

Handläggare: Gert Abelt
Staben

2003-01-15

Tel: 508 270 66
gert.abelt@gfk.stockholm.se

Dnr 02-335-3352:1

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Införande av biogasdrivna sjöbussar. Motion (2002:52) av Svante Linusson (sp).

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden besvarar kommunstyrelsens remiss av motion 2002:52 med gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande.

Olle Zetterberg

Lennart Gustafsson

SAMMANFATTNING

Rubricerade motionen har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden för yttrande senast 2003-01-31.

Motionären föreslår att ett nät av biogasdrivna sjöbussar för vattenburen kollektivtrafik på Stockholms inre vatten införs.

Frågan har varit föremål för diskussioner och utretts i flera tidigare sammanhang. Något större projekt har dock ännu inte genomförts. F.n. upprätthåller staden båtförbindelse mellan sjöstaden och Norra Hammarbyhamnen. Kontoret har även givits i uppdrag att inleda samtal med SL om fortsatt båttrafik mellan Hammarby Sjöstad och Nybrokajen.

Hösten 1999 påbörjades ett utvecklingsarbete mellan staden, Nacka kommun och Lidingö stad samt näringslivet med syfte att skapa reguljär sjöburen kollektivtrafik mellan Nacka, Lidingö, Hammarby Sjöstad, Fjäderholmarna och centrala Stockholm och på så sätt höja attraktiviteten och öka tillgängligheten i de sjönära utvecklingsområdena. Målet är att öka

framkomligheten i transportsystemet samt att utveckla och utvärdera en ny miljöanpassad teknik för persontrafik på vatten.

Kontoret anser att utvecklande av sjöburen kollektivtrafik med biogasdrivna sjöbussar på Stockholms vattenvägar är mycket intressant. Det skulle sannolikt öka attraktionskraften för Hammarby Sjöstad liksom andra befintliga och tillkommande bostads- och arbetsplatsprojekt i sjönära lägen om trafiken kom igång.

Landstinget har i tidigare skede inbjudits att medverka i utvecklingsarbetet för projekt Sjöbussen men har hittills inte ansett det vara möjligt. Den nya landstingsmajoriteten har dock i sin politiska plattform och budget för 2003 uttalat att möjligheten att komplettera den landburna kollektivtrafiken med färjetrafik på Stockholms inre vatten bör prövas vilket öppnat nya förutsättningar en gemensam diskussion kring projektet. Det är mot den bakgrunden som utvecklingsgruppen aktiverats på sistone och kontoret deltar i arbetet som observatör eftersom det vore positivt för Hammarby Sjöstad om trafiken kom igång. Vi har dock gjort klart att finansieringen och driften av kollektivtrafik är en landstingsfråga.

UTLÅTANDE

Remissen

Motionen har förutom till gatu- och fastighetsnämnden remitterats till stadsbyggnadsnämnden för yttrande senast 2003-01-31.

Motionen

I motionen yrkas att kommunfullmäktige beslutar ge berörda nämnder och styrelser i uppdrag att införa ett nät av biogasdrivna sjöbussar i Stockholm.

I motionen framhålls att det borde vara en självklarhet med vattenburen kollektivtrafik i Stockholm som trafikerar innerstadens vatten liksom in mot Mäläröarna samt ut mot Saltsjön. Den skulle innebära en avlastning av den landburna kollektivtrafiken samtidigt som framkomligheten på vägnätet för bussar, nyttotrafik och den nödvändiga biltrafiken förbättras.

Som exempel på lyckade försök med vattenburen trafik pekar motionären på den båtförbindelse som f.n. finns till och från Hammarby Sjöstad.

Bakgrund

Frågan om att nyttja Stockholms inre vattenvägar för sjöburen kollektivtrafik har varit föremål för diskussioner och utretts i flera tidigare sammanhang. Hittills har dock detta inte lett fram till att något större projekt genomförts.

Den under senare år allt ökande byggnationen av såväl bostäder som arbetsplatser kring Stockholms stränder har varit en starkt bidragande orsak

till det nyväckta intresset för kollektiva och miljövänliga båtförbindelser på Stockholms inre vatten.

F.n. upprätthåller staden, inom ramen för projektet Hammarby Sjöstad, båtförbindelse med ms Lotten mellan sjöstad (Ångbåtsbryggan) och Norra Hammarbyhamnen (Tegelviksgatan). Nuvarande kontrakt mellan staden och färjeentreprenören löper t.o.m. år 2004. I samband med utställningen BoStad02 initierades båttrafik med ms Emilie mellan Nybrokajen och Hammarby Sjöstad. Driften finansierades av staden t.o.m. den 30 november 2002. Efter att stadens avtal med redaren upphört kunde trafiken inte längre upprätthållas.

Gatu- och fastighetsnämnden behandlade vid sitt sammanträde den 17 december frågan om fortsatt drift med ms Emilie efter den 30 november med anledning av skrivelser dels från Svante Linusson (sp), dels från Viviann Gunnarsson och Christopher Ödmann (båda mp). Nämnden anförde i sitt beslut att "Stockholms stad inte är huvudman för kollektivtrafiken i staden och därför inte äger frågan. Det är därför önskvärt att förutsättningarna för att driva trafiken vidare, såväl tillfälligt som mer långsiktigt, prövas i samråd med huvudmannen för kollektivtrafiken i staden och länet".

Hösten 1999 påbörjades ett samarbete mellan AP Fastigheter och staden genom LIP-kansliet samt projekt Hammarby Sjöstad för att se över frågan om båttrafik mellan Hammarby Sjöstad, Södermalm, Nacka Strand och Nybroviken. Numera deltar även Lidingö stad, Nacka kommun, Kooperativa Förbundet, NCC, HSB och Telegrafberget i projektet.

Syftet med projektet är att skapa reguljär sjöburen kollektivtrafik mellan Nacka, Lidingö, Hammarby Sjöstad, Fjäderholmarna och centrala Stockholm och på så sätt höja attraktiviteten och öka tillgängligheten i de sjönära utvecklingsområdena. Målet är att öka framkomligheten i transportsystemet samt att utveckla och utvärdera en ny miljöanpassad teknik för persontrafik på vatten. Ett arbete har bedrivits för att utveckla lågsvallande biogasdrivna båtar med höga energi- och miljöprestanda.

Projektet har utrett de trafikekonomiska förutsättningarna för den tänkta båttrafiken. Enligt den trafikanalys, med prognosår 2010, som gjorts kommer den fullt utbyggda färjetrafiken med 10-11 båtar och ca 15 anöringsbryggor att få en total reseefterfrågan på närmare 9000 resor per dygn.

Det kommer sannolikt att ta ett antal år innan den antagna volymen kan uppnås. Verksamheten kommer därför inledningsvis att gå med underskott. Projektägarna/huvudmännen behöver därför tillskjuta ekonomiska bidrag för att täcka underskottet. Projektet gör dock bedömningen att färjetrafiken på sikt, med undantag för vissa initialt tagna investeringskostnader, skall kunna stå på egen ekonomisk grund.

I första hand föreslås en treårig försöksperiod med fyra eller sex färjor som ska trafikera sex till åtta bryggor. En utvärdering skall därefter göras avseende teknik, säkerhet, trafikering och underlag samt ekonomi.

Utvärderingen skall ligga till grund för beslut om fortsatt verksamhet eller avveckling.

Kontorets förslag/synpunkter

Kontoret anser att utvecklande av sjöburen kollektivtrafik med biogasdrivna sjöbussar på Stockholms vattenvägar är mycket intressant. Det skulle sannolikt öka attraktionskraften för Hammarby Sjöstad liksom andra befintliga och tillkommande bostads- och arbetsplatsprojekt i sjönära lägen om trafiken kom igång.

Båttrafiken bör också kunna ge vissa positiva effekter ur såväl framkomlighets- som miljösynpunkt även om avlastningseffekten på väg- och gatunätet blir marginell. Båttrafiken med sjöbussarna bör även kunna ge staden ytterligare en turistmässig attraktion.

Landstinget har via staden samt Nacka och Lidingö kommuner i tidigare skede inbjudits att medverka i projekt Sjöbussen men har hittills inte ansett det vara möjligt. I den nya landstingsmajoritetens plattform för mandatperioden 2002-2006 sägs att ”som ett komplement till kollektivtrafik på land skall möjligheterna prövas med miljöanpassade färjelinjer på Stockholms inre vatten, exempelvis med Nacka, Lidingö och Ekerö som färjelägen”. Ett utredningsuppdrag med denna inriktning har också aktualiserats i landstingets budget för 2003. Kontoret är berett att medverka i ett sådant arbete.

Det är också mot den bakgrunden som utvecklingsgruppen aktiverats på sistone och kontoret deltar i arbetet som observatör eftersom det vore positivt för Hammarby Sjöstad om färjetrafiken kom igång. Förnyade kontakter kommer att tas med landstinget vilket kontoret ser som positivt. Kontoret har dock gjort klart att finansieringen och driften av kollektivtrafik är en landstingsfråga.

SLUT