

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-05-05
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0196

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2014-06-03, punkt 10

Utredning inför försöksperiod med tre olika typer av nya pendelbåtslinjer i Mälaren

Ärendebeskrivning

En sammanfattande utredning om förslag att under en försöksperiod konkurrensutsätta tre olika typer av nya pendelbåtslinjer i Stockholms län inklusive svar på avgörande frågor som har kvarstått från tidigare utredningar i ämnet.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 5 maj 2014.

Utredning inför försöksperiod med tre nya pendelbåtslinjer i Mälaren.

TN 2014-0196.

Beslut om allmän trafikplikt för pendelbåtstrafik på linjen Ulvsunda-Södersjukhuset, TN 2014-0055.

Beslut om allmän trafikplikt för pendelbåtstrafik på linjen Söder Mälarstrand-Kungsholmstorg-Klara Mälarstrand, TN 2014-0057.

Utredning om båtpendling i Stockholm, TN2-2013-00848.

Försök med elfartyg på "Sjövägen", TN 2013-0395.

Bilaga 1 – Brygginventering för föreslagna bryggor på pendelbåtslinjer i Mälaren. TN 2014-0196.

Bilaga 2 – Begäran om dispens för att få framföra fartyg i högre hastigheter på Mälaren. TN 2014-0196.

Bilaga 3 – Ekonomi. (HEMLIG enligt 19 kap 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och utsändes enbart till trafiknämndens ledamöter). TN 2014-0196.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna "Utredning inför försöksperiod med tre nya pendelbåtslinjer i Mälaren" och under förutsättning av kommunal finansiering för investeringar i bryggor gå vidare med upphandling av trafik för pendelbåtslinjerna Solna strand – Årstadal, och Kungsholmstorg–Söder Mälarstrand–Klara Mälarstrand under en försöksperiod på 2 år med möjlighet till en eventuell förlängning, samt

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-05-05
Version 1.0Ärende/Dok. id.
TN 2014-0196Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- att* villkorat ett avtal med Trafikverket om medfinansiering av driftkostnader upp till 50 % under en period om 2 år samt kommunal finansiering av bryggor för att gå vidare med upphandling av trafik för pendelbåtlinje mellan Ekerö och Stockholm för en försöksperiod om 2 år, samt
- att* vid trafikstart för de tre olika pendelbåtlinjerna utöka den ekonomiska ramen motsvarande driftkostnaderna, samt
- att* påbörja en förstudie av modernt pendelbåtstonnage, samt
- att* i samverkan med bryggägare/förvaltare tillgänglighetsanpassa bryggor för pendelbåtstrafik, samt
- att* i samverkan med markägare/förvaltare utreda anläggandet av bryggor för hållplatserna Södersjukhuset, Huvudsta, och Ulvsunda

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

För de tre olika föreslagna pendelbåtlinjerna (Solna Strand – Årstadal, Ekerö – Klara Mälarstrand, och Kungsholmstorg – Söder Mälarstrand – Klara Mälarstrand) föreslås en försöksperiod om 2 år med eventuell förlängning. Under försöksperioden sker löpande utvärdering.

Linjedragningar på de nya pendelbåtlinjerna:

- Solna strand – Minneberg – Hornsbergs strand – Lilla Essingen – Hornstull – Årstadal
- Ekerö – Gamla stan – Klara Mälarstrand
- Kungsholms torg – Söder Mälarstrand – Klara Mälarstrand

Den föreslagna turtätheten på Solna Strand – Årstadal är 40-minuterstrafik under rusning, och 60-minuterstrafik under lågtrafik.

På Ekerö – Klara Mälarstrand föreslås 3 avgångar från respektive ändhållplats under vardagar. 2 avgångar från Tappström (Jungfrusund vid isbeläggning i Tappström) på morgonen, samt en avgång under eftermiddag/kväll, och omvänt från Gamla stan mot Tappström (Jungfrusund vid isbeläggning i Tappström).

Turtätheten är minskad jämfört med föreslagen turtäthet i tidigare ”Utredning om båtpendling i Stockholm” TN2-2013-00848. Syftet med pendelbåtstrafiken är att avlasta Ekerövägen under rusningstid med pendelbåt. Föreslagen trafik kan hanteras av ett fartyg, en ökad turtäthet under rusningstid innebär att linjen

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-05-05
Version 1.0Ärende/Dok. id.
TN 2014-0196Infosäk. klass
K1 (Öppen)

behöver trafikeras av ytterligare fartyg. Trafikförvaltningen anser att det under försöksperioden är rimligt att linjen trafikeras med ett fartyg.

Linjen mellan Ekerö och Gamla stan kommer under 2 år att medfinansieras av Trafikverket samt att Ekerö kommun kommer att medfinansiera tillgänglighetsanpassningar för bryggorna Tappström och Jungfrusunds varv.

Trafikförvaltningen har i samverkan med Stockholm stad, Resval sydost, och Statens Fastighetsverk samverkat kring ett trafikupplägg för pendelbåtlinjen Kungsholmstorg–Söder Mälarstrand–Klara Mälarstrand. Föreslagen turtäthet på linjen är 24-minuterstrafik. I och med föreslagen linjedragning så innebär det i praktiken att en pendelbåt avgår från Söder Mälarstrand var 12:e minut vilket är en ambitionshöjning jämfört med tidigare föreslagen turtäthet på 20-60 minuter -”Utredning om båtpendling i Stockholm” TN2-2013–00848.

Under 2017-2018 planerar Trafikverket för att renovera Centralbron och då kommer den gång- och cykelbro som idag binder samman Söder Mälarstrand och Norr Mälarstrand, via Riddarholmen, att vara avstängd under stora delar av renoveringstiden. Utredningen lämnar en öppning till en alternativ linjedragning med hänsyn tagen till kommande byggprojekt

Bakgrund

Trafiknämnden beslutade 2013-08-27 att godkänna Trafikförvaltningens ”Utredning om båtpendling i Stockholm” (TN2-2013–0084) och uppdrog åt Trafikförvaltningen att:

- Trafikförvaltningen snarast återkommer till trafiknämnden med förslag på hur pendelbåttrafiken kan avlasta Slussen terminalen under byggtiden samt
- Trafikförvaltningen snarast ska påbörja arbetet med att etablera en pendelbåtlinje på sträckan Ulvsunda-Södersjukhuset via Solna strand, Huvudsta, Minneberg, Hornsbergs strand, Alvik, Lilla Essingen, Hornstull, och Årstadal samt
- Snarast inleda förhandlingar med Ekerö kommun, Stockholms stad och Trafikverket om pendelbåt mellan Ekerö och Gamla stan via Hägersten och Kungsholmstorg samt
- Utreda vilka möjligheter det finns till dispens för höjda hastigheter för ett framtida snabbgående pendelbåtstopp samt
- Inleda det strategiska arbetet för en framtida upphandling av ett modernt pendelbåtstopp med miljövänlig framdrivning och att ta fram förslag på hur bytesmöjligheter och resenärsinformation kan förbättras samt

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-05-05
Version 1.0Ärende/Dok. id.
TN 2014-0196Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Påbörja planeringen avseende bryggor, busstillgänglighet m.m. för en utvecklad pendelbåtstrafik mellan Norr och Söder Mälärstrand

Överväganden

Behovet av ett modernt pendelbåtstonnage får anses vara stort och framtagandet av nytt tonnage som svarar upp mot de idag satta samt kommande miljö- och tillgänglighetsmål tar lång tid i anspråk. För att inte en trafikstart av pendelbåtlinjerna ska fördröjas på grund av utredningen av ett modernt pendelbåtstonnage föreslås ett trafikavtal på en 2-årig försöksperiod med eventuell förlängning med idag befintligt tonnage på marknaden. Utgången av ett 2-årigt avtal ligger inom tidsintervallet för utgången av avtalen med pendelbåtstrafiken för hamntrafik (Djurgårdsfärjorna), och linje 80 (Sjövägen).

Linjen Solna Strand–Årstadal innehöll i tidigare utredning hållplatser på Ulvsunda, Huvudsta, och Södersjukhuset. Idag finns det inga lämpliga bryggor för pendelbåtstrafik på dessa tilltänkta hållplatser varvid Ulvsunda, Huvudsta, och Södersjukhuset utgår under försöksperioden. På tilltänkt hållplats i Minneberg finns det pirar som kan lämpa sig för pendelbåtstrafik, dessa pirar behöver dock kontrolleras ytterligare innan de kan anlöpas av pendelbåtstrafik. I den tidigare genomförda "Utredning om båtpendling i Stockholm", TN2-2013-00848 drogs slutsatsen att undanta någon eller några bryggor längs den här linjen inte bedöms vara avgörande för det totala resandet på linjen.

Under ombyggnaden av Slussen förordar Trafikförvaltningen en utökad trafik på pendelbåtlinje 80 (Sjövägen) för att komplettera övrig kollektivtrafik. Vidare så förväntas linjen mellan Kungsholms torg–Söder Mälärstrand–Klara Mälärstrand avlasta Slussen ytterligare.

Trafikförvaltningen konstaterar vidare att linjen från Ekerö (Tappström) kommer att behöva en alternativ hållplats i Jungfrusund med anledning av förekomsten av isbildning då Tappströmskanalen och rådande vattendjup i Tappströmskanalen inte medger isgående fartyg.

Under samrådet har det inkommit synpunkter om att linjen mellan Ekerö och Stockholm borde trafikera Kungshatt. Det som talar för att en pendelbåtlinje ska trafikera Kungshatt är att det där finns året runt boende samt att tidigare båtlinjer mellan Ekerö och Stockholm har trafikerat Kungshatt. Det som talar emot ett extra anlop på sträckan är att restiden då förlängs med 5 minuter. Det kan inte exkluderas att Kungshatt kan komma att ingå i pendelbåtlinjen under försöksperioden.

Trafikförvaltningen har för sträckan mellan Ekerö och Stockholm ansökt om dispens för höjd hastighet hos Länsstyrelsen. Detta är under fortsatt utredning hos Trafikförvaltningen i och med att val av fartyg kan påverka Länsstyrelsens beslut.

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-05-05
Version 1.0Ärende/Dok. id.
TN 2014-0196Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Ekonomiska konsekvenser av beslutet**

Vid införande av nya pendelbåtlinjer tillkommer merkostnader för Trafikförvaltningen och därför föreslås att Trafikförvaltningen får en utökad ekonomisk ram enligt beräknade driftkostnader under försöksperioden. Diskussioner med berörda kommuner och eventuella andra aktörer gällande medfinansiering har påbörjats och för linjen Ekerö–Gamla stan finns medfinansiering.

Prognosticerad driftkostnad för respektive linje återfinns i bilaga 3 Ekonomi. (HEMLIG enligt 19 kap 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och utsändes enbart till Trafiknämndens ledamöter)]

Sociala konsekvenser

Vid ett eventuellt införande av någon pendelbåtlinje så är det viktigt att välja fartyg som har god tillgänglighet för funktionsnedsatta. En stor del av det på marknaden befintliga tonnaget är åldersstiget, och således inte fullt tillgängliga. På fartyg finns ombordpersonal som är behjälpliga för att öka tillgängligheten ombord. En dialog med respektive kommun om vägen till och från respektive brygga är också viktig för att kunna tillgodose möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nyttja pendelbåtstrafiken.

Målet är att all pendelbåtstrafik ska vara fullt tillgänglig år 2020. Fram tills dess att detta mål uppfylls så är tillgängligheten större för den permanenta kollektivtrafiken.

Konsekvenser för miljön

En utvärdering av beslutat försök med elfartyg på linje "Sjövägen" bör ligga till grund för valet av fartyg vid ett eventuellt införande av ytterligare pendelbåtlinjer på mer permanent basis.

Möjligheten för måluppfyllelse får anses vara större hos den permanenta trafiken. Medelåldern är hög i marknadens befintliga tonnage. Målet är att pendelbåtstrafiken ska drivas av 90 % förnybar energi år 2020.

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Anders Lindström
FörvaltningschefJens Plambeck
Chef Strategisk Utveckling

Strategisk Utveckling
Planering

RAPPORT
2014-04-14
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0196

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Sonny Österman
08-686 18 02
sonny.osterman@sll.se

Utredning inför försöksperiod med tre olika typer av nya pendelbåtslinjer i Mälaren



Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	5
1.1	Förutsättningar	6
2	Uppdraget	7
2.1	Utredningens bakgrund	7
2.2	Utredningens syfte och mål	8
2.3	Ny kollektivtrafiklag	8
2.4	Utredningens genomförande	9
2.5	Utredningens innehåll och avgränsning	10
3	Lagstiftning och styrande dokument	11
3.1	Tillämpning lagstiftning	11
3.2	Styrande dokument, beslut och principer	11
3.2.1	<i>Tillgänglighet</i>	12
3.2.2	<i>Miljö</i>	13
	Båttrafiken har idag svårt att nå upp till den miljöstandard som kollektivtrafiken på land har. För att nå upp till miljömålen krävs investeringar i fartygsflottan. Det är inte miljömålen i sig som bedöms vara kostnadsdrivande utan framförallt den nya fartygsflottan som krävs för att nå målen generellt. Möjligheterna att nå miljömålen handlar dock om i vilken takt fartygsflottan kan bytas ut då äldre fartyg inte kan drivas med förnyelsebara bränslen i den utsträckning som kommer att behövas.	13
4	Basfakta om planerade pendelbåtslinjer i Mälaren	13
4.1	Befolkning och arbetsplatser	13
	Norra Djurgårdsstaden är det i särklass största utbyggnadsområdet i närheten av vatten. Här planeras ca 10 000 bostäder och ca 20 000 arbetsplatser.	13
4.2	Byggarbeten som genererar avstängningar	14
4.3	Trafik	14
4.3.1	Beskrivning av trafikområdet för Solna Strand-Årstadal	14
	Fartygen förutsätts ha en kapacitet på cirka 150 passagerare.	15
	Förslaget omfattar 47 enkelturer under vardagar, 23 enkelturer lördagar, och 23 enkelturer söndagar. De beräknade utbudstimmarna omfattar tidtabellstimmar	

som erbjuds till resenärerna och omfattar därmed inte eventuella tomturer till och från depå. 15

Trafikproduktion 15

En brygginventering har utförts längs den föreslagna linjen för att åskådliggöra möjligheterna till att med pendelbåt anlöpa föreslagna båthållplatser.

Brygginventeringen finns som bilaga till denna utredning och innehållet nämns endast i korthet i utredningen. 16

4.3.2 Beskrivning av trafikområdet Ekerö–Gamla stan 17



..... 18

Exempel på linjedragning/TN2-2013-00848 18

Linjen ska ses som ett komplement under tiden som Trafikverket genomför ombyggnad av Ekerövägen och Förbifart Stockholm. Linjen kan även fungera som komplement till övrig planerad ersättningstrafik under ombyggnaden av Nockebybron i enlighet med Trafiknämndens beslut (Redovisning av utredning "Modernisering av Hässelbygrenen, former för samordnad upprustning" SL 2013-0381). Viss ersättningstrafik för detta ändamål kan behöva komma igång redan sommaren 2014 under en kortare period. 18

Den nedan föreslagna trafikproduktionen bygger på trafik med 3 avgångar från respektive ändhållplats per vardag. Avgångarna föreslås ligga inom rusningstid (06:00-09:00, och 15:00-18:00). Linjen förutsätter ett fartyg med kapacitet upp till 250 passagerare samt en fartkapacitet på minst 12 knop. För att öka

attraktionskraften för linjen så ska det vara möjligt för resenärer att ta med cykel. Då linjen i första hand ska fungera för arbetspendling genomförs inte trafiken under SLs sommartidtabell och inte heller under lördagar, söndagar eller helgdagar. 18

Linjen föreslås trafikera mellan Ekerö och Klara Mälarstrand via Gamla stan där enkel omstigning till tunnelbanans Gröna och Röda linje kan ske. Linjen föreslås inte trafikera Hägersten under försökstiden för att restiden mellan Ekerö och Gamla stan då skulle förlängas med ytterligare 10 minuter. 18

Klara Mälarstrand anses vara ett strategiskt bra läge med närhet till city och Kungsholmen..... 19

Under samrådet har det inkommit synpunkter om att linjen borde trafikera Kungshatt. Det som talar för att en pendelbåtlinje ska trafikera Kungshatt är att det där finns året runt boende samt att tidigare båtlinjer mellan Ekerö och Stockholm har trafikerat Kungshatt. Det som talar emot ett extra anlop på sträckan är att restiden då förlängs med 5 minuter. Det kan inte exkluderas att Kungshatt kan komma att ingå i pendelbåtlinjen under försöksperioden..... 19

Trafikproduktion 19

Området kommer under en lång tid framöver att ligga i nära anslutning till större byggprojekt. Under 2015 startar de stora arbetena med att riva de östra delarna av Slussen, och i dags läge pågår arbetet med Citybanan. Efter invigning av Citybanan 2017 så kommer Centralbron att stängas av för renovering under 2017-2018, och under delar av den renoveringstiden kommer den gång- och cykelbana som idag hänger på Centralbron att behöva stängas av.

Trafikförvaltningen för därför dialog med Stockholm stad och Statens Fastighetsverk (Riddarholmen) om denna tilltänkta linje, och linjen kan komma att föreslås få en alternativ linjesträckning framgent för att undvika eventuella byggponton och för att stärka upp stråk som påverkas av byggarbetet..... 21

4.4 Väderskydd till bryggor22

4.5 Resenärsinformation23

5 Båttrafik under ombyggnation av Slussen23

5.1 Tidigare utredningar och ställningstaganden23

5.2 Trafiken under ombyggnationen av Slussen.....24

6 Förutsättningar och frågeställningar25

6.1 Sammanfattning av förutsättningar, underlag för beslut om allmän trafikplikt mm25

7 Affärsinriktning26

7.1	Avtalsområden	26
7.1.1	Avtalsområde 1.....	26
7.1.2	Avtalsområde 2.....	26
7.1.3	Avtalsområde 3.....	26
7.2	Ekonomiska drivkrafter, ersättningsmodell, kvalitetsincitament	26
7.3	Avtalstid	26
7.4	Samverkan och medfinansiering	26
8	Definitionsordlista	27

[Bilaga 1 – Brygginventering för föreslagna bryggor på pendelbåtslinjer i Mälaren]

[Bilaga 2 – Begäran om dispens för att få framföra fartyg i högre hastigheter på Mälaren]

[Bilaga 3 – Ekonomi. (HEMLIG enligt 19 kap 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och utsändes enbart till Trafiknämndens ledamöter)]

1 Sammanfattning

Denna rapport avlämnas som en utredning om pendelbåtslinjer i Mälaren och syftar till att användas som bas för fortsatt arbete och beslut. Den tidigare genomförda "Utredning om Båtpendling i Stockholm" TN2-2013-00848, beslut i Trafiknämnden 2013-08-27, har utgjort grund för arbetet med utredningen.

Arbetet har varit inriktat mot att omsätta besluten till konkreta förberedelser och upphandling för att nå fram till driftstart på försök under hösten/vintern 2015/2016 för tre olika typer av linjer som presenteras i denna rapport.

Under utredningens gång har det konstaterats att det på vissa tilltänkta hållplatser i dagsläget saknas goda alternativ för fartygsanlöp, och att frågan om anläggandet av bryggor/hållplatser behöver utredas vidare.

Likaså konstateras att det idag råder brist på isbrytande pendelbåtstonnage samt att det även råder brist på pendelbåtstonnage som uppfyller Trafikförvaltningens riktlinjer i tillgänglighet.

Utredningen förordar att pendelbåtslinjerna Solna Strand–Årstadal, Ekerö–Klara Mälarstrand, och Kungsholmstorg – Söder Mälarstrand – Norr

Mälarstrand konkurrensutsätts under en försöksperiod på 2 år med möjlighet till förlängning.

Vid Ekerö (Tappström) gör rådande vattendjup att pendelbåttrafiken vid isläggning föreslås anlöpa annan hållplats (Jungfrusund) som har bättre vattendjup.

1.1 Förutsättningar

Trafiknämnden fattade 2013-08-27 beslut om fortsatt utveckling av förbindelser på Stockholms inre vattenvägar som ett sätt att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. I Stockholms regionala trafikförsörjningsprogram, kompletteringen om kollektivtrafik på vatten, definieras pendelbåttrafik till kollektivtrafik på vatten som skapar förutsättningar för framförallt arbetspendling, på samma sätt som övrig kollektivtrafik, vare sig den går på land eller vatten.

Utredningen om Båtpendling i Stockholm, TN2-2013-00848, 2013-07-09, utgör grund för rapporten.



Utredningsområdet i "Båtpendling i Stockholm, TN2-2013-00848, 2013-07-09

Idag finns endast en pendelbåtlinje – linje 80 med linjedragning mellan Frihamnen och Nybrokajen. Trafikförvaltningen förordar att de tre nya

pendelbåtlinjerna införs på försök under en 2-årig period med möjlighet till förlängning, och att utvärdering sker löpande under försöksperioden.

2 Uppdraget

Utredningen utgör grund för en kommande upphandling av trafikavtal under en 2-årig försöksperiod med möjlighet till förlängning. Den formella starten av själva upphandlingen sker genom ett anskaffningsbeslut i Trafiknämnden. Utredningen innehåller genomarbetade förslag på ställningstaganden, redovisning av kostnader och i vissa fall återstående arbeten.

Utredningen startade formellt genom beslut av Trafiknämnden 2013-08-27. Därefter sker överlämning av resultatet till det projekt som ansvarar för upphandlingarnas genomförande.

Syftet med utredningen är att analysera hur Trafikförvaltningen, i utgångspunkt från strategiska mål och befintliga eller nya strategier, bör genomföra nya trafikuppdrag för det aktuella sjötrafikområdet i Mälaren.

Samverkan inom Trafikförvaltningen har skett med regionala kollektivtrafikmyndighetens (RKTMs) process för framtagning av underlag inför beslut om allmän trafikplikt för områdena.

2.1 Utredningens bakgrund

Trafiknämnden har tidigare beslutat att godkänna "Båtpendling i Stockholm" (TN2-2013-0084) och uppdragit åt Trafikförvaltningen att:

- Trafikförvaltningen snarast återkommer till trafiknämnden med förslag på hur pendelbåttrafiken kan avlasta Slussen terminalen under byggtiden samt
- Trafikförvaltningen snarast ska påbörja arbetet med att etablera en pendelbåtlinje på sträckan Ulvsunda-Södersjukhuset via Solna strand, Huvudsta, Minneberg, Hornsbergs strand, Alvik, Lilla Essingen, Hornstull, och Årstadal samt
- Snarast inleda förhandlingar med Ekerö kommun, Stockholms stad och Trafikverket om pendelbåt mellan Ekerö och Gamla stan via Hägersten och Kungsholmstorg samt
- Utreda vilka möjligheter det finns till dispens för höjda hastigheter för ett framtida snabbgående pendelbåtstopp samt

- Inleda det strategiska arbetet för en framtida upphandling av ett modernt pendelbåtstonnage med miljövänlig framdrivning och att ta fram förslag på hur bytesmöjligheter och resenärsinformation kan förbättras samt
- Påbörja planeringen avseende bryggor, busstillgänglighet m.m. för en utvecklad pendelbåtstrafik mellan Norr och Söder Mälärstrand

2.2 Utredningens syfte och mål

Syftet med den samlade utredningen är att i ett tidigt skede analysera hur Trafikförvaltningen, i utgångspunkt från strategiska mål och strategier, bör genomföra försök med tre nya pendelbåtlinjer.

Utöver kartläggning av nulägesfakta inbegriper utredningen framtagning av förslag rörande affärsinriktning. Därutöver ska utredningen bidra till Trafikförvaltningens övergripande mål samt utvecklingsmål som mått på såväl den yttre som inre effektiviteten.

2.3 Ny kollektivtrafiklag

Förutsättningarna för den regionala kollektivtrafiken har ändrats i och med att en ny kollektivtrafiklag (SFS 2010:1065) trädde i kraft den 1 januari 2012. Syftet med lagen är att öka utbudet och resandet, förbättra samordningen med annan samhällsplanering samt att förbättra den politiska styrningen och göra den mer strategisk. I augusti 2012 trädde en komplettering av kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) i kraft som bland annat innebär att kollektivtrafik på vatten ingår i lagstiftningen.

Den nya kollektivtrafiklagen, som baseras på EU:s kollektivtrafikförordning ((EG) 1370/2007), innebär att en ny regional kollektivtrafikmyndighet i varje län bildas med ansvar för all kollektivtrafik i respektive län. I Stockholms län är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet. Kollektivtrafikmyndigheten beslutar om ett trafikförsörjningsprogram, som ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt, det vill säga den trafik som samhället ska upphandla eller avtala om. Programmet upprättas efter samråd med berörda intressenter inom länet och motsvarande myndigheter i angränsande län. Kommuner har möjlighet att finansiera regional kollektivtrafik utöver det som den regionala kollektivtrafikmyndigheten erbjuder inom den upphandlade trafiken.

Till skillnad mot landbaserad kollektivtrafik så har det på sjön varit fritt för kommersiella aktörer att driva trafik på kommersiell grund redan innan kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) trädde i kraft. Efter kompletteringen av kollektivtrafiklagen så innebär det att ett företag som avser att bedriva sådan

trafik ska anmäla detta till berörd regional kollektivtrafikmyndighet. Detsamma gäller när företag avser upphöra med trafiken. Kommersiella aktörer kan således bedriva trafik parallellt med den upphandlade trafiken. Lagen omfattar all kollektivtrafik, såväl upphandlad som kommersiell trafik, och även kollektivtrafik på vatten.

2.4 Utredningens genomförande

Utredningen påbörjades i november 2013. Den 3 februari 2013 annonserades planerad upphandling av pendelbåtstrafik i Mälaren (kollektivtrafik -3 Linjer, Ulvsunda–Södersjukhuset, Ekerö–Stockholm, Kungholmstorg–Söder Mälärstrand - Klara Mälärstrand) i EU:s officiella tidning. En förutsättning för trafikstart är att RKTM innan start av upphandlingsförfarande fattat trafikpliktsbeslut för de aktuella områdena.

Då utredningen i huvudsak redovisar förberedelser för fortsatta steg mot upphandling och driftsättning anges här i punktform genomförda förberedelser.

- Brygginventering är genomförd för de tre linjerna
- Sjömätning är genomförd för linjen Ulvsunda–Södersjukhuset
- Samråd inför upphandling är genomförd för alla tre linjer.
- Trafikplanering; I rapporten återfinns en trafikplanering och timberäkning för de olika linjerna.
- Annonseringen av i TED (EU-upphandlingsdatabas) är gjord för de tre linjerna.
- Beslut om allmän trafikplikt har tagits för pendelbåtlinjerna Ulvsunda–Södersjukhuset, och Kungholmstorg–Söder Mälärstrand–Norr Mälärstrand
- Ärende om allmän trafikplikt för pendelbåtlinje mellan Ekerö och Stockholm kommer upp till Trafiknämnden i maj
- Diskussion med berörda kommuner samt finansieringsdiskussion med ytterligare parter
- Trafikförvaltningen har hos Länsstyrelsen ansökt om dispens från fartrestriktioner (Bilaga 5)

2.5 Utredningens innehåll och avgränsning

Utredningen har primärt omfattat kartläggning (identifiering) av nulägesfakta samt formella, principiella, tekniska och andra förutsättningar inför den efterföljande upphandlingen av de tre linjerna på en 2-årig försöksperiod:

- Norr och Söder Mälarstrand
- Ulvsunda–Södersjukhuset
- Ekerö–Gamla stan

Utredningen har därutöver gjort en första analys av möjliga och lämpliga övergripande affärsstrategiska inriktningar, i huvudsak inbegripande mål för nya affärer. I analysen har ingått att genomföra och dra slutsatser av en strategisk marknadsdialog (SIU) på ovan nämnda trafikområden, i samverkan med RKTU analys inför och beredning av beslut om allmän trafikplikt.

En inventering av bryggor, och intressanta hållplatser samt tillgängligheten till och från dessa har genomförts och finns som bilaga till utredningen. Rapporten visar på varierande resultat gällande funktionalitet och tillgänglighet, och Trafikförvaltningen gör bedömningen att flertalet bryggor och hållplatser behöver tillgänglighetsanpassas samt att det på vissa tilltänkta hållplatser behöver anläggas nya bryggor innan trafik med pendelbåt kan bli aktuellt. I dags läge finns inga lämpliga bryggor för fartygs anlöp på Ulvsunda, Huvudsta, och Södersjukhuset.

I Ulvsunda finns kaj som idag nyttjas för handelssjöfart samt att marken runt omkring till stora delar redan är uthyrd eller stängslad ända fram till vattnet.

I Huvudsta finns en raserad stenbrygga som inte är tillförlitlig ur säkerhetssynpunkt.

Vid Södersjukhuset finns idag ingen brygga gjord för fartygs anlöp.

Vid Minneberg finns två pirar och en ramp med osäker status av att klara fartygsanlöp ur belastningshänseende. Där behöver Trafikförvaltningen genomföra vidare undersökningar.

Med hänsyn tagen till resultatet av utförd brygginventering förordas att hållplatserna Ulvsunda, Huvudsta, och Södersjukhuset inledningsvis utgår som hållplatser under den 2-åriga försöksperioden samt att Trafikförvaltningen fortsättningsvis verkar för att ovan nämnda hållplatser på längre sikt ska kunna ingå i båtpendelslinjen. Vidare så behövs en tilltänkt angöringsplats vid

Minneberg undersökas vidare och eventuella åtgärder genomförs i samverkan med Stockholm stad.

Utredningen har inte omfattat utveckling av ett modernt pendelbåtstonnage men en förstudie för detta föreslås påbörjas under året.

Beslut om allmän trafikplikt för pendelbåtlinje på området Ekerö–Stockholm har i skrivandets stund ännu ej fattats. Samrådstiden löpte ut den 25 mars och ärendet om allmän trafikplikt ska upp till beslut i Trafiknämnden i maj.

3 Lagstiftning och styrande dokument

3.1 Tillämpning lagstiftning

Lagen om kollektivtrafik (2010:1065) trädde i kraft den 1 januari 2012. Enligt den nya lagen ska alla län ha en regional Kollektivtrafikmyndighet. I augusti 2012 kompletterades kollektivtrafiklagen varefter lagen även gäller för kollektivtrafik på vatten.

Kollektiv sjötrafik ska upphandlas enligt bestämmelserna i Lag (2007:1091) om offentlig upphandling ("LOU"). De grundläggande principerna för offentlig upphandling är icke-diskriminering, likabehandling, transparens (öppenhet och förutsebarhet), proportionalitet och ömsesidigt erkännande.

Kollektiv sjötrafik ("Sjötransport") är en s.k. B- tjänst och upphandlas som förenklad upphandling eller urvalsupphandling, oavsett värdet på kontraktet. Förenklat förfarande är ett förfarande där alla leverantörer har rätt att delta och den upphandlande myndigheten eller enheten får förhandla med en eller flera anbudsgivare.

Upphandlingen måste publiceras i en elektronisk databas som är allmänt tillgänglig. I förenklad upphandling finns ingen lagstadgad anbudstid d.v.s. hur lång tid anbudsgivare har på sitt att utarbeta och inkomma med ett anbud (från annonsering till sista dess anbudsdag) utan tiden måste vara skälig i förhållande till det som ska upphandlas.

När upphandlingen är avslutad ska myndigheten, beroende på upphandlingens värde, annonsera resultatet av upphandlingen inom 48 dagar i TED.

3.2 Styrande dokument, beslut och principer

Nedan behandlas några av de styrande dokument som utgör en utgångspunkt för denna idé- och förstudie.

- Mål enligt Stockholms läns landstings budget

- Mål och måltal som anges i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län ("TFP") samt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län – Kollektivtrafik på vatten ("TFP – Kollektivtrafik på vatten")

En god ekonomisk hushållning och en hållbar miljö samt satsningar på tillgänglighetsanpassning, och en minskad energianvändning är en del av landstingets budgetmål. Ett av de långsiktiga målen för landstinget är att medborgarna ska erbjudas en god kvalitet i kollektivtrafiken. Om medborgarna i landstinget är nöjda är det ett mått på att rätt trafik uppnåtts. Landstinget har även som ambition att öka turtätheten i skärgårdstrafiken. De övergripande strategier som Trafikförvaltningen formulerat har också beaktas vid genomförandet av utredningen.

Kollektivtrafikmyndigheten har antagit ett regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län (TFP) som ska ligga till grund för beslut om allmän trafikplikt, dvs. den trafik som samhället ska upphandla eller avtala om. För sjötrafiken finns även kompletteringen av TFP – Regionalt trafikförsörjningsprogram kollektivtrafik på vatten (TFP – Kollektivtrafik på vatten). TFPs vision är att skapa en *"attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem"*. Därutöver har TFP tre övergripande mål:

- Attraktiva resor
- Tillgänglig och sammanhållen region
- Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan

Därutöver har kollektivtrafikmyndigheten tagit fram specifika måltal för kollektivtrafik på vatten. Mål för pendelbåtstrafik 2020:

- Ståplatstiden ska ej överstiga 15 minuter
- All trafik ska vara fullt tillgänglig
- Andel förnybar energi i fartygsflottan ska vara 90 %

Av de tre ovanstående målen bedöms endast målet om att ståplatstiden ej ska överstiga 15 minuter kunna uppfyllas vid en trafikstart under försöksperiod. För att uppnå målen om att all pendelbåtstrafik ska vara fullt tillgänglig och drivas av 90 % förnybar energi behöver Trafikförvaltningen utreda en brygg- och hållplatsnorm samt ett modernt pendelbåtstonnage.

3.2.1 Tillgänglighet

En förutsättning för att uppnå full tillgänglighet är en standardisering av båthållplatser samt även en standardiserad fartygsflotta. Här kan Trafikförvaltningens riktlinjer om tillgänglighet tillämpas. Därutöver behöver även infrastrukturen i båthållplatsens närområde ses över ur ett

tillgänglighetsperspektiv. Denna ambition är ett arbete som påbörjats men inte slutförts och kräver en mer omfattande satsning från andra aktörer som först kan bli aktuellt i samband med permanenta linjedragningar.

3.2.2 Miljö

Båttrafiken har idag svårt att nå upp till den miljöstandard som kollektivtrafiken på land har. För att nå upp till miljömålen krävs investeringar i fartygsflottan. Det är inte miljömålen i sig som bedöms vara kostnadsdrivande utan framförallt den nya fartygsflottan som krävs för att nå målen generellt. Möjligheterna att nå miljömålen handlar dock om i vilken takt fartygsflottan kan bytas ut då äldre fartyg inte kan drivas med förnyelsebara bränslen i den utsträckning som kommer att behövas.

På linje 80 (Sjövägen) kommer under hösten ett eldrivet fartyg att sättas i trafik samt att det finns ett flertal pågående forskningsinitiativ om detta som behöver utvärderas under förstudie tonnage inför permanenta linjedragningar.

4 Basfakta om planerade pendelbåtslinjer i Mälaren

De tre planerade linjerna skiljer sig i storlek. Solna Strand–Solna Strandslinjen är den största linjen storleksmässigt sett till antalet utbudstimmar (ca 14 000/år). För linjerna Norr Mälärstrand–Söder Mälärstrand (Riddarfjärdslinjen) och Ekerö–Gamla stan (Ekerölinjen) föreslås 5500 resp. 1150 utbudstimmar/år. Solna Strandslinjen och Riddarfjärdslinjen har högre turtäthet än Ekerölinjen. Bakgrunden till detta är tidigare genomförd analys av nyttokostnadskvot för resp. linje (Båtpendling i Stockholm, TN2-2013–00848, 2013-07-09).

4.1 Befolkning och arbetsplatser

Norra Djurgårdsstaden är det i särklass största utbyggnadsområdet i närheten av vatten. Här planeras ca 10 000 bostäder och ca 20 000 arbetsplatser.

I övrigt planeras många nya bostäder och arbetsplatser på nordvästra Kungsholmen. Relativt många bostäder och arbetsplatser planeras även i Liljeholmen, Skanstull, Hammarby sjöstad och Kvarnholmen. Nya bostäder planeras även i Ulvsunda industriområde, på Lidingö och i Gustavsberg.

Enligt en rapport om befolkningsprognos 2013-2022¹ förväntas folkmängden i Stockholms län att öka från 2 127 000 (2012) till 2 498 000 personer (2022).

¹ Demografisk rapport 2013:07 Stockholms län – Huvudrapport
Befolkningsprognos 2013–2022/45 framtagen av TMR

Strategisk Utveckling
Planering

RAPPORT
2014-04-14
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0196

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Det innebär en ökning med 17 procent, eller engelsnittlig årlig ökning med 37 100 personer.

I februari antogs ”*Utbyggnad av tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling*” av landstingsfullmäktige. Utbyggnaden av tunnelbanan väntas generera ca 78 000 nya bostäder till Stockholmsregionen.

4.2 Byggarbeten som genererar avstängningar

Under försöksperioden finns ett flertal planerade byggarbeten som har påverkan för framkomligheten. De större byggarbeten som ligger i direkt närhet till pendelbåtlinjernas linjedragning är:

- Slussen
- Brommaplan
- Förbifart Stockholm
- Ekerövägen
- Centralbron

Under dessa byggarbeten kommer pendelbåtar att vara ett framkomligt alternativ.

4.3 Trafik

För linjen mellan Ekerö och Stockholm förväntas utpendlingen från Ekerö vara större än inpendlingen vilket innebär att det under morgonen förväntas vara fler resenärer mot Stockholm gentemot resenärer mot Ekerö, och att det är motsatt resandeström under eftermiddagen. För linjerna Ulvsunda mot Södersjukhuset och Norr Mälarsstrand mot Söder Mälarsstrand förväntas ett mer jämbördigt resandemönster.

Prognosticerad driftkostnad för respektive linje återfinns i bilaga 3, Ekonomi. (HEMLIG enligt 19 kap 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och utsändes enbart till Trafiknämndens ledamöter)].

4.3.1 Beskrivning av trafikområdet för Solna Strand–Årstadal

Linjen har som funktion att koppla ihop ett flertal tätbebyggda områden nära Bällstaviken, Ulvsundasjön, Årstaviken och vattnen däremellan. Linjen tar ca 45 min att resa i sin helhet med pendelbåt som har fartkapacitet upp till 12 knop. Tanken är att resenärerna i första hand kommer resa delsträckor på linjen. Linjen medför även en ny koppling över det hårt belastade Saltsjö-Mälarsnittet.

I områdena Hornsbergs strand, Hornstull och Årstadal/Marievik finns många bostäder och arbetsplatser. I Solna strand är det många som arbetar medan

Strategisk Utveckling
 Planering

 RAPPORT
 2014-04-14
 Version 1.0

 Ärende/Dok. id.
 TN 2014-0196

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Huvudsta, Minneberg och Lilla Essingen har många boende. Linjen har en tidtabell som är utformad för året runt trafik. I första hand antas att resenärerna reser delsträckor längs linjen.

Fartygen förutsätts ha en kapacitet på cirka 150 passagerare.

Förslaget omfattar 47 enkelturer under vardagar, 23 enkelturer lördagar, och 23 enkelturer söndagar. De beräknade utbudstimmarna omfattar tidtabellstimmar som erbjuds till resenärerna och omfattar därmed inte eventuella tomturer till och från depå.

Trafikproduktion

	Måndag–fredag	Lördag	Sön- och helgdag
Första avgång från Solna Strand	06:00	09:00	09:00
Första avgång från Årstadal	06:20	10:00	10:00
Turtäthet 06:00–09:00	Var 40:e minut	–	–
Turtäthet 09:00–20:00	Var 40:e minut	Var 60:e minut	Var 60:e minut
Turtäthet 20:00–21:40 (Årstadal)	Var 40:e minut	–	–
Turtäthet 20:00–20:40 (Solna Strand)	Var 40:e minut	–	–
Sista avgång från Solna Strand	20:40	20:00	20:00
Sista avgång från Årstadal	21:40	20:00	20:00
Antal turer från Solna Strand	23	12	12
Antal turer från Årstadal	24	11	11

Dag	Antal dagar	Timmar per dag	Utbudstimmar per år
Måndag–fredag	249	47	11 703
Lördag–söndag	116	21	2436
			14 425

Strategisk Utveckling
 Planering

 RAPPORT
 2014-04-14
 Version 1.0

 Ärende/Dok. id.
 TN 2014-0196

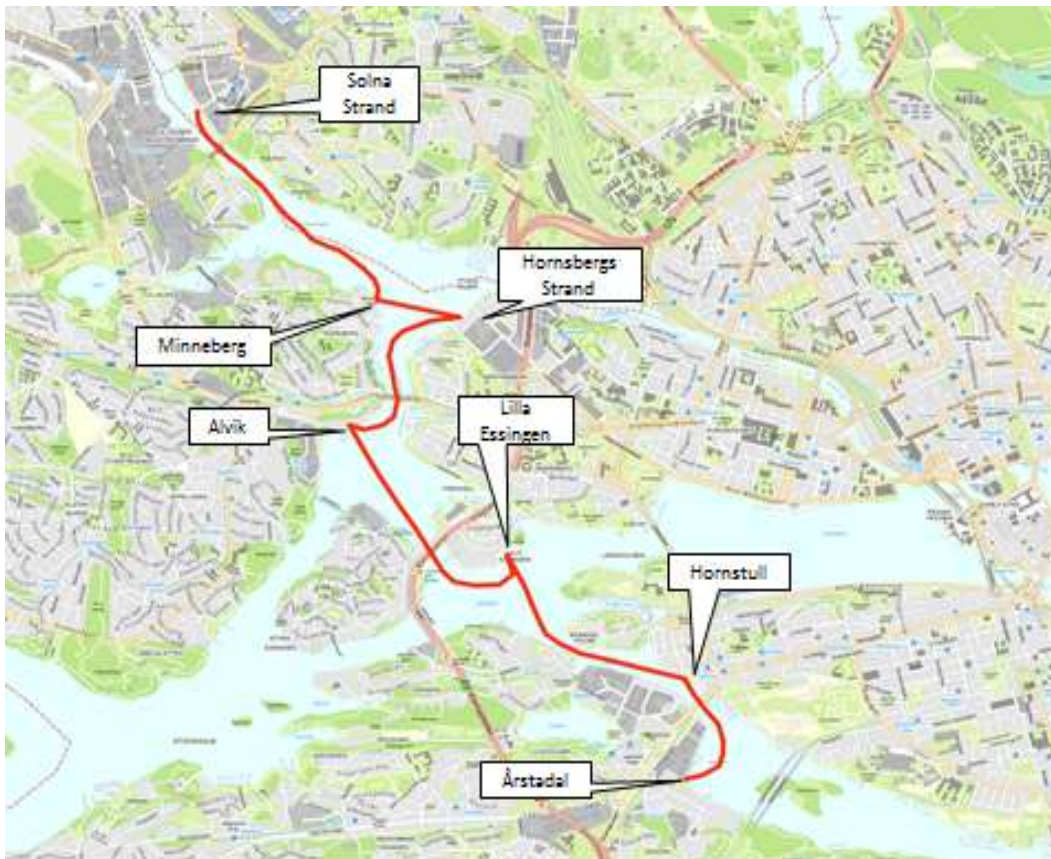
 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Turtätheten föreslås minska från 20 minuters trafik till 40 minuters trafik under rusningstid jämfört med tidigare förslag från "Utredning om Båtpendling i Stockholm" TN2-2013-00848.

En brygginventering har utförts längs den föreslagna linjen för att åskådliggöra möjligheterna till att med pendelbåt anlöpa föreslagna båthållplatser. Brygginventeringen finns som bilaga till denna utredning och innehållet nämns endast i korthet i utredningen.

	Brygga	Båthållplats	Anmärkning
Ulvsunda	-	-	
Solna Strand	X	-	
Huvudsta	-	-	
Minneberg	-	-	Pir finns
Hornsbergs Strand	X	-	
Alvik	X	-	
Lilla Essingen	X	X	
Hornstull	X	-	
Årstadal	X	-	
Södersjukhuset	-	-	

Resultatet från brygginventeringen föranleder till att utredningen förordar att hållplatserna; Ulvsunda, Huvudsta, och Södersjukhuset utgår under den 2-åriga försöksperioden samt att förhållandena kring Minneberg utreds vidare. Dock bör det verkas för att hållplatserna Ulvsunda, Huvudsta, och Södersjukhuset på sikt kan implementeras i linjen. I "Utredning om Båtpendling i Stockholm" TN2-2013-00848 lyftes osäkerheten kring bryggstatusen fram och slutsatsen var att undanta någon eller några bryggor längs den här linjen inte bedömdes vara avgörande för det totala resandet på linjen.



Förordad linjedragning Solna strand–Årstadal under försöksperiod i TN 2014-0196

4.3.2 *Beskrivning av trafikområdet Ekerö–Gamla stan*

Linjen har funktionen av direktlinje för boende på Ekerö som arbetar i framförallt city.

Restiden bedöms bli ungefär lika lång som med den landbaserade kollektivtrafiken – ca 50 min. En fördel med båtlinjen är dock att de som bor i närheten av Ekerö centrum och arbetar i Stockholms city får möjligheten att resa direkt utan byten.



Exempel på linjedragning/TN2-2013-00848

Linjen ska ses som ett komplement under tiden som Trafikverket genomför ombyggnad av Ekerövägen och Förbifart Stockholm. Linjen kan även fungera som komplement till övrig planerad ersättningstrafik under ombyggnaden av Nockebybron i enlighet med Trafiknämndens beslut (Redovisning av utredning "Modernisering av Hässelbygreven, former för samordnad upprustning" SL 2013-0381). Viss ersättningstrafik för detta ändamål kan behöva komma igång redan sommaren 2014 under en kortare period.

Den nedan föreslagna trafikproduktionen bygger på trafik med 3 avgångar från respektive ändhållplats per vardag. Avgångarna föreslås ligga inom rusningstid (06:00-09:00, och 15:00-18:00). Linjen förutsätter ett fartyg med kapacitet upp till 250 passagerare samt en fartkapacitet på minst 12 knop. För att öka attraktionskraften för linjen så ska det vara möjligt för resenärer att ta med cykel. Då linjen i första hand ska fungera för arbetspendling genomförs inte trafiken under SLs sommartidtabell och inte heller under lördagar, söndagar eller helgdagar.

Linjen föreslås trafikera mellan Ekerö och Klara Mälarstrand via Gamla stan där enkel omstigning till tunnelbanans Gröna och Röda linje kan ske. Linjen föreslås inte trafikera Hägersten under försökstiden för att restiden mellan Ekerö och Gamla stan då skulle förlängas med ytterligare 10 minuter.

Klara Mälarstrand anses vara ett strategiskt bra läge med närhet till city och Kungsholmen.

Under samrådet har det inkommit synpunkter om att linjen borde trafikera Kungshatt. Det som talar för att en pendelbåtlinje ska trafikera Kungshatt är att det där finns året runt boende samt att tidigare båtlinjer mellan Ekerö och Stockholm har trafikerat Kungshatt. Det som talar emot ett extra anlöp på sträckan är att restiden då förlängs med 5 minuter. Det kan inte exkluderas att Kungshatt kan komma att ingå i pendelbåtlinjen under försöksperioden.

Trafikproduktion

Dag	Antal dagar	Timmar per dag	Utbudstimmar per år
Måndag–fredag	209	5,5	1 150
Lördag			
Söndag			
			1 150

Ekerö - Stockholm city				
<i>Trafikeras inte under sommartidtabellen</i>				
Dag	M-F	M-F	M-F	
Tappström	06:15	08:00	17:15	
Gamla Stan	07:05	08:50	18:05	
Klara mälarstrand	07:10	08:55	18:10	
Stockholm city - Ekerö				
<i>Trafikeras inte under sommartidtabellen</i>				
Dag	M-F	M-F	M-F	
Gamla Stan	07:05	16:05	18:05	
Klara mälarstrand	07:10	16:15	18:15	
Tappström	08:00	17:05	19:05	

(Exempeltidtabell)

Det finns idag väl fungerande bryggor vid Gamla stan och Klara Mälarstrand. Tappströmskanalen har en väl fungerande brygga men begränsad framkomlighet för fartyg på grund av litet vattendjup. Under isfri säsong bedöms trafiken att kunna genomföras, när Tappströmskanalen blir isbelagd så bedöms linjen in till Tappström som oframkomlig. Isgående fartyg har större djupgående än djup som Tappströmskanalen har samt att fartyg, vid

isbeläggning, kräver större manöverutrymme än det utrymme som finns inne vid ångbåtsbryggan.

Vid isbeläggning i Tappströmskanalen förordas därför annan hållplats än Tappström. Sådan hållplats finns vid Jungfrusunds varv, som har bussförbindelse med Ekerö C via linjerna 303 och 342. En konsekvens av detta är att resenärer till och från Ekerö C med pendelbåt kommer att behöva åka buss till Jungfrusunds varv och där byta till pendelbåt. Detta medför att det vid isläggning blir byte mellan trafikslagen buss och fartyg, och att restiden mellan Ekerö C till Stockholm C förlängs med ca 10 minuter.

Ett alternativ till att flytta hållplatsen från Tappström är att via muddring göra Tappströmskanalen både djupare och bredare. Muddring kräver generellt tillstånd från mark- och miljödomstolen. En eventuell muddring av Tappströmskanalen beräknas bli kostsamt. Därutöver så beräknas tiden från ansökan till ett eventuellt muddringsutförande uppgå till mellan 2–3 år samt att risken är stor att framkomligheten i Tappströmskanalen under själva muddringsutförandet är begränsad för pendelbåtstrafik. Muddringsarbete föreslås inte inför denna försöksperiod men kan övervägas inför en eventuellt permanentad linje.

Trafikförvaltningen har med Ekerö kommun, och Trafikverket fört dialog om medfinansiering. Trafikverket kommer att medfinansiera linjen under tiden som arbetet med Ekerövägen och Nockebybron pågår.

Beskrivning av trafikområdet Kungsholmstorg–Söder Mälarstrand–Norr Mälarstrand

Linjen är att likna med skytteltrafik mellan de båda mälarstränderna. Linjen knyter ihop norra Södermalm med city och del av Kungsholmen. Linjen har även funnits historiskt i Stockholm. Linjen bedöms avlasta det hårt trafikerade Saltsjö-Mälarsnittet samt kommer även att utgöra en viss avlastning för trafiken i Slussen området under byggperioden.

Det finns idag väl fungerande kajer för båttrafik på de föreslagna hållplatserna. För att höja säkerhet och tillgänglighet utreder Trafikförvaltningen ifall hållplatserna kan utrustas med pontonbryggor. Pontonbryggor används exempelvis vid angoringsplatser i Göta älv som Västtrafik trafikerar i Göteborg.



Exempel på linjedragning/TN2-2013-00848

Området kommer under en lång tid framöver att ligga i nära anslutning till större byggprojekt. Under 2015 startar de stora arbetena med att riva de östra delarna av Slussen, och i dags läge pågår arbetet med Citybanan. Efter invigning av Citybanan 2017 så kommer Centralbron att stängas av för renovering under 2017-2018, och under delar av den renoveringstiden kommer den gång- och cykelbana som idag hänger på Centralbron att behöva stängas av. Trafikförvaltningen för därför dialog med Stockholm stad och Statens Fastighetsverk (Riddarholmen) om denna tilltänkta linje, och linjen kan komma att föreslås få en alternativ linjesträckning framgent för att undvika eventuella byggpontoner och för att stärka upp stråk som påverkas av byggarbetet.

Restiden mellan Kungsholmstorg och Klara Mälarstrand, via Söder Mälarstrand beräknas ta 10 minuter. Under rusningstid förordas en turtäthet på 12 minuter från respektive ändhållplats.

Strategisk Utveckling
 Planering

 RAPPORT
 2014-04-14
 Version 1.0

 Ärende/Dok. id.
 TN 2014-0196

 Infosäk. klass
 K1 (Öppen)

Linjen bedöms få många resenärer trots att linjen är kort. Flertalet åker från Söder Mälarstrand till Klara Mälarstrand morgonen och omvänt på eftermiddagen.

Trafikproduktion

	Måndag–fredag	Lördag	Sön- och helgdag
Första avgång från Kungsholms torg	06:00	09:00	09:00
Första avgång från Söder Mälarstrand	06:05	09:05	09:05
Första avgång från Klara Mälarstrand	06:12	09:12	09:12
Turtäthet 06:00–09:00	Var 24:e minut	–	–
Turtäthet 09:00–19:00	Var 24:e minut	Var 24:e minut	Var 24:e minut

Dag	Antal dagar	Timmar per dag	Utbudstimmar per år
Måndag–fredag	249	13	3 237
Lördag–Söndag	116	10	1 160
			4 397

Det finns väl fungerande bryggor på föreslagen linje.

Som förberedelse inför trafikstart kan övervägas att dra om busslinje som trafikerar Kungsholmen så att Norr Mälarstrand vid Kungsholmstorg passeras och därigenom ansluter till pendelbåten. En dialog mellan Trafikförvaltningen och kommande trafikutövare om en sådan dragning har inletts.

På Söder Mälarstrand finns möjlighet att dra busslinje som trafikerar Mariatorget till Söder Mälarstrand för enkel omstigning till pendelbåten. Dock förordas inte denna lösning på grund av att det på Söder Mälarstrand inte finns lämpligt utrymme för en vändslinga.

4.4 Väderskydd till bryggor

När det gäller pendelbåtarnas kajplatser ska väderskydd tas fram i samverkan med kommuner, Stockholms hamnar och andra brygghållare. Förutsättningar för att kombinera cykel, egen eller lånad, och kollektivtrafik för en mer sammanhållen resa ska även analyseras.

Den övergripande målsättningen är att:

- Garantera maximerad resenärsnytta bl. a. genom uppdaterad trafikinformation i realtid
- Erbjudna en kundmiljö som är trivsamt, trygg, säker, miljömedveten samt tillgänglighetsanpassad

Väderskydd för kajer vid pendelbåtslinjer ingår i ärendet "Långsiktig inriktning kundmiljö bussväderskydd och hållplatser samt reklam", Dnr SL 2014-0879, som kommer upp till Trafiknämnden i maj.

4.5 Resenärsinformation

Generellt gäller att resenärerna alltid behöver ha tillgång till information om trafiken – start och mål, under vägen, färdstället, byten, tider, avvikelser, biljetter och priser. Detta ska gälla oavsett trafikslag och trafikutövare. Trafikinformation ska för dessa tre linjer erbjudas på samma sätt som gäller för övrig trafik inom Trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen ska utveckla de tjänster och produkter som krävs för att trafikentreprenörerna ska kunna förmedla trafikinformationen till resenärerna. Det betyder att Trafikförvaltningen ska ställa krav och följa upp den trafikinformation som utförs av trafikentreprenörerna. Det innebär även att trafikentreprenörerna ska tillämpa de riktlinjer som Trafikförvaltningen inrättat och de ska även samverka sinsemellan för att leva upp till resenärernas förväntningar. Goda bytesmöjligheter och en god resenärsinformation förbättrar möjligheterna för resenären att kunna genomföra sin resa.

I Trafikförvaltningens riktlinje för trafikinformation benämns den upphandlade kollektivtrafiken i Stockholms Län som kollektivtrafiken och den inkluderar hela SL-trafikens linjenät, alla trafikslag inklusive all sjötrafik.

5 Båttrafik under ombyggnation av Slussen

5.1 Tidigare utredningar och ställningstaganden

Möjligheten att i större utsträckning nyttja de inre vattenvägarna i Stockholm för pendelbåttrafik har vid ett flertal tillfällen studerats. I de två studierna "Båtpendling på inre Vattenvägar (2005) och "Förslag på försök med nya pendelbåtslinjer på Stockholms inre vatten" (2012) pekas i huvudsak två linjer ut som har störst potential:

1. Nybroviken – Nacka – Lidingö – Frihamnen.
2. Hammarby sjöstad – Nybroviken

Idag trafikeras förslag 1 av SLs linje 80 (Sjövägen) och förslag 2 bedrivs som pendelbåt av en kommersiell aktör. Potentialen i dessa linjer sägs också öka i och med den allt mer ökande exploateringen av de vattennära områdena, vilket primärt är det huvudsakliga upptagningsområdet för pendelbåtstrafiken.

5.2 Trafiken under ombyggnationen av Slussen

Inför ombyggnationen av Slussen har Staden och Trafikförvaltningen haft ett långtgående samarbete för att säkerställa att den infrastruktur som kommer utgöra de provisoriska lösningarna under byggtiden uppfyller Trafikförvaltningens krav gällande såväl kapacitet, framkomlighet som tillgänglighet. För Nacka- och Värmdöbusstrafiken kommer kapaciteten längs det befintliga vägnätet bibehållas. Kapacitetsänkningar kommer primärt drabba biltrafiken i det aktuella stråket. Kapaciteten i Slussenterminalen, som idag till stor del dimensionerar busstrafiken från ostsektorn, kommer i och med den tillfälliga bussterminalen på Stadsgårdsleden bli bättre än dagens terminal. Inom befintlig terminal kommer ett större antal avstigningshållplatser byggas, vilket ger ett bättre flöde och mindre risk för köbildning av bussar på Stadsgårdsleden (vilket idag är fallet).

Trafikförvaltningens bedömning är att kapaciteten och framkomligheten för busstrafiken från ostsektorn inte kommer minska nämnvärt under ombyggnationen av Slussen.

Båttrafiken ses därför som ett bra komplement till landburna trafiken och som ger resenärerna i Ostsektorn möjligheten att resa till City utan att behöva passera Slussen. Det bör primärt ses som en bra möjlighet att försörja de snabbt växande bostadsområdena längs Nackas och till viss del Lidingös sjönära lägen.

Trafikförvaltningens syn på båttrafiken, utifrån tidigare utredningar samt nuvarande kännedom om de provisoriska lösningarna under ombyggnationen av Slussen, är att nuvarande båtlinjer, främst linje 80 –Frihamnen–Nybroviken, via Larsberg, Nacka Strand, Kvarnholmen, Finnboda, Saltsjöqvarn, är den bästa lösningen för att erbjuda resenärerna ett attraktivt komplement till den landburna kollektivtrafiken. I och med försöket med el-båt på linjen kommer den ökade turtätheten under delar av sträckan av linjesträckningen skapa ny attraktionskraft.

I och med att Saltsjöbanan kortas till Henriksdal (och ersätts med buss till Slussen) har Trafikförvaltningen studerat möjligheten att skapa en tydligare bytesmöjlighet från Henriksdal till båthållplatsen för linje 80 (Sjövägen) i Saltsjöqvarn. I övrigt pågår ett arbete inom Trafikförvaltningen att skapa attraktivare resenärsmiljöer i anslutning till pendelbåtarna. Vädskydd kommer exempelvis att sättas upp samt att det pågår en översyn av bryggläggen för att se vilka möjliga förbättringar som kan genomföras. Tillsammans med Nacka och Stockholms kommuner kommer tydliga informationsinsatser göras som visar på båttrafikens potential under bygget av Slussen.

Att föra in båttrafik inom Slussenområdet ses inte som ett lämpligt alternativ då det kommer vara ett byggområde längs med kajen och mycket byggarbete kommer ske i vattnet från pråmar. Vidare kommer det vara svårt att förflytta sig från kaj till t ex tunnelbanans entréer pga. trafik- och byggsäkerhetsaspekter.

Båtlinjen mellan Söder- och Norrmälarstrand skapar ytterligare ett resalternativ över Saltsjö-Mälar-snittet som kan fungera som ett komplement till resenärer som annars passerar via Slussen.

6 Förutsättningar och frågeställningar

6.1 Sammanfattning av förutsättningar, underlag för beslut om allmän trafikplikt mm

Samråd inför upphandling har genomförts för linjerna:

- Ulvsunda–Södersjukhuset
- Ekerö–Stockholm
- Kungsholmstorg–Söder Mälarstrand–Klara Mälarstrand

Genomförda samråd visar på att det finns intresse från marknadsaktörer att delta i en kommande upphandling av trafikavtal. Isläget i Mälaren lyfts fram som en svårighet då det under vintertid kan uppstå situationer med besvärande isläge för sjöfarten samt att det idag finns en brist på fartyg som klarar att bryta is. Bristen på fartyg påverkar också marknadsaktörernas syn på när en eventuell trafikstart tidigast kan ske.

I stort sett samtliga svar från samråden inför upphandling så beskriver marknadsaktörerna att de miljömål satta i TFP – Kollektivtrafik på vatten svårigen till omöjliga kan uppnås tills år 2020.

Infrastrukturen omkring bryggorna lyfts fram som en viktig faktor för att alternativet med att resa med pendelbåt ska bli attraktivt.

Det har även inkommit förslag på att pendelbåtlinjen mellan Ekerö och Stockholm ska anlöpa Kungshatt på vägen.

7 Affärsinriktning

7.1 Avtalsområden

Under samrådet med marknadsaktörerna framkom att det råder brist på befintligt tonnage men att ett flertal marknadsaktörer ändå såg det som möjligt att trafikutöva under en 2-årig försöksperiod.

Trafikförvaltningens bedömning är att en upphandling om pendelbåtstrafik ska ske med tre avtalsområden.

7.1.1 Avtalsområde 1

Pendelbåtlinjen mellan Solna Strand och Årstadal

7.1.2 Avtalsområde 2

Pendelbåtlinjen mellan Ekerö och Stockholm

7.1.3 Avtalsområde 3

Pendelbåtlinjen mellan Kungsholmstorg och Klara Mälarstrand, via Söder Mälarstrand.

7.2 Ekonomiska drivkrafter, ersättningsmodell, kvalitetsincitament

För försöket förordas produktionsersättning, vilket i detta fall avser exempelvis tidtabellstimmar samt att funktionskrav ska ställas gällande kvalité, tillgänglighet, och miljö.

7.3 Avtalstid

Försöket avser ett 2-årigt avtal med möjlighet till förlängning.

7.4 Samverkan och medfinansiering

Trafikförvaltningen samverkar med berörda kommuner om bryggor och tilltänkta hållplatser samt infrastrukturen i närområdet till dessa. Det är angeläget att alternativet med att åka kollektivt med pendelbåtar blir tydligt och tillgängligt.

Strategisk Utveckling
Planering

RAPPORT
2014-04-14
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0196

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafikverket kommer under en 2-årig period medfinansiera pendelbåtlinjen mellan Ekerö och Stockholm.

8 Definitionordslista

Brygga – Kaj/brygga där pendelbåt kan anlöpa
Hållplats – Kaj/brygga där pendelbåt avses att anlöpa
Båthållplats/er – Kaj/brygga som Stockholms Hamnar AB anpassat för båttrafik
Pendelbåtstonnage – Fartyg avsedda för pendelbåtstrafik