

”Projekt STOCKHOLMS BÅTTRAFIK 2013”**PENDELBÅTSTRAFIK I STOCKHOLMS INRE FARVATTEN**

Stockholm och angränsande kommuner växer idag längs sjösidorna mycket mer än vad som beräknats i RUFs. 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.



Enligt genomförd trafikprognos (Transek 2001) **med valt prognosår 2010**, kommer det att finnas en sammanlagd reseefterfrågan på drygt 3,5 miljoner årsresor exklusive trafik med Danderyd och Vaxholm (jämför 2,5 miljoner resor med Djurgårdsfärjorna mellan Slussen, Skeppsholmen och Allmänna Gränd). Med prognosår 2020 alternativt 2025 vet vi att reseefterfrågan kommer att öka högst avsevärt.

Pendelbåtstrafiken bör med befintlig Landstingsorganisation drivas av Waxholmsbolaget men ska vara en åretruntrafik helt integrerad med SL's övriga kollektivtrafik med bara två turlistor och med samma månadskort och kuponger som gäller på SL's pendeltåg, tunnelbana, spårvagnar och bussar!

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

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".

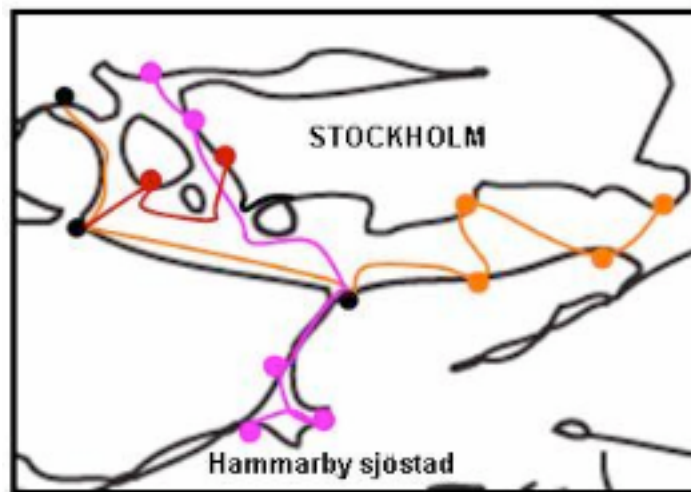
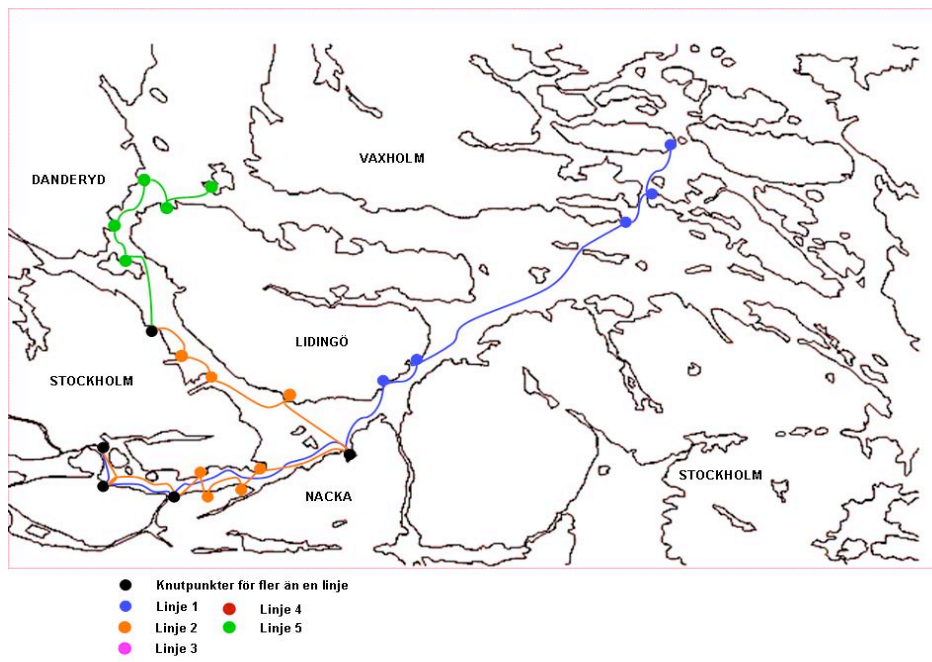
Linjedragning

En pendelbåtstrafik fullt utbyggd kan innefatta följande linjer,

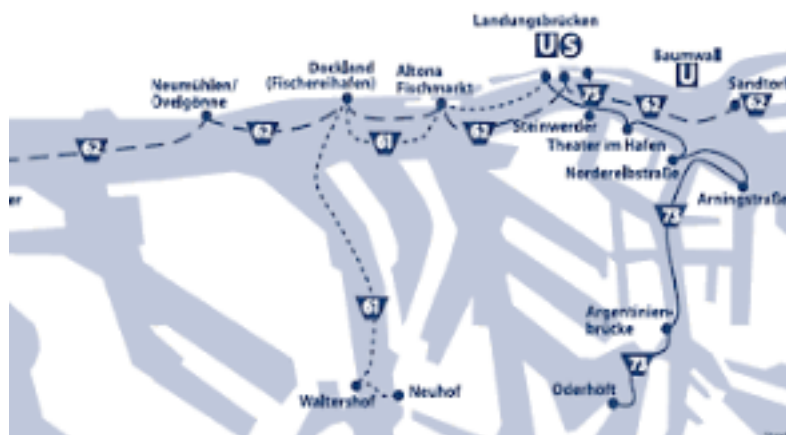
Linje 1	Strömkajen – Slussen – Saltsjökvärn – Nacka Strand – Klippudden – Hasseludden – Gåshaga – Riset – Granholmen – Karlsudd – Höganäs – Vaxholm
Linje 2	Strömkajen – Slussen – Saltsjökvärn – Danviksstrand – Biskopsudden – Finnboda – Kvarnholmen – Blockhusudden – Nacka Strand – Fjäderholmarna – Dalenum – 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 – Storholmen – Mor Annas Brygga (Lidingö)

Ovan 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.

Linjekartor



För jämförelse bifogas även nedan en linjekarta från HADAG Seetouristik und Fährdienst AG, Hamburg där deras linje 62 trafikeras av 8 specialutvecklade 1-mansbetjänade båtar i 15 minuters trafik, vardagar mellan 05.15 till 00.13 och lördag/söndag 05.45 till 00.13



Knutpunkter och anslutningspunkter

Viktigt i Pendelbåtstrafikens linjedragning är knutpunkter och anslutningspunkter till övrig kollektivtrafik som tåg, T-bana, spårvagn och bussar

De viktigaste knutpunkterna är Slussen, Saltsjökvärn och Ropsten.

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 enkelt kan ordna en direkt övergång till SL-terminalen med rulltrappa upp till en inglasad gångbro över Stadsgårdsleden.

Saltsjökvärn 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 Saltsjökvärn).

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.

Till skillnad mot tidigare Sjöbussförslag har inkluderats en linje med pendelbåtstrafik mellan Ropsten – Tranholmen – Stocksund – Djursholm – Storholmen – Lidingö.

Eftersom öarna längs linje 5 inte har någon annan året runt kollektivtrafik måste denna linjen till skillnad mot övriga linjer:

- 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 "säsongförlängning" 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.

Fartyg

Linje 1	trafikeras med isgående fartyg för 250-350 passagerare
Linje 2	trafikeras med isgående Pendelbåtar för 250 passagerare
Linje 3	trafikeras med isgående Pendelbåtar för 250 passagerare
Linje 4	trafikeras först med befintliga Djurgårdsfärjor som så småningom byts mot isgående Pendelbåtar för 250 passagerare
Linje 5	trafikeras med låga isgående Pendelbåtar för 100 passagerare och rullande gods – låga med hänsyn till gamla Lidingöbron

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

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



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

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

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:

Lidingöbanan	44,1 kr	
Saltsjöbanan	36,3 kr	
Sjöbuss	34,4 kr	2 mans besättning
Innerstadsbuss	28,5 kr	
Snabbspårvägen	25,0 kr	
Sjöbuss	24,0 kr	1 mans besättning

Antalet båtar anpassas efter överenskommen turtäthet.

OBS! Trafiken mellan Hammarby Sjöstad och Sofia går idag vardagar mellan 06.00 – 00.05 med 15 minuters turtäthet.

SUMMERING

Pendelbåtstrafik blir ett attraktivt tillskott för en av världens vackraste städer

- Tvärsöver är alltid närmare än runtomkring
- Samordnad trafik via effektiva anslutningar mellan båt och landtrafik, framförallt Slussen, Saltsjökvarn och Ropsten ger ökad effektivitet av Stockholms totala kollektivtrafik
- Reguljära båtförbindelser 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 barnvagn och cykel
- Allt i samma plan - handikappanpassat både vid kaj och ombord
- Positiva miljöeffekter
- Binder samman Storstockholms olika delar
- Berörda områden blir mer attraktiva och tillgängliga
- Tillgång för Stockholms alla vattennära turistattraktioner
- Pendelbåtstrafiken utvecklar mer turism och nya arbetstillfällen skapas