

Motion av Sten Erson-Wester (kd) och Jan Stefansson (kd) om kollektivtrafik på Stockholms inre vattenvägar och landstingets deltagande i projektet Sjöbussen

Vid sidan av sjukvården är kollektivtrafiken landstingets viktigaste kärnuppgift. Detta verkställer landstinget via de två bolagen AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) respektive färdtjänstförvaltningen. Med rätta är vi i grunden stolta över det stora utbudet och stora ansträngningar görs för att säkerställa kvaliteten i trafiken. Stockholm växer och det ställer nya krav och det är viktigt att landstinget är lyhört för att kunna möta efterfrågan och anpassa trafikutbudet optimalt. Det är inte alltid enkelt att kunna planera hur trafik utvecklas. Ett exempel är Tvärbanan som hade många kritiska röster mot sig under planeringen. När trafiken startade visade det sig att efterfrågan blev mycket större än de flesta kunde föreställa sig.

För ett par år sedan gjordes en studie på Regionplane- och trafikkontoret som översiktligt analyserade förutsättningarna för båttrafik på Stockholms inre vattenvägar. Den studien resulterade i att en majoritet i landstinget konstaterade att kunskaperna inom området var bristfälliga men också att det fanns ett begränsat antal båtlinjer som kunde vara intressanta. Vidare slogs det fast att fördjupade studier i första hand var en fråga för berörda kommuner och privata intressenter. Landstinget förklarade sig berett att stå till förfogande i eventuella samtal om intresse från andra parter anmälades.

Nu har just detta hänt. Det finns ett seriöst projekt, "Sjöbussen" – Projekt Stockholms Biogasbåtar, som syftar till att utveckla biogasbåtar som ett komplement till landstingets kollektivtrafik. Idén bygger på att Stockholms vattenvägar skulle kunna vara ett alternativ till asfalterade vägar som alltför ofta proppas igen av för mycket trafik i rusningstid. Planerna innefattar bl.a. att båtarna till en början skulle kunna gå från Nybroplan till Nacka och Hammarby Sjöstad och sammanbinda Lidingö med Nacka. Många resenärer skulle få en avkortad färdväg i en trevlig miljö. Projektet har utvecklat och konstruerat en ny typ av båt, för drift med biogas, biogas som tillverkas och levereras av Stockholms Vatten inom trafikområdet. Båten är konstruerad med höga miljökrav och med största anpassning för handikappade. Projektet utgör en del i stadens strategi för att få en bred användning av biogas som ersättning för fossilt fordonsbränsle, i första hand diesel. Förarbeten och projektering har skett i samråd med Stockholms Hamnar, Sjöfartsverket, Stockholms Miljöförvaltning, Kungliga Tekniska Högskolan KTH, Stockholm Vatten, Statens Sprängämnesinspektion och Länsstyrelsen i Stockholms Län. Sedan årsskiftet 2000/01 ingår följande i en styrgrupp för projektet: AP Fastigheter region Nacka Strand, Hammarby Sjöstad/Stockholm, KF, HSB, NCC, Telegrafberget, Skandia, Nacka kommun, Lidingö och LIP-kansliet i Stockholm. Styrgruppen har ställt ett brev till SL:s styrelse med en inbjudan att delta i ett pilotprojekt med tre biogasbåtar under en försöksperiod om tre år. Tyvärr har detta avvisats. Ett skäl som angetts är att SL enligt sin bolagsordning inte får engagera sig i kollektivtrafik på vatten.

Idag ansvarar Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) för den vattenburna trafiken, huvudsakligen i skärgården. På Stockholms inre vattenvägar trafikerar man av hävd Djurgårdsfärjorna Slussen-Djurgården (Allmänna Gränd) samt sommartid även Nybroplan-Allmänna Gränd. Nya bryggor har genom åren inrättats vid Wasamuséet och på Skeppsholmen. Men i övrigt har inte mycket hänt under de senaste hundra åren. Stockholms, Lidingös och Nackas befolkning har dock ökat kraftigt. I trafikeringsområdets upptagningsområde beräknas såväl befolkning som antalet arbetsplatser fördubblas inom den närmaste tioårsperioden., från ca 28.000 boende och 27.000 arbetsplatser till ca 60.000 boende och 55.000 arbetsplatser. Visserligen finns det kollektivtrafik till lands – som också

successivt kommer att byggas ut. Emellertid ligger vattnet emellan. Enligt vårt synsätt bör inte vattnet utgöra ett hinder för utbyggd kollektivtrafik, utan ett bra medel. Entusiasmen för projektet är stor hos fastighetsbolag, arbetsgivare och boende utefter de planerade resrutterna. Äntligen kan restiderna till och från arbetet bli kortare. Att projektet dessutom har tydlig miljöprofil är ett självklart plus. Även berörda kommuner och stadsdelar har insett fördelarna att öppna vattenvägarna för reguljär pendelbåtstrafik. Nacka, Lidingö, Stockholm och Hammarby är ju alla "sjöstäder".

Den partner som hittills har saknats är således landstinget, som dessutom är ytterst ansvarig för kollektivtrafiken i länet.

En naturlig samtalspartner i detta sammanhang är således SL eftersom det här gäller områden som idag kollektivtrafikförsörjs av i första hand bussar. Men det finns följaktligen formella hinder för SL att delta i ett samarbete kring en dylik idé eftersom det i bolagsordningens fjärde paragraf tydligt står att bolaget ansvarar för persontransporter **till lands**. Denna formulering är olycklig. 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. Landstingsstyrelsen i sin egenskap av ägare till AB Storstockholms Lokaltrafik borde därför skyndsamt se över bolagsordningen i syfte att förändra fjärde paragrafen så att den nuvarande begränsningen försvinner. I avvaktan på att formella beslut ska vinna laga kraft bör en tydlig signal gå till bolagets styrelse och VD att man på ett seriöst sätt ska pröva idén om ett samarbete kring projektet med biogasbåtar som ett alternativ till landbaserad kollektivtrafik genom att delta i ett till tid och omfattning begränsat projekt. En närmare analys kommer att visa om projektet efter en treårsperiod har tillräcklig livskraft.

Fördelar som kan anges är bl a att det är fråga om en attraktiv pendelbåttrafik som kan locka bilresenärer och ge nya resvanor, att en snabb kollektivtrafik skapas utan ny tung infrastruktur, att miljöanpassad teknik minskar växthuseffekten och är mer energieffektiv, att bullerspridning kommer att beaktas (båtarna mindre än en buss). Det är en rationell, snabb och billig transportform som sammanbinder Storstockholm. Berörda områden blir mer attraktiva och tillgängliga. Effekterna av svall blir minimala, vägnätet kan avlastas, restiderna kan kortas. På båtarna finns möjlighet att ta med cykel och barnvagn och sist men inte minst – de är fullständigt handikappanpassade.

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. Vi ser det som en självklarhet att Stockholm måste bli bättre på att använda vattenvägarna för att lösa de kapacitetsproblem vi har både på asfalt och räls. Nu ges ett ypperligt tillfälle att delta i ett mycket seriöst projekt, såsom en av flera aktörer.

Vi föreslår därför landstingsfullmäktige besluta

att landstingsstyrelsen ges i uppdrag att skyndsamt se till att landstinget genom AB Storstockholms Lokaltrafik, Waxholms Ångfartygs AB eller på annat sätt blir en av flera intressenter i projektet "Sjöbussen" och således tackar ja till inbjudan att delta i ett pilotprojekt med tre biogasbåtar under en försöksperiod om tre år, vari innefattas att landstinget i egenskap av ytterst ansvarig för kollektivtrafiken i länet även deltar ekonomiskt, så att Stockholms inre vattenvägar mycket snart skall kunna användas på ett för kollektivtrafikanterna optimalt sätt,

att landstingsstyrelsen i sin egenskap av ägare till AB Storstockholms Lokaltrafik skyndsamt ser över bolagsordningen i syfte att förändra fjärde paragrafen så att den nuvarande begränsningen avseende att SL inte får ansvara för kollektivtrafik på vatten försvinner.

Stockholm den 8 oktober 2002

Sten Erson-Wester

Jan Stefansson