

Skärgårdens Trafikantförenings förslag till utökad

## PENDELBÅTSTRAFIK I STOCKHOLMS INRE FARVATTEN



ETT KOLLEKTIVTRAFIKPROJEKT I SAMVERKAN  
MELLAN OFFENTLIGA INTRESSETER!

- Stockholms läns landsting
- Stockholms stad
- Danderyds kommun
- Lidingö kommun
- Nacka kommun
- Vaxholms kommun

samt

- SL
- WÅAB
- Stockholms Hamn
- Djurgårdsförvaltningen

# FÖRORD

Stockholm och angränsande kommuner växer idag längs sjösidorna mycket mer än vad som beräknats i RUF5. Det finns därför fortfarande skäl att vara förutseende genom att landstinget **utökar befintlig pendelbåtstrafik** (Djurgårdslinjen) med nya linjer för att möta de transportbehov detta för med sig.



Tidigare projekt Sjöbussen med förslag till biogasdrivna pendelbåtar var ett samarbetsprojekt mellan näringslivet och offentliga aktörer. Detta projektet lades ner efter senaste valet men näringslivet har bildat en ny arbetsgrupp för att försöka driva projektet vidare.

Politiskt finns det idag mycket som talar för ytterligare Pendelbåtstrafik. I ett utdrag ur Borgerliga Alliansens "Strategidokument för Stockholm" till valet 2006 sägs att,

*"Stockholm har goda förutsättningar för kollektivtrafik på vatten. Tillsammans med landstinget bör därför Stockholms stad verka för att trafiken med så kallade sjöbussar utvecklas".*

Skärgårdens Trafikantförening har därför arbetat fram ett förslag till Pendelbåtstrafik i Stockholms inre farvatten, ett samarbetsprojekt mellan de offentliga aktörerna som har intresse av detta dvs Landstinget, Stockholms Stad, Nacka Kommun, Lidingö, Danderyd och Vaxholms kommuner samt SL, Waxholmsbolaget, Stockholms Hamn och Djurgårdsförvaltningen.

## MÅL

**Att det under nästa mandatperiod (2010 – 2014) skapas kollektiv Pendelbåtstrafik (året runt) mellan Danderyd, Nacka, Lidingö, Fjärderholmarna, Hammarby Sjöstad och centrala Stockholm samt Vaxholm och centrala Stockholm. Senare även Mälaren och centrala Stockholm.**

**Pendelbåtstrafiken ska vara integrerad med SL's övriga kollektivtrafik med samma taxesytem dvs samma månadskort och kuponger som gäller på SL's pendeltåg, tunnelbana, spårvagnar och bussar!**

## Förutsättningar

Pendelbåtstrafiken ska med nuvarande Landstingsorganisation drivas av Waxholmsbolaget men vara en åretruntrafik helt integrerad med SL´s övriga kollektivtrafik

Pendelbåtstrafiken ska baseras på både arbetspendling samt fritids- och besöksresandet som för övrig kollektivtrafik i länet.

Pendelbåtstrafiken ska även baseras på aktuella förutsättningar som senaste boendestatistik och arbetsplatsstatistik och i enlighet med projektgruppens alla andra olika krav.

Det är viktigt att projektet inte blir statisk utan hela tiden anpassas efter sina förutsättningar så att projektet inte blir låst i olika utredningsresultat utan kan förverkligas när så medges.

## Taxesystem

Pendelbåtstrafiken ska drivas av Waxholmsbolaget men med samma taxesystem som SL dvs samma månadskort och kuponger som gäller på SL´s pendeltåg, tunnelbana, spårvagnar och bussar!

**För den enskilde resenären kan det inte vara en principiell skillnad om fordonet färdas på asfalt, spår eller vatten. Huvudsaken är att resan sker tryggt, effektivt och pålitligt.**

Färdsträckans längd är grunden till avgiften, inte underlaget på vägbanan eller typ av fordon.

## Linjedragning

Detaljerat förslag till linjedragning tas fram i samarbete med respektive kommuner. En pendelbåtstrafik fullt utbyggd i Saltsjön kan innefatta följande linjer.

**Linje 1** Strömkajen – Slussen – Saltsjökvärn – Nacka Strand – Klippudden – Hasseludden – Gåshaga – Riset – Granholmen – Karlsudd – Höganäs – Vaxholm

**Linje 2** Strömkajen – Slussen – Saltsjökvärn – Danviksstrand – Biskopsudden – Finnboda – Kvarnholmen – Blockhusudden – Nacka Strand – Fjäderholmarna – Dalenum – Frihamnen – Värtan – Ropsten

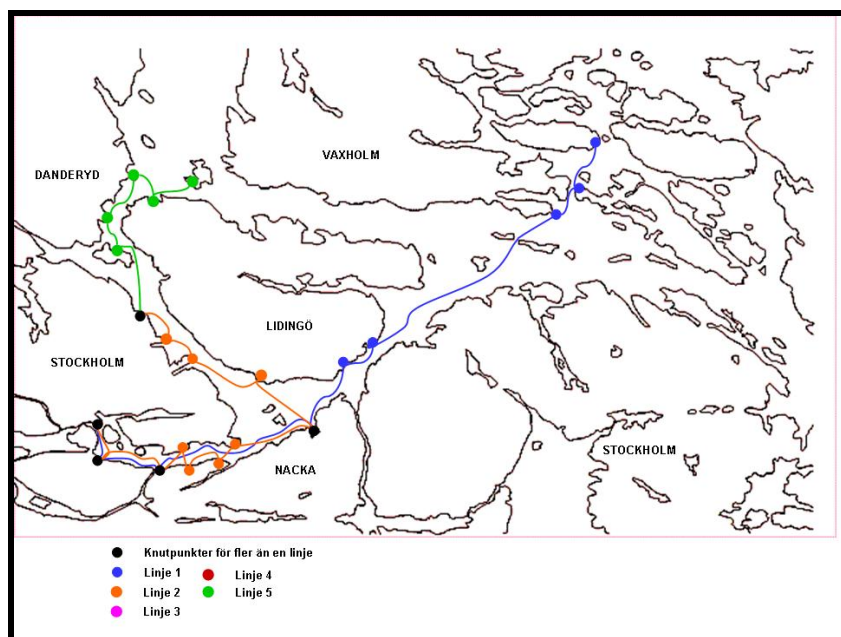
**Linje 3** Nybroviken – Wasahamnen – Allmänna Gränd – Saltsjökvärn – Hammarby Ö – Sofia – Hammarby V – Luna

**Linje 4** Slussen – Skeppsholmen – Allmänna Gränd

**Linje 5** Ropsten – Tranholmen – Stocksund – Djurholm – Mor Annas Brygga (Lidingö) – Storholmen

Dessa huvudlinjer kan delas upp i olika del-linjer. Detta innebär att alla bryggor inte alltid anlöps utan del-linjer och bryggor anpassas efter marknadens olika behov över dygnet. En del av bryggorna angörs dessutom (vissa tider) enbart efter anrop.

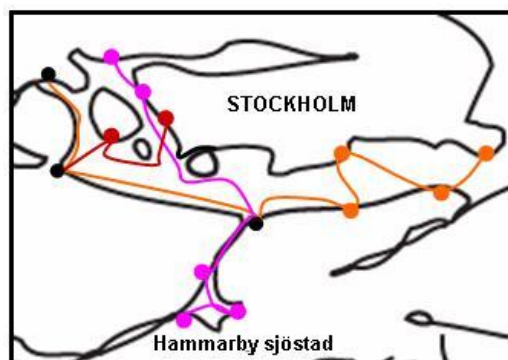
## Linjekarta linje 1, 2 och 5



Eftersom öarna längs linjen Ropsten – Tranholmen – Stocksund – Djursholm – Lidingö – Storholmen inte har någon annan året runt kollektivtrafik måste denna linjen:

- *säkerställa de fastboendes tillgänglighet till service, arbetsplatser och fritid som i andra delar av regionen genom tillräckligt hög turtäthet och kapacitet för att erbjuda ett realistiskt alternativ till privata transporter.*
- *säkerställa transporter till och från skola för barn upp till gymnasieåldern.*
- *säkerställa de fritidsboendes möjlighet att året runt använda sina fritidshus och på det sättet medverka till en "säsongsförlängning" av besöksnäringen i skärgården.*
- *underlätta för äldre att bo kvar i området.*
- *säkerställa näringslivets och kommuns egna behov av kollektiva skärgårdstransporter.*
- *samordna kollektiva land- och skärgårdskommunikationer så att dessa utgör en obruten transportkedja.*
- *verka för en hög belägningsgrad för att begränsa utsläpp från privata bilar och båtar i områden med permanent boende.*
- *möjliggöra samtidigt transport av passagerare och rullande gods samt t.ex en sjuktransportbil.*

## Linjekarta linje 3 och 4 samt del av linje 2



## Knutpunkter, anslutningspunkter och bryggor

**Slussen** är en oerhört viktig trafikknutpunkt där man på sikt med ett nytt Slussen bör ha angringspunkt (bryggor) vid Stadsgårdskajen där idag Vindhem och Patricia ligger och där man till exempel kan ordna en direkt övergång till SL-terminalen med rulltrappa upp till en inglasad gångbro över Stadsgårdsleden.

**Saltsjöqvarn** blir en mycket viktig trafikknutpunkt, förutsatt att samhällsplanerarna genom det nya Danvikslösen kan arrangera bra omstigningsmöjlighet mellan båttrafikens linjer 1-3 och landburen kollektivtrafik till södra och östra Stockholm (och arrangemang för att nå själva Saltsjöqvarn).

**Ropsten** blir också en mycket viktig trafikknutpunkt både mellan båtlinje 5 och övrig båttrafik då olika båtar förmodligen måste användas på grund av den gamla låga Lidingöbron. Ropsten är också en viktig trafikknutpunkt till T-bana, Lidingöbanan och ett antal bussar.

**Strömkajen, Nybrokajen, Blockhusudden och Gåshaga** är viktiga anslutningspunkter till T-bana, Lidingöbanan och ett antal busslinjer.

Dessutom en vettig och enkel design av handikapp och cykelanpassade **bryggor** (som även ska passa enmansopererade färjor).

## Fartygsdesign

Det är viktigt att båtarna är konstruerade på ett sådant sätt att tilläggningstiderna minskas till ett minimum, att det går enkelt och snabbt att embarkera/debarkera samt att det ombord går bekvämt, enkelt och snabbt med biljetthanteringen.

**Allt måste göras för att minska de totala restiderna till ett minimum för att istället kunna ha så täta turer som möjligt.**

Båtarna ska vara fullt isgående, ta cirka 250 – 300 passagerare, ett antal barnvagnar samt ett stort antal cyklar, helt i enlighet med det förslag till "CYKELOFFENSIV" som Vägverket, Banverket och Nutek nu har lagt fram.

**Medialt kan pendelbåtprojektet bli mycket framgångsrikt om man marknadsför de nya båtarna som "cykelvägen" från Nacka till City (eller andras sträckningar från exempelvis Lidingö till Söder etc etc). Man kortar ner själva cyklingen som gör att många fler vill cykla! Här blir verkligen tvärsöver närmare än runt om!**

- Linje 1 trafikerar med isgående fartyg för 250-350 passagerare (befintliga WÅAB båtar)
- Linje 2 trafikerar med isgående Pendelbåtar för 250 passagerare
- Linje 3 trafikerar med isgående Pendelbåtar för 250 passagerare
- Linje 4 trafikerar först med befintliga Djurgårdsfärjor som efterhand kan bytas mot isgående Pendelbåtar för 250 passagerare
- Linje 5 trafikerar med låga isgående Pendelbåtar för 100 passagerare och rullande gods – låga med hänsyn till gamla Lidingöbron

**Det också viktigt att man tar maximal hänsyn till konstruktioner som möjliggör så få besättningsmän som möjligt.**

Från Transek AB slutrapport om pendelbåtstrafik med Sjöbussar (2002-04-10) finns bland annat en driftkostnadsjämförelse med SL:s olika fordon (2001) som visade följande driftkostnad per fordonskilometer:

|                         |                       |                                 |
|-------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| <i>Lidingöbanan</i>     | <i>44,1 kr</i>        |                                 |
| <i>Saltsjöbanan</i>     | <i>36,3 kr</i>        |                                 |
| <i>Sjöbussen</i>        | <i>34,4 kr</i>        | <i>2 mans besättning</i>        |
| <i>Innerstadsbuss</i>   | <i>28,5 kr</i>        |                                 |
| <i>Snabbspårvägen</i>   | <i>25,0 kr</i>        |                                 |
| <b><i>Sjöbussen</i></b> | <b><i>24,0 kr</i></b> | <b><i>1 mans besättning</i></b> |

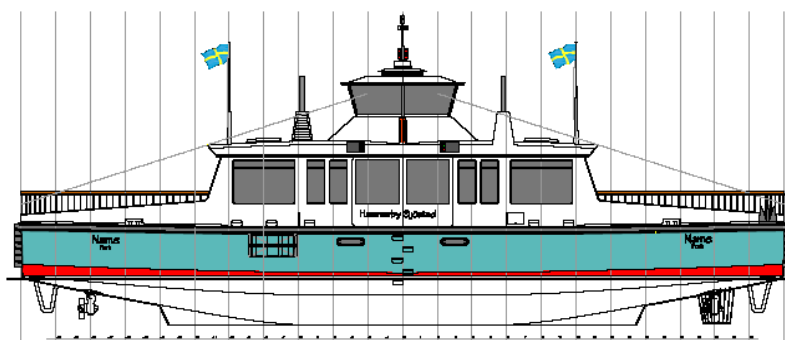
Det finns sedan en tid i Hamburgs hamn pendelbåtar som är 29,9 meter långa och tar 250 passagerare. Dessa har bara **en mans besättning** på grund av att man uppfyller stränga säkerhetskrav och att man har konstruerat utrustning och båtarna härför.

Några punkter som möjliggör enmansbesättning är sikt för kaptenen runt hela båten, fjärrstyrt evakueringsystem, säkerhetsstopp vid bryggorna utan förtöjningar mm.



*"Sjöbuss" i Hamburg för 250 passagerare **och endast 1 mans besättning!***

Även Stockholms stad har nyligen projekterat en ny **enmansbemannad** färja (120 passagerare) för trafiken mellan Hammarby Sjöstad och Sofia. Projektet förmodligen lagt på is (?).



Som kuriosa kan avslutningsvis nämnas att det mellan Nord- och Sydkoster opereras en liten helt besättningsfri linfärja som Vägverket marknadsför idag.

OBS! Trafiken mellan Hammarby Sjöstad och Sofia går idag vardagar mellan 06.00 – 00.05 med 15 minuters turtäthet vilket även Transek i Sjöbussprojektet fann vara ett minimum för att få maximalt med passagerare.

## Genomförandeplan

Pendelbåtstrafiken genomförs i ett antal prioriterade steg.

- Steg 1** Prioritet bör ges åt linje 5 eftersom både Tranholmen och Storholmen idag saknar året runt kollektivtrafik! OBS! Kommunerna kan spara dryga miljonen / år kronor för skolskjutsar.
- Steg 2** Linje 1 är egentligen en utökad befintlig trafik som lämpligtvis kan drivas med Waxholmsbolagets tre stora isgående fartyg (med anslutning i Vaxholm till övriga skärgården)
- Steg 3** Linje 2. Trafiken kan eventuellt startas med befintliga fartyg och begränsade linjdragning innan nya, helst enmansbetjänade, Pendelbåtar kan levereras. Trafiken kan delvis sponsras av fastighetsbolagen som bygger / förvaltar i berörda områden.
- Steg 4** Linje 3 där Stockholms kommun kan slippa kostnader då Pendelbåtar kan sköta den idag av Stockholm kommun finansierade Hammarby Sjöstadstrafiken!
- Steg 5** Linje 4. Allteftersom de gamla Djurgårdsfärjorna faller för ålderssträcket ersätts de med nya, helst enmansbetjänade Pendelbåtar.

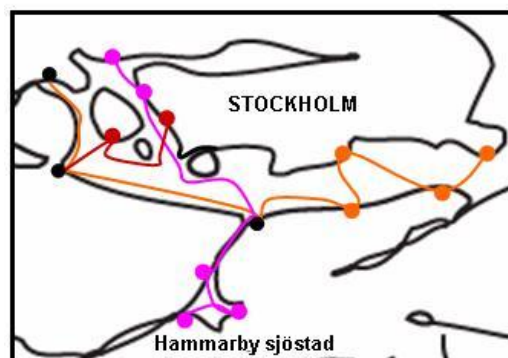
## Stads- och trafikplanering

Det gäller att i den fortsatta trafikplaneringen skapa bättre förutsättningar för övergång mellan buss/tåg etc och båt. Det finns i kollektivtrafiken fyra trafikområden att beakta.

Nacka kommun skriver på följande sätt.

*Den ökande trafiken i och genom Nacka är ett av de viktigaste problemen att lösa. Nackas vision om öppenhet och mångfald innebär för trafikproblemet att insatser behöver göras inom alla de fyra trafikområdena; kollektivtrafiken, biltrafiken, gång- och cykeltrafiken **samt färjetrafiken**. Dessa områden bildar ett sammanhängande system med möjligheter att färdas på olika sätt.*

Det är därför viktigt att även färjetrafiken (=Pendelbåtstrafiken) ska vara en integrerad del av framtida kollektivtrafikplanering speciellt mellan Saltsjöqvarn och framtida Danvikslösen.



# SUMMERING

**Pendelbåtstrafik betyder** kollektiv båttrafik integrerad med SL's övriga kollektivtrafik och med samma månadskort och kuponger som gäller på SL's pendeltåg, tunnelbana, spårvagnar och bussar!



## **Pendelbåtstrafik är**

- att tvärsöver är alltid närmare än runtomkring
- att samordnad trafik via effektiva anslutningar mellan båt och landtrafik, framförallt Slussen, Saltsjökvärn och Ropsten ger ökad effektivitet av Stockholms totala kollektivtrafik
- reguljära båtförbindelser som avlastar landtrafiken när Stockholm växer längs sjösidorna
- små investeringar i infrastruktur
- inga kostnader i vägunderhåll (vattnet en tillgång – inte en kostnad)
- behagligt, trivsamt, rationellt, snabbt och billigt sätt att resa
- plats ombord för både barnvagnar och cyklar
- allt i samma plan - handikappanpassat både vid kaj och ombord
- positiva miljöeffekter
- att den binder samman Storstockholms olika delar
- att berörda områden blir mer attraktiva och tillgängliga
- en tillgång för Stockholms alla vattennära turistattraktioner
- att mer turism och nya arbetstillfällen skapas
- viktigt för Stockholm image för att attrahera investerare.

*En fullt utbyggt Pendelbåtstrafik i  
Stockholms inre farvatten är därför,*

- ett bra trafikprojekt*
- ett bra näringslivsprojekt*
- ett bra turistprojekt*
- ett bra "citybrandingprojekt"*