



## FÖR EN HISTORISK UTBYGGNAD AV PENDELBÅSTRAFIKEN I STOCKHOLM

Med denna rapport presenterar vi nio nya pendelbåtlinjer som Centerpartiet vill införa i Stockholms län. Våra viktigaste prioriteringar är att inom en femårsperiod utveckla två nya pendelbåtlinjer och förlänga en linje.

Vi vet att pendelbåtstrafiken får människor som tidigare valde att pendla med bil i stället pendla kollektivt vilket är viktigt för den gröna omställningen och för minskad trängsel. Genom att bygga ut pendelbåtstrafiken skapar vi en mer attraktiv region med en kollektivtrafik i världsklass.

Vi vill jobba vidare med metoden att först testa trafiken under 2–3 år. Efter testperioden ska beslut tas om linjerna har tillräckligt underlag eller om de behöver förändras eller helt enkelt avbrytas.

Dessutom vill vi utveckla biljettsamarbeten med privata aktörer. Under en 10-årsperiod vill vi fortsätta utbyggnaden av pendelbåtlinjer med ytterligare sex linjer.

För att klara den kraftiga utbyggnaden och ökad turtäthet i det befintliga linjenätet är det viktigt att Region Stockholm snabbt bygger ett nytt enhetligt pendelbåtstonnage. Det nya tonnaget ska ha den senaste tekniken för att minska svallet och motståndet i vattnet.

Vi tror att ny teknik kan göra elektrifierade pendelbåtsresor relevant i närtid för både korta och långa pendelbåtlinjer och konkurrera med bilen om restiden till och från olika punkter och knyta ihop olika delar av regionen. Stockholms era som sjöstadsregion har bara börjat.

### Återupprätta Stockholm som pendelbåtsstad

Runt sekelskiftet var ångslupen ett självklart transportmedel mellan stadsdelar. På de inre farvattnen i Stockholm samsades ångslupar, ångbåtar, segelfartyg och fritidsbåtar om vattenytan och stundtals var det tämligen trångt. Men sedan utvecklades den landbaserade kollektivtrafiken och sakta men säkert försvann i princip all kollektiv sjötrafik från Stockholms inre farvatten.

Under nästan hela 1900-talet var den kollektiva sjötrafiken på Stockholms vatten knappt existerande förutom Djurgårdsfärjorna. Efter att Centerpartiet åter kom in i landstinget och ledningen av Region Stockholm 2006 har sjötrafiken sakta men säkert byggts ut för att åter göra Stockholm till en pendelbåtsstad. Det började med linje 80 (Sjövägen). Vi har också infört linje 89 (Ekerölinjen) som blivit en succé. Vi har också provat linje 85 (Riddarfjärdslinjen) som dock fick väldigt låg beläggning, varför försöket inte permanentades.

Innan ett hållplatsläge närmare Slussen möjliggjorts bedöms den linjen inte hållbar. Sedan 2018 har linje 80 fått fler hållplatser genom att integrera den med den gamla linjen 81, och två nya pendelbåtsförsök har beslutats där ett har påbörjats, linje 83 mellan Vaxholm-Stockholm som sjuöskattes i augusti 2020, och linje 84 mellan Ålstäket (Värmdö) och Stockholm som planeras att starta under 2023.

Centerpartiet är dock långt ifrån nöjda. Vi vill återupprätta Stockholm som pendelbåtsstad. Vi ser pendelbåtar som ett effektivt och smart alternativ när landtrafiken korkas igen av trängsel och köer. Dessutom bidrar pendelbåtar med trivsel och stärker anknytningen till stadens och regionens historiska och geografiska vatten- och ö-landskap. Vattenvägarna har stor onyttjad kapacitet och om vi i större utsträckning nyttjar vattenvägarna kan vi avlasta landtrafiken och öka framkomligheten i regionen.

Region Stockholm har som mål att öka kollektivtrafikandelen med 5 procentenheter till 2030, för att minska trängseln och påverkan på klimat och miljö. Det är svårare än det låter

eftersom Stockholmsregionen redan innan pandemin hade en mycket hög kollektivtrafikandel, där resenärer idag behöver lockas tillbaka till kollektivtrafiken. Erfarenheten visar dock att pendelbåtstrafik är effektivt i att locka resenärer som tidigare tagit bilen. Därför ser vi också vår pendelbåtssatsning som en bra inkörsport för att få fler bilister att köpa SL-kort och upptäcka fördelarna med att resa kollektivt. Att ta med sig sin cykel är idag och ska fortsatt vara möjligt i pendelbåttrafiken. Centerpartiet vill också ha säkra cykelparkeringar vid bryggorna.

I denna rapport presenterar vi ett antal nya linjer som vi vill testa nästa mandatperiod. Linjesträckningarna är preliminära och den exakta linjesträckningen och bryggorna måste studeras i detalj vid ett införande. Detsamma gäller för turtätheten som kan behöva justeras utifrån efterfrågan.

Pendelbåtstrafiken är till skillnad från landtrafik svår att simulera. Beräkningsmodeller för samhällsekonomisk nytta och resandeunderlag träffar ofta väldigt fel från verkligheten. Därför har vi utvärderat nya linjer genom försöksverksamheter. En linje testas under en tid för att sedan utvärderas. Det ger en verklig bild av hur bra och effektiv en linje är. Vi vill därför testa ett antal nya linjer för att kunna bygga ut bra och effektiv pendelbåtstrafik i regionen.

## Ny teknik – en gamechanger

Centerpartiet vill beställa ett enhetligt och klimatsmart pendelbåtstonnage. På de kortare sträckorna i tätbebyggda områden kommer elfartyg fylla en viktig funktion då de är både tysta och emissionsfria. På längre sträckor kan en blandning av eldrift, HVO, vätgas och biogasfartyg bli aktuella. Pendelbåtstrafik är idag förhållandevis dyr och energikrävande per passagerarkilometer jämfört med buss, även om pendelbåtar ofta kan ta genare vägar än bussen.

Som Europas mest innovativa region är det naturligt att pendelbåtstrafiken ligger i framkant när det gäller nya tekniska lösningar.

Utvecklingen är snabb, och under 2023 testas elektriska bärplansbåtar i skarp trafik på linje 89 mellan Stockholm och Ekerö. Om den tekniken håller vad den lovar kommer kostnaden per personkilometer sänkas med 40 procent samtidigt som energibehovet minskas till en bråkdel, hastigheten kan fördubblas och klimat- och miljöpåverkande utsläpp helt elimineras och svall och buller minskar.

Genom inköp av fartyg med sådan prestanda kommer trafiken nästan att kunna fördubblas redan inom ramen för nuvarande kostnadsramar, samtidigt som pendelbåt kan bli den i särklass snabbaste kollektivtrafiken i mångdubbelt av reserelationer. Om försöket med en elektrisk bärplansbåt faller ut väl finns potential för fler linjer som går lite längre sträckor men som fortfarande håller en god restid, till exempel genom att förlänga pendelbåtlinjen från Stockholm-Vaxholm med en gren till Österåker.

Det planeras redan idag för två privata innovativa initiativ av Green City Ferries med höghastighetskatamaraner med både eldrivna och vätgasdrivna varianter. Den eldrivna höghastighetskatamaranen planeras trafikera sträckan Täby-Ropsten och den vätgasdrivna katamaranen planeras trafikera mellan Österåker och Skeppsbron.

Planerad start är 2024 för båda linjerna och Centerpartiet vill pröva att inkludera dessa i SL-trafiken med SL-taxa.

## Köp nya fartyg!

Att under nästa mandatperiod inköpa ett helt nytt, regionägt pendelbåtstonnage är en strategisk prioritering som både är ekonomiskt och miljömässigt smart, och som ger förutsättningar för kraftigt utbyggd trafik. Centerpartiet kräver att Region Stockholm införskaffar nytt pendelbåtstonnage under nästa mandatperiod.

Investeringskostnaden för nya fartyg varierar beroende på vilken typ av fartyg som upphandlas och hur många, men investeringen kommer även med konventionell

teknik att medföra effektivare upphandlingar av trafikens drift, och med potentialen som ny teknik och med standardiserade fartyg vara en mycket lönsam investering för Region Stockholm.

Idag körs sjötrafiken i Region Stockholm med 50 procent HVO. Bränslet har drabbats av prisökningar samtidigt som det finns en stor osäkerhet i och med att skattebefrielsen bara har förlängts med ett år. Detta påverkar klimatomställningen i sjötrafiken negativt.

Vi bedömer att Region Stockholm behöver inskaffa ett eget pendelbåtstonnage på mellan 10 och 20 fartyg. Antalet är beroende av i vilken utsträckning nya elfartyg, helt ska ersätta dagens upphandlade tonnage och behöver utredas närmare. Med befintlig prisbild kommer investeringarna att behöva uppgå till mellan 320 och 1200 miljoner kronor.

Teknikutvecklingen för miljövänliga pendelbåtar går fort och kan påverka prisbilden för nya fartyg. Med ny teknik är det möjligt att kostnaderna blir lägre. Eldrift medför minskad bränsleförbrukning och i sin tur minskade bränslekostnader, där investeringen med marginal kan räknas hem under fartygens livslängd och således är en lönsam investering för Region Stockholm.

## Finansiering

Våra förslag på nya linjer inom en femårsperiod uppskattas medföra en årlig kostnad på upp till 120 miljoner kronor.

Då bortser vi dock från ökade intäkter. Erfarenheten visar att många väljer att ställa bilen om de får möjlighet att pendla med båt. Det är personer som tidigare inte köpt SL-kort som nu gör det vilket kan väntas öka intäkterna för SL.

| Satsningar | Estimerad driftskostnad | Investeringskostnad |
|------------|-------------------------|---------------------|
|------------|-------------------------|---------------------|

| Nya linjer inom 5 år   | 120 miljoner / år* |                       |
|------------------------|--------------------|-----------------------|
| 10 nya fartyg          |                    | 320 miljoner kronor   |
| 20 nya eldrivna fartyg |                    | 1,200 miljoner kronor |
|                        |                    |                       |

\*Kostnad när alla tre linjerna är införda.

Trafikförvaltningen i Region Stockholm har i tidigare utredningar beräknat att fem nya pendelbåtar uppskattningsvis uppnår en investeringskostnad på 160 miljoner kronor. Om en operatör skulle ansvara för investeringen skulle fördyringen i driftskostnad uppnå cirka 140 miljoner kronor sett över 10 år.

Att köpa in egenägt kan förväntas vara mer kostnadseffektivt. En stor del av den fördyring som uppstår om en operatör skulle köpa in fartygen uppstår av att kapitalkostnaderna mer än fördubblas när en operatör investerar i nya fartyg, och att fartygen brukar skrivas av under avtalsperioden för trafiken.

För att hålla nere kostnaderna är det viktigt att föra dialog med både kommuner och byggherrar för samfinansiering. Byggbar mark blir mer värdefull om det finns båtpendling i anslutning. Båtpendling kan också öka status och framtidstro för bostadsområden med sociala utmaningar. Dessutom ger en ökad närvaro av människor vid kajer, bryggor och stränder möjligheter till restauranger och andra verksamheter som också kan generera intäkter.

Reklam är en viktig inkomstkälla i dagens kollektivtrafik och vi tror att den har minst lika stor potential inom pendelbåtstrafiken. Vi bedömer att möjligheterna till reklamintäkter både vid bryggor, ombord på båtarna och på utsidan av fartygen kan generera reklamintäkter som bör tas tillvara i betydligt större utsträckning än idag.

## Stadsnära varvsverksamhet

Idag finns det ett antal varv i nära anslutning till tätbebyggda områden. Bland annat varvet på Beckholmen och varvet i Kummelnäs. Dessa hotas på grund av allt starkare bullerregler. Samtidigt fyller dessa en otroligt viktig funktion för den kustnära sjöfarten och pendelbåtstrafiken i Stockholm.

Måste underhållet genomföras långt från de platser trafiken bedrivs ökar det kostnaderna kraftigt och minskar tiden fartygen kan användas. Därför är det viktigt att bygga smart så att bostäder inte tränger undan de så viktiga varvsverksamheterna som också är en del av kulturarvet av Stockholm som sjöfartsstad. Bullerlagstiftningen behöver reformeras så att det går att bygga närmare bullerstörda miljöer, och att boende inte i efterhand kan driva process för att få bort denna samhällsviktiga verksamhet.

## Samverkan med kommunerna

För att klara en kraftig utbyggnad av pendelbåtstrafiken krävs det att kommunerna tidigt är med på båten. Det är ofta kommunerna som är ansvariga för bryggor och kajer vilka är av största vikt för att kunna erbjuda en attraktiv pendelbåtstrafik.

Vi vill se standardiserade brygglösningar som gör det enklare för fartyg att angöra hållplatserna. Vi ser också gärna att lokaler för caféer, restauranger eller kiosker anläggs nära bryggorna vilket både kan ge intäkter, öka trivselen för resenärer och föra folklivet närmare kajerna.

## God flexibilitet i pendelbåtstrafiken

Centerpartiet vill införa tre nya pendelbåtlinjer i Stockholm under en femårsperiod. Dessa är en linje mellan Sundbyberg-Gamla stan/Slussen, Norra Ulvsunda-Hägersten och Ropsten-Täby. Centerpartiet vill också öka turtätheten på befintliga pendelbåtlinjer. För att uppnå både ökad turtäthet och nya pendelbåtlinjer behövs nytt tonnage för ökad

flexibilitet i systemet. Idag har Region Stockholm fyra egenägda pendelbåtar, djurgårdsfärjorna.

## Sommar- och vinterbryggor

Kollektivtrafik på vatten tenderar ibland att ha varierande behov beroende på olika säsonger. För att få mer flexibilitet i pendelbåtssystemet vill Centerpartiet att man har flexibla trafikavtal som tillåter flexibel användning av fartyg samt att man inför olika stopp för sommarbryggor och vinterbryggor.

Exempel på detta kan vara ett sommarstopp på Skärholmen genom en förlängning av linjen mellan Norra Ulvsunda-Hägersten till Skärholmen, eller ett vinterstopp med Djurgårdslinjerna på Strandvägen.

## Nya införda pendelbåtsförsök

Under mandatperioden har två pendelbåtsförsök beslutats som Centerpartiet gick till val på inför valet 2018. Den ena, linje 83 mellan Stockholm och Vaxholm har påbörjat sin försöksperiod och den andra Stockholm – Ålstäket linje 84 kommer påbörja sin försöksperiod under 2023. Om båda försöken faller ut väl vill Centerpartiet permanenta linjerna Vaxholm-Stockholm och Ålstäket-Stockholm. Då utökas Stockholms pendelbåtsnät med två nya linjer.

## Nya pendelbåtlinjer införda av Centerpartiet

### Vaxholm-Stockholm

#### Hållplatser

Rindö Grenadjärdsbryggan

Ramsö

Norra Tynningö

Rindö västra

Vaxholm

Fredriksberg

Stora Ekholmen

Höganäs

Vaxholmen

Karlsudd

Edlunda

Granholmen  
Riset  
Gåshaga brygga  
Hasseludden  
Klippudden  
Telegrafberget  
Nacka strand  
Kvarnholmen  
Slussen  
Strömkajen

### **Ålstäket-Stockholm ( införs 2023)**

#### **Hållplatser**

Ålstäket  
Norra Lagnö  
Koviksudde  
Riset  
Hasseludden  
Slussen  
Strömkajen

#### **Centerpartiet föreslår följande nya linjer för en femårsperiod framåt:**

##### **Sundbyberg– Gamla stan**

Centerpartiet vill se en linje med runt 20-minuterstrafik. Linjen ska trafikeras i båda sträckningarna. Vi bedömer att linjen skapar ett effektivt och snabbt samband in till de centrala delarna av Stockholm samt förkortar restiderna. En liknande linje (Norra Ulvsunda-Gamla stan) är redan utredd och rekommenderad i den av Centerpartiet initierade Sjötrafikutredningen. Vi bedömer att kostnaden blir cirka 50-60 miljoner.

#### **Hållplatser**

Sundbyberg Tuvanparken  
Norra Ulvsunda  
Solna strand  
Ulvsunda  
Huvudsta  
Minneberg  
Hornsberg strand  
Alvik  
Stora Essingen  
Lilla Essingen  
Kungsholmstorg  
Gamla stan (T-bana) /Slussen

### **Täby – Ropsten ( förlängning av linje 80)**

Denna linje skulle korta restiderna mellan Täby och Ropsten samt avlasta hårt trafikerade vägar. Linjen bör gå med 20- minuterstrafik under rusning. Vi bedömer kostnaden till cirka 20 miljoner årligen.

#### **Hållplatser**

Ropsten  
Tranholmen  
Ekudden  
Bastuholmen  
Näsby Park  
Viggbyholm  
Hägernäs

### **Norra Ulvsunda – Hägersten**

Denna linje binder ihop delar av regionen på ett nytt och tidseffektivt sätt. Vi vill att den ska gå med 20-minuterstrafik under rusningstid. Linjen innebär stora restidsvinster. Vi bedömer kostnaden till 30-40 miljoner kronor årligen. Denna linje är också redan utredd och rekommenderad i den av Centerpartiet initierade Sjötrafikutredningen.

#### **Hållplatser**

Norra Ulvsunda  
Solna Strand  
Ulvsunda  
Huvudsta  
Minneberg  
Hornsberg strand  
Alvik  
Stora Essingen  
Hägersten  
Skärholmen (sommarbrygga)

### **Centerpartiet föreslår följande nya linjer för en 10-årsperiod framåt:**

#### **Ekerö-Vårby**

Denna linje binder ihop Ekerö med fastlandets södra delar av regionen. Linjen bör ha en hög turtäthet. Vi bedömer att kostnaden för linjen är ca 8 miljoner kronor.

#### **Hållplatser**

Ekerö  
Vårby

**Fisksätra – Ropsten**

Hela ostsektorn är hårt belastad och fler båtlinjer som kan avlasta den hårt belastade landtrafiken är bra. Vi vill pröva en pendelbåtlinje mellan Fisksätra och Ropsten. Kostnaden bedöms till cirka 50 miljoner kronor per år.

**Hållplatser**

Fisksätra  
Saltsjö-Duvnäs  
Tollare  
Eknäs  
Skurusundet  
Nacka Strand  
Dalénum ( Lidingö)  
Frihamnen  
Ropsten

**Järfälla - Stockholm**

Järfälla är en snabbväxande kommun och har behov av fler alternativa transportsätt. Vi vill pröva en pendelbåtlinje mellan Järfälla och Gamla stan. Centerpartiet vill pröva trafik under morgonrusningen och eftermiddagsrusningen för att se vilket underlag och behov som finns. I dagsläget bedöms en linje från Järfälla/ Västerort ha för lång restid jämfört med spårtrafiken på land men med en modern pendelbåtsflotta med snabbare och miljövänligare teknik finns potential att linjen blir både snabbare och mer ekonomiskt hållbar. Därför vill Centerpartiet långsiktigt satsa på en utbyggd kollektivtrafik via våra vattenvägar från Järfälla in till city. Beräknad kostnad 40-50 miljoner kronor årligen.

**Hållplatser**

Stäket  
Ricksättra  
Riddersvik  
Lambarön  
Hässelby strand  
Blackeberg  
Drottningholm  
Höglandet  
Smedslätten

Ekensberg  
Stora Essingen  
Gröndal  
Lilla Essingen  
Kungsholms torg  
Gamla stan

**Hammarby sjöstad - Nybroplan**

Det finns redan idag en privatdriven pendelbåtlinje mellan Hammarby Sjöstad och Nybroplan. Vi vill pröva att inkludera den i SL-taxan. Beräknad kostnad cirka 10 miljoner per år.

**Hållplatser**

Hammarby sjöstad  
Masthamnen  
Allmänna gränd  
Nybroplan

**Riddarfjärdslinjen 2.0**

Riddarfjärdslinjen startades som ett försök 2016. Efter ett par försöksår kunde det konstateras att linjen hade ett lågt antal resande och därmed en hög kostnad per personkilometer. Därför fattades beslut om att försöket inte skulle förlängas utan försöket upphör när försöksperioden är slut. En av de stora anledningarna till det låga antalet resande är att båten inte kan trafikera Slussen på grund av Slussen ombyggnad. Centerpartiet anser att linjen bör återuppstå som Riddarfjärdslinjen 2.0 när Slussen är färdigbyggd.

Då kan den knyta ihop Södermalm med Kungsholmen på ett effektivt sätt. Linjen bör trafikeras med 15-minuterstrafik. Beräknad kostnad 15 miljoner kronor per år. På längre sikt vill vi undersöka möjligheten att utöka linjen till Münchenbryggeriet, Västerbroplan, Hornstull och Reimersholme. Det skulle skapa ett fullt utbyggt pendelbåtssystem på Mälarens innersta vatten.

**Hållplatser**

Slussen  
Gamla stan  
Södermälarsstrand

Kungsholmstorg

### **Ropsten – Danderyd**

Denna linje kopplar ihop med flera andra linjer till och från Ropsten och skulle potentiellt korta resvägar mot exempelvis Lidingö och Nacka. Beräknad kostnad är ca 20 miljoner kronor.

### **Hållplatser**

Ropsten

Stocksund

Himlabacken

Danderyds sjukhus