SL-kortet gällde som betalningsmedel. Framkomligheten på Ekerövägen blev som ett direkt resultat av båtpendeln väsentligt bättre.

Tidigare har Skärgårdens trafikantförening framfört propåer om sjöpendling från Vaxholm, Lidingö, Nacka, Bromma och Solna, men idén borde vara tillämpbar även i den nordöstra delen av Stockholms län. Vi vill därför undersöka möjligheterna till båtpendling även för de medborgare som bor i länets nordöstra hörn genom sjötrafik på Stora Värtan. Nordöstra delen av regionen kommer att växa med tiotusentals nya invånare de närmaste decennierna.



Förhoppningen är att nordostbor ska kunna välja båten till arbetet inne i stan istället för att sitta fast i bilköerna på E 18. En båtlinje – en sjöbuss – från exempelvis Hägernäs Strand eller Viggbyholms båtklubb, via Djursholm och kanske Ropsten, som slutligen landar inne vid Blasieholmskajen, skulle därmed avlasta vårt hårt ansträngda vägnät och den underdimensionerade kollektivtrafiken.


Utöver de redan anförda skälen finns dessutom rent estetiska fördelar med båtlinjer och många skulle säkert bli lite mer harmoniska om de fick chansen att börja arbetsdagen med en vacker tur till sjöss. För det kan knappast finnas ett trevligare sätt att pendla till jobbet på.

Vi har tillgång till Waxholmsbolaget och SL. Låt oss utveckla dessa bolags uppdrag, för kollektivtrafikens, miljöns och stockholmarnas skull.

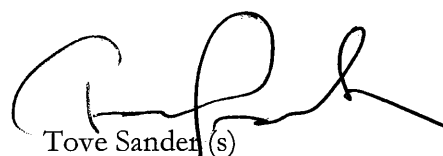
Med anledning av ovanstående föreslår vi landstingsfullmäktige besluta;

- att** uppdra till landstingsstyrelsen att dels utreda förutsättningarna för att inrätta en båtlinje mellan Täby och Stockholms innerstad,
- att** dels sondera intresset hos de sex nordostkommunerna; Norrtälje, Vaxholm, Österåker, Vallentuna, Täby och Danderyd, för en sådan båtlinje samt hur en sådan sjöbusslinje skulle kunna finansieras.

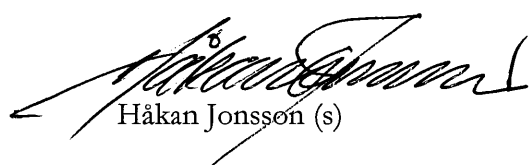
Stockholm den 8 september 2011



Conny Fogelström (s)



Tove Sander (s)



Håkan Jonsson (s)



Ing-Marie Elfström (s)

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG
2012-01-24

Nr 2/2012

Kl 14.30 – 17.00

§§ 7**Trafiknämndens sammanträde 24 januari 2012**

Datum för justering: §§ 4-8 samt §§ 10 justeras den 24 januari, övriga §§ justeras

Datum för anslag:

Christer G Wennerholm

Erika Ullberg

Plats

SL:s kontor Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen

Närvarande**Ledamöter**Christer G Wennerholm (M)
Erika Ullberg (S)
Stella Fare (FP)
Carl Grufman (M)
Lennart Kalderén (M)
Kristoffer Tamsons (M)
Harry Bouveng (M)
Lars Carlsson (C)
Michael Stjernström (KD)
Nanna Wikholm (S)
Curre Hansson (S)
Adnan Can (S)
Yvonne Blombäck (MP)
Gunilla Roxby Cromvall (V)Ordförande
1:e vice ordförande
2:e vice ordförande**Ersättare**Jan Holmberg (M) (tjänstgör)
Leif Gripestam (M)
Anette Hellström (M)
Frida Jacobsson (M)
Olov Lindquist (FP) (tjänstgör)
Christoffer Fagerberg (FP)
Karl Henriksson (KD)
Lukas Forslund (C)
Christina Brofalk (C)
Gun Eriksson (S) (tjänstgör)
Susanne Lund (S)
Rolf Lindell (S)
Anita Johansson (S)
Annika Hjelm (MP)
Anna Sehlin (V)**Ej närvarande****ledamöter**Lennart Rohdin (FP)
Cecilia Löfgreen (M)
Staffan Holmberg (S)**Ersättare**Pehr Granfalk (M)
Niklas Palmér (S)

2012-01-24

Nr 2/2012

Närvarande**Politiska tjänstemän**

Hannes Holmér (M)
Kathrin Österlund (S)
Jesper Svensson (FP)
Petri Salonen (C)
Robertho Settergren (KD)
Manne Schmitz (V)
Hampus Rubaszkin (MP)

Tjänstemän

Anders Lindström
Madeleine Raukas (SL)
Björn Holmberg (SL)
Ragna Forslund (SL)
Niklas Personne (SL)
Jens Plambeck (SL)
Sara Catoni (SL)
Kristina Boström (WÅAB)

Övriga

Arne Grundberg

§ 7**Yttrande över motion 2011:22 om att ”Utnyttja Stockholms vattenvägar bättre – arbetspendling till sjöss även på Stora Värtan
(TN 1110-232)**

I ärendet förelåg skrivelse 2012-01-04 från SL:s vd.

BESLUT**Trafiknämnden beslöt**

att som svar på motionen översända verkställande direktörens förslag till yttrande; samt
att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Vid protokollet

Sara Catoni

Utdragsbestyrkande
Ingela Svanberg Ohlsson

LS 1109-1186

Trafiknämnden

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum
2012-01-04

Identitet
TN 1110-232

Handläggare:
Jens Plambeck
08-686 1651

Yttrande över motion 2011:22 om att ”Utnyttja Stockholms vattenvägar bättre – arbetspendling till sjöss även på Stora Värtan

Bakgrund

Rubricerad motion inlämnades till Trafiknämnden den 8 september 2011. Motionen innehåller följande beslutsförslag;

- att uppdra till landstingsstyrelsen att dels utreda förutsättningarna för att inrätta en båtlinje mellan Täby och Stockholms innerstad
- att sondera intresset hos de sex nordostkommunerna; Norrtälje, Vaxholm, Österåker, Vallentuna, Täby och Danderyd för en sådan båtlinje samt hur en sådan sjöbusslinje skulle kunna finansieras,

SL:s huvudsakliga ståndpunkter och förslag till yttrande

Kollektivtrafik på vatten kan ha en potential för att avlasta såväl kollektivtrafiken som biltrafiken på land. Förutsättningen är att en konkurrenskraftig restid kan uppnås. SL anser att potentialen framförallt består i en avlastning av Saltsjö - Mälarsnittet samt avlastning under byggtiden för stora infrastrukturprojekt. I Stockholm trafikerar majoriteten av sjötrafiken enbart under vår, sommar och höst. Det gör att avlastningseffekten under vintertid går förlorad, dvs. när belastningen i kollektivtrafiken är som störst och behovet av avlastning är högst.

I Stockholm finns såväl pågående som tidigare gjorda försök med båttrafik på Stockholms inre vatten i form av exempelvis Sjövägen och pendelbåt från Ekerö till Stockholm. Erfarenheten från dessa visar att det finns en särskild attraktivitet kopplad till att resa på vatten i form av komfort och upplevelse. Försöken visar också att restiden måste vara konkurrenskraftig gentemot andra resmöjligheter för att verkligen utgöra ett alternativ för en större mängd resenärer.

SL uppskattar att restiden med pendelbåt mellan Hägernäs strand och Nybrokajen är mellan 70 och 90 minuter beroende på årstid. Med kollektivtrafik på land tar resan mellan 40 och 50 minuter, enligt SL:s reseplanerare. Bedömningen är att restiden för pendelbåttrafik i denna relation inte är konkurrenskraftig.

Det krävs ett stort antal fartyg för att kunna uppehålla en rimlig turtäthet och kostnaden bedöms vara omfattande i förhållande till den nytta som båttrafiken i den här relationen kan skapa.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att som svar på motionen översända verkställande direktörens förslag till yttrande

Anders Lindström
Verkställande direktör

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Bilaga

Motion 2011:22 om att utnyttja Stockholms vattenvägar bättre – arbetspendling till sjöss även på Stora Värtan