

Trafikförvaltningen
Stockholm läns landsting
105 73 Stockholm

Yttrande Sjöfartsutredningen del 11

Dnr KS20/88-18988-189

Regionens trafikförvaltning har på uppdrag av Regionfullmäktige i Stockholm genomfört en utredning på hur Stockholmsregionens sjötrafik ska utformas. Utredningen ska visa på sjötrafikens samlade utformning i Mälaren, Saltsjön och i Stockholms skärgård.

Sedan 2018 ingår pendelbåtlinje 89 mellan Ekerö Tappström och Klara Mälarstrand i regionens kollektivtrafiksystem. Pendelbåten är ett uppskattat tillskott i kollektivtrafikutbudet som enligt Ekerö kommun fortfarande har outnyttjat potential. Sjötrafikutredningen (del 1) verkar dock inte ha tagit hänsyn till möjligheterna som pendelbåten ger, eftersom båda alternativen till trafikering som visas upp i utredningen utgår från dagens nivå av utbudet på linje 89.

Dagens tidtabell

Pendelbåtstrafiken bedrivs under SL:s varumärke och taxa, och trafikerar i mer stadsnära lägen i och omkring Stockholm. I nuläget finns det tre linjer, pendelbåt 89 är en av dem. Trafiken på linje 89 började som ett test under 2016 och under 2018 beslutades det om trafikutökningar under både vardagar och helger.

Eftersom Pendelbåt 89 startades som försökslinje utanför befintliga kollektivtrafikavtal har aldrig passande fartyg upphandlats. Detta innebär att det bara finns ett fartyg till förfogande vintertid. Att det hittills har funnits skillnader i tidtabellen sommar- och vintertid har inte underlättat för att skapa ett stabilt kundunderlag. Dessutom har markägare fått stå för kostnaderna för bryggorna, kostnaderna man har tagit för att komma igång med försökslinjen.

Fartygen tillåter en relativt låg hastighet och får backa ut vid varje brygga. Detta leder till restider som ligger på 50-55 minuter mellan Ekerö och Klara Mälarstrand idag. Restiden ligger lite över det man brukar anse som en lämplig pendlingstid. Med andra fartyg som har en högre krysshastighet och kan angöra bryggor i sidoläge finns möjligheten att minska restiderna på sträckan

rejält. Därmed skulle pendelbåten bli mer attraktivt för ett större antal resenärer.

Även under dessa förutsättningar har antalet resenärer på linjen ökat stadigt. Restiden på pendelbåten upplevs på ett annat sätt, så även om restiden är lite längre och tidtabellen justeras alltför ofta anses Pendelbåt 89 som ett attraktivt sätt att förflytta sig mellan Ekerö och centrala Stockholm. Ekerö kommun är därför övertygad om att ett utökat turutbud skulle bidra till att fler skulle välja pendelbåten och att fler skulle välja att åka kollektivt.

Dagens kollektivtrafikutbud

De allra flesta kommuner i regionen har anslutning till spårbunden kollektivtrafik. Kommuner som inte har det (t.ex. Norrtälje, Vaxholm, Österåker, Tyresö, Värmdö) har i alla fall snabba busslinjer mot centrala Stockholm (Östra station resp. Slussen). Ekerö kommun är den enda kommunen i regionen som saknar båda. Detta leder till att hastigheten på länken mellan centralorten i kommunen och centrala Stockholm är den sämsta i hela regionen.

För Ekerö kommun är den enda direktförbindelsen mot centrala Stockholm Pendelbåt 89. Kommunen anser vikten av pendelbåten ligga på samma nivå som pendeltåget gör. Då borde Pendelbåt 89 få samma ambition som pendeltågen i kollektivtrafiksystemet, med trafikering dygnet runt, med en restid mellan Ekerö och Klara Mälarstrand / Gamla Stan på under 40 minuter och med avgångar varje 20-30 minuter.

När Förbifart E4 tas i bruk år 2030 kommer Ekerö få ett helt annat läge i regionen för biltrafiken. Detta kräver dock även ansträngningar i kollektivtrafikförbindelser. Hittills har 92% av den kommungränsöverskridande trafiken vara riktad mot västerorten (Brommaplan). I framtiden kommer det ställas mycket högre krav på kollektivtrafiken mot söderorten och den nordvästra delen av storstadsregionen för att kunna uppnå målet att kollektivtrafiken bör vinna marknadsandelar i ett hållbart transportsystem.

Tyvärr saknas denna ambition i Sjötrafikutredning (del 1). Om utredningen utgår från ett liknande utbud som idag, då kommer pendelbåtens potential inte kunna utnyttjas. Risken finns att för få fartyg kommer att förvärfas för att kunna genomföra en tidtabell som betraktar Pendelbåt 89 som Ekerös mot-svarighet till ett pendeltåg. Ekerö kommun skulle därför vilja se att ett alternativ med 20-30 minuterstrafik på Pendelbåt 89 tas med i Sjötrafikutredningen (del 1).

Pendelbåtens effektmål

Kommunen har jämfört effekterna av Pendelbåt 89 med regionens egna mål för sjötrafiken. Pendelbåtstrafikens huvudsakliga syfte är att komplettera den befintliga väg- och spårbundna trafiken på land. Den genomför trafikuppgifter kommuntrafik inom busstrafiken. Pendelbåtstrafiken ska erbjuda möjligheter med restidsvinster och samtidigt bidra till en avlastning av gatu- och vägnätet på strategiska linjesträckningar. Primärt avlastar linje 89 den hårt belastade Ekerövägen. Dessutom finns en viss avlastning på tunnelbanans gröna linje mellan Brommaplan och T-Centralen.

Pendelbåten ska bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar. I genomförda undersökningar har det konstaterats att utökningar av utbudet på Linje 89 har lockat tidigare bilister till kollektivtrafiken.

Nu kommer det finnas en möjlighet att upphandla en serie fartyg för pendelbåtstrafiken, inklusive linjerna mot Norra Ulvsunda. Man kan dock bara upphandla ett strategiskt tonnage om man formulerar rätt förutsättningar för den framtida trafikeringen på pendelbåtlinjerna i Sjötrafikutredningen (del 1).

I tabell 2 (s.19, #14) har ett effektmål för fartygen hämtats in från regionens trafikförsörjningsprogram. Ekerö kommun vill understryka vikten av dessa mål, att sjötrafikens fartyg ska nyttja 100% förnybar energi år 2030 och att bryggor bör underlätta och möjliggöra för eventuell framtida eldrift. Eftersom pendelbåtens bryggor brukar befinna sig i tättbebyggda områden är eldrift eller en annan typ av drift som minskar utsläppen och bullret en viktig förutsättning för trafikeringen framöver. Vi antar därför att dessa mål fortsättningsvis kommer spela en stor roll i Sjötrafikutredningen (del 2).

I rapporten om strategisk pendelbåtsutredning omnämns att utformningen av bryggor skiljer sig från brygga till brygga eftersom det hittills inte har funnits en standard. Man kan dock bara förbättra tillgängligheten och resenärs miljön om Regionen tar ett större ansvar här, även ekonomiskt. Bryggorna är dyrare anläggningar som kräver en viss kunskap som man inte kan förvänta att alla berörda markägare har.

Sjötrafikutredningens alternativ

I sjötrafikutredningen har två olika alternativ framkommit. Det är dels en utveckling av nuläget som i rapporten kallas för utredningsalternativ 1 och dels ett utredningsalternativ 2 som har en tydligare koppling till kollektivtrafikens övergripande mål från regionens Trafikförsörjningsprogram samt den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050 (RUFS 2050).

När det gäller pendelbåtlinjerna på Mälaren finns det dock inga skillnader mellan utredningsalternativen. Här saknar Ekerö kommun alltså en variant där pendelbåttrafiken på linje 89 intensifieras ordentligt så att den kan utgöra huvudlänken mellan kommunens centralort och centrala Stockholm. Pendelbåten som Mäläröarnas pendeltåg. Sjötrafikutredningen bör därför kompletteras med denna variant. Frågan om tillåtna hastigheter i trafik bör därmed tas upp också, den önskade hastigheten får bli en förutsättning för den framtida upphandlingen av nya fartyg, inte minst i samband med svallvågor. Regelverket får inte begränsa potentialen redan på förhand, här får en lösning som passar allas intressen skapas.

För Ekerö kommun

Adam Reuterskiöld
Kommunstyrelsens ordförande