

2016-05-20

TJÄNSTESKRIVELSE
KFKS 2016/77

Kommunstyrelsen

Utredande av förutsättningar för båtpendling

Motion den 1 februari av Christina Ståldal, Mikael Carlsson, Efsen Goltom, Bosse Ståldal (NL)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige avslår förslagen i motionen med motiveringen att utredningar om kollektivtrafikens förutsättningar bör drivas av landstingets trafikförvaltning, att dialog om ett fördjupat samarbete i frågan redan pågår med landstinget och att försök som kan visa på ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av båtpendling redan är satta.

Sammanfattning

Motionärerna föreslår att kommunen i samverkan med berörda intressenter tar initiativ till att utreda förutsättningar för en daglig båtpendling från Boo och övriga Nacka in mot Stockholm under hela året. Utredningen ska analysera tänkbara platser liksom belysa tänkbara ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av en utökad båtpendling.

Natur- och trafiknämnden ser landstingets trafikförvaltnings pågående pendlarbåtsförsök samt forsknings- och utvecklingsprojekt med en elbåt på linje 80 som drivs av 100 % förnybar energi som ett viktigt led i att följa upp tidseffektivisering och miljöbesparingar. Nämnden är i sitt förslag till beslut till kommunfullmäktige positiv till om landstingets trafikförvaltning vill driva liknande försök för fler platser, men ser inte att ett sådant projekt bör drivas främst av Nacka kommun i närtid. Däremot skänka tillämpliga slutsatser från trafikförvaltningens pågående projekt användas för att planera för ett växande Nacka. Stadsledningskontoret instämmer i grunderna för natur- och trafiknämndens förslag att avslå förslagen i motionen.

Förslagen i motionen

I takt med att trafik och bilköer ökar alltmer i Nacka vill Nackalistan se att det utvecklas fler alternativa färdmedel. Nacka är omgivet av vatten som skulle kunna tas till vara för att färdas med båt året om. Motionärerna menar att en ökad båtpendling sannolikt inte innebär en stor mängdpåverkan på trafiken, men kan utgöra en mindre avlastning med resenärer som



nyttjar båten för arbetspendling in mot Stockholms innerstad. En viktig förutsättning menar Nackalistan är att biljettkostnaderna blir konkurrenskraftiga mot övriga resekostnader. Platser som föreslås för utredning för båttrafik som avlastning av vägsystemet är Tollare och Telegrafområdet i Boo. Nackalistan menar också att detta kan medföra att behovet av parkeringsplatser begränsas när närboende går eller cyklar till bryggan. Övriga platser som föreslås för utredning är Boo brygga, Lännersta, Björknäs, Hasseludden, Risets brygga och Anneberg.

Motionärerna vill

- Att kommunen snarast och i samverkan med berörda intressenter tar initiativ till att utreda förutsättningarna för en daglig båtpendling från Boo och övriga Nacka in mot Stockholm under hela året.
- Att tänkbara platser för båtpendling i Nacka analyseras.
- Att utredningen belyser tänkbara ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av en utökad båtpendling.

Natur- och trafiknämndens utredning och bedömning

Natur- och trafiknämnden föreslog vid sitt sammanträde den 21 april 2016, § 90, att kommunfullmäktige skulle avslå förslagen i motionen.

Som underlag för nämndens beslut förelåg följande.

Vattenvägen som en avlastning och gen transportväg när trafiksystemet i övrigt är överbelastat är lockande. Det finns en charm i åka ut på öppet vatten, slippa bilköer och kunna ta raka vägen på redan tillgänglig infrastruktur, vattnet. Det finns även många faktiska fördelar, som just tids- och miljövinster i vissa relationer, beroende på fartyg och smidig angöring. Dock finns det även många begränsningar på vattenvägen, som t.ex. rådande fartbegränsningar och svårigheter att lägga till på ett effektivt sätt på platser med hård sjögång. Sträckor med rådande fartbegränsningar är exempelvis Baggensstaket och Skurusundet. Vidare kräver en del av de föreslagna platserna att man åker runt hela Nackalaget vilket skapar ytterligare tidsåtgång. En grov tidsuppskattning från olika platser med olika hastigheter ger nedan bedömning:

Restider i minuter mellan delsträckor för pendelbåt, alternativa sträckningar inom Nacka kommun			
waypoints	Pendelbåts fartkapacitet		
	18 knop	22 knop	30 knop
1. Boo brygga			
2. Lännersta	18	18	18
3. Tollare	8	8	8
4. Telegrafberget	20	19,5	19
5. Jarlaberg	9	8	6
6. Nacka strand	2	1,5	1
Restid totalt	57	55	52

För resa vidare från Nacka strand längs med linje 80 mot Stockholm läggs 30 min på restid totalt, dvs. 87, 85, 82 min



Från Boo brygga till Lännersta tar det alltså 18 minuter i en hastighet av 18 knop, och mellan Lännersta och Tollare tar det 8 minuter. Att åka med båt från Tollare in till Nybroplan i morgonrusningen skulle ta ca 60 minuter, vilket kan jämföras med nuvarande restid kollektivt landvägen som tar ca 40 minuter beroende på exakt vilken målpunkt man väljer. Naturligtvis kan dessa tider variera både på land och till sjöss beroende på vilka förhållande som råder, som köer och sjögång. Dock gör kollektivtrafikkörfält och prioritering i signalreglerade korsningar att framkomligheten för bussarna oftast är god.

Med förbättrade båtar, effektivare angöring och vid lugn sjögång finns det en potential att nyttja en del av föreslagna sträckor, kanske främst från Telegrafberget och Jarlaberg/Bergsgård. Effektiviseringar av olika slag samt utökade linjer håller Trafikförvaltningen, som är en del av landstinget, på att delvis utvärdera genom ett forsknings- och utvecklingsprojekt med en elbåt på nuvarande pendelbåtlinje 80. Båten drivs av 100 % förnybar energi. Utöver detta försök finns en utredning om modernt pendelbåtstonnage. Vidare har Trafikförvaltningen även andra försöksprojekt på gång med linjer i Mälaren (ny pendelbåtlinje på Riddarfjärden med start januari 2016 samt en kommande linje mellan Ekerö-Stockholm med start augusti 2016). Dessa kan ge värdefull information gällande nya målpunkter och förutsättningar för effektiv båtpendling. Utvärderingen av försöken kommer att ge underlag för beslut om vidare inriktningar hos Trafikförvaltningen. Naturligtvis är inte förutsättningarna där exakt desamma som de i Nacka, men det gäller båtlinjer på längre sträckor parallellt med väginfrastruktur med busstrafik.

Trafikenheten har ett kontinuerligt samarbete med Trafikförvaltningens sjötrafikstrateg och dess strategiska avdelning där utvecklingen av sjötrafiken sker. Under 2016 väntas en avsiktsförklaring om ett utökat samarbete kunna tecknas. Det finns då ytterligare möjligheter att påtala Nacka kommuns behov av utökad kollektivtrafik ur ett helhetsperspektiv med buss, järnväg och sjötrafik tillsammans, och i takt med att nya områden planeras och byggs kommer detta att tydliggöras.

Genom de exploateringsprojekt som planeras och byggs finns också en dialog med byggherrar och fastighetsägare om markanvändningen av kustlinjen. I många projekt byggs det redan nu bryggor och kajer som kan nyttjas framöver.

Natur- och trafiknämnden anser slutligen att kollektivtrafik bör drivas av landstinget, inte av kommunen. Detta gäller också utredningar om kollektivtrafikens förutsättningar.

Stadsledningskontorets förslag

Stadsledningskontoret delar natur- och trafiknämndens bedömning att utredningar om båtpendling är landstingets ansvar och att förslagen i motionen ska avslås.

Förslagets ekonomiska konsekvenser

Förslaget till beslut ger inga ekonomiska konsekvenser.



Det är svårt att analysera vad ett bifall till förslagen i motionen skulle innebära för exakta kostnader för kommunen. Kostnaden för att utreda olika linjer och dess effekter beror ju helt på omfattning och detaljeringsgrad av utredningen. Det finns inget som upplägg färdigt att göra en kostnadsanalys på, men en grov uppskattning är ca 250 000 kronor.

Konsekvenser för barn

Konsekvenserna av detta förslag för barn är små eftersom det handlar om i första hand pendlingsresor för vuxna till jobb och utbildning. Att fler väljer att resa kollektivt är dock en generell hälsovinst, något som också gynnar barn. Om fler väljer att resa kollektivt istället för att köra egen bil, gynnar det trafikmiljön i stort och kan uppmuntra fler barn att trafiksäkert själva ta sig till fots och med cykel till skola och fritidsaktiviteter.

Bilagor

Natur- och trafiknämndens beslut den 21 april 2016, § 90
Motion

Dag Björklund
Natur- och trafikdirektör
Stadsledningskontoret

Mikael Ranhagen
Enhetschef
Trafikenheten