

Datum  
2011-08-11

Identitet  
TN 1108-170

Trafiknämnden

## **Utvärdering av försök med SL-kortens giltighet för kollektivtrafik på Stockholms inre vatten, pilotprojekt SjöVägen, hittills 2011.**

### **Bakgrund**

Genom beslut i SL:s styrelse 2010-04-27 och i Trafiknämnden 2011-01-25 skall SL-korten på försök gälla i båttrafiken på sträckan Nybroplan – Lidingö – Nybroplan. Försöket har pågått sedan hösten 2010, då med M/S Ballerina, och en utvärdering av försökets första del under år 2010 redovisades för Trafiknämnden 2011-03-08. Nedan följer en kompletterande redovisning som beaktar tiden därefter och tar sammantagen hänsyn till de båda utvärderingarna.

Efter en beskrivning av försökets upplägg följer en kort sammanfattning av de slutsatser som i nuläget kan dras av försöket. Därefter redovisas utvärderingarna av försöket närmare.

### **Försökets upplägg**

SL har för försöket tecknat samarbetsavtal med Vasakronan, som redan tidigare hade etablerat denna båttrafik i högtrafik. SL är genom avtalet med Vasakronan intressent i projektet SjöVägen, som är ett samprojekt med flera parter; Vasakronan, Nacka kommun, Kvarnholmen Utvecklings AB, HSB, JM, Elite Hotel Marina Tower samt Telegrafberget Fastighets AB. Det är SjöVägen som planerar och driver båttrafiken samt marknadsför denna. Denna s.k. pendelbåtstrafik har genomförts med olika båtar.

Försöket med biljettsamarbete innebär dels att SL:s Access-kort ska godtas som biljett på SjöVägens inhyrda båtar och dels att SL finansierar ytterligare 7-11 avgångar på vardagar, beroende på säsong, utöver de ursprungliga fem i högtrafik. SL ersätter SjöVägen genom avtalet med Vasakronan för mertrafiken enligt en förutbestämd modell. Varken SL:s kontantbiljetter, remsa eller SMS-biljetter berörs av försöket, liksom inte heller SL:s resegaranti. Resmöjligheterna med båttrafiken har funnits i SL:s Reseplanerare och hos SL Kundtjänst. SL:s biljetter har gällt även på SjöVägens helgtrafik men det är vardagstrafiken som utvärderats.

### **Slutsatser i korthet av utvärderingarna av försöket**

Utvärderingarna visar att båtresenärerna generellt är mer nöjda än resenärerna i den allmänna kollektivtrafiken, med undantag för störningsinformation och turtäthet.

Det genomsnittliga antalet resor i den allmänna kollektivtrafiken är ca 2,5 miljoner per dag, att jämföras med pendeltågslinjens ca 550 per dag (där det även är en högre variation över året). De flesta pendelbåtresenärerna reser flera gånger i veckan. Mestadels gäller det arbetsresor i högtrafik.

Utvärderingarna av försöket visar att resandet har ökat både på ny tillkomna och ursprungliga avgångar. Vidare ser man att SL-korten har tagit andelar från Sjövägens egna periodkort. Att SL:s biljetter gäller ombord har klart bidragit till resandeökningen men det är osäkert i hur stor utsträckning. Volymerna är även för små för att bedöma påverkan på det totala kollektivtrafikresandet och försäljningen av SL:s periodbiljetter.

När det gäller tillgänglighet och miljö måste relevant kravställning i dessa avseenden ske i samband med upphandling, för det fall pendelbåtstrafik ska införas i SL-trafiken på permanent basis.

### **Utvärderingarnas genomförande**

Utvärderingarna tar sikte på antalet resenärer och vilka biljetter som används, samt kundnöjdheten jämfört med SL:s planerade kollektivtrafik. Dessutom belyses översiktligt båtarnas tillgänglighet för funktionshindrade samt miljöaspekter.

SL har efter perioden vintern-våren 2010/2011 – som komplement till de undersökningar som gjordes ombord under 2010, då endast resenärer på de ursprungliga fem avgångarna intervjuades – gjort enkätundersökningar på alla avgångar efter samma mönster som Kvalitetsundersökningarna i SL:s allmänna kollektivtrafik. De sammantagna svaren ger upplysningar om betalningsformerna och dessutom om resandet, som kan nyttjas som planeringsunderlag för eventuellt fortsatta båttrafikupplägg.

Förutom enkätundersökningar har antalet resenärer räknats och redovisats för varje avgång och biljettviseringen registrerats genom SL Access-systemet och redovisats per dygn. När det finns ett bortfall i Accessviseringen torde handhavande och teknikproblem vara orsaken. Dessa båda parametrar ger information om utfallet av biljettsamarbetet.

Projektet SjöVägen har konstaterat att resandet har ökat. Att SL-biljetternas giltighet bidragit till detta är klarlagt enligt intervjuerna 2010, men det är osäkert att bedöma i hur stor grad. För att säkert avgöra ifall det totala kollektivresandet, eller försäljning av SL:s periodbiljetter och nyttjandet av dessa, har ökat, är volymerna för små.

## **Resandet**

Det genomsnittliga antalet SL resor är ca 2,5 miljoner per dag. På pendelbåtlinjen reser i genomsnitt ca 550 per dag, mest på senvåren. Av totala antalet pendelbåtresor våren 2011, ca 80 000, görs 16 000 på helger och 64000 på vardagar. Av dessa reser upp till 45 000 resenärer i högtrafik. De flesta reser flera gånger i veckan, och allra mest arbetsresor i högtrafik. Många båtresenärer reser även på annat sätt. Vi vet inte om de redan förut var SL-resenärer.

Med avgång menas en tur och retur Nybroplan – Lidingö - Nybroplan. Antalet resenärer på de ursprungliga morgon och eftermiddagsturerna har ökat väsentligt. Som mest ca 50% fler resenärer under varma årstider. Det innebär att ca 25-30 resenärer har tillkommit per avgång både i högtrafik (mest arbetspendling) och lika många mitt på dagen då det inte fanns någon trafik förut.

Slutsatsen är att resandet ökat både på nytillkomna och ursprungliga avgångar. Att SL:s biljetter bidragit till resandeökningen är klart, men det är osäkert att bedöma i hur stor grad. För att bedöma påverkan på det totala kollektivresandet och försäljning av SL:s periodbiljetter, är volymerna för små.

Ett fåtal avgångar har varit inställda. Dock är turtätheten så gles att det innebär olägenhet vid störningar och haverier. Trots detta är resenärerna övervägande mycket positiva till trafiken.

## **SL-Access periodkort**

Vilka biljetter de ursprungliga och tillkommande resenärerna har använt ger en bild av biljettsamarbetets utfall. Emellertid är totalantalet resenärer mycket litet i relation till alla SL-resor och den totala användningen av SL-biljetter. Detta medför en osäkerhet.

Av de i juni 2011 intervjuade ombord har 64 % SL-biljetter. Resten har SjöVägens egna biljetter, vilka har minskat i antal från ursprungsläget, trots att antalet resenärer totalt sett har ökat. SL-korten har således definitivt tagit andelar från SjöVägens egna periodkort. Enligt enkäterna 2010 är totalt 33% av resenärerna nya på båten i högtrafik, oavsett biljettyp. Om just dessa reste med SL förut vet vi inte. Ca 30% uppger att de åker oftare, inkluderat i de 60% som säger sig påverkats av taxan. En annan tredjedel säger sig inte alls påverkade av SL-samarbetet, men de kan ändå vara SL-resenärer. 42 % hade redan periodkort på SL. Av de övriga intervjuade har 37 % bytt från SL-remsa och andra enstaka biljetter till SL periodkort.

Fördelningen av SL-biljetter totalt, baserat på antal sålda kort är: 30-dagarskort 72 %, längre giltighet 5 %, kortare giltighet 23 %.

SL-Accesskorten i pendelbåtstrafiken fördelas på följande sätt:

- oktober 2010: 30-dagarkort 79%, längre giltighet 18% och kortare giltighet 3% (enkätsvar).
- mars-maj 2011: 30-dagarskort 72%, längre giltighet 24% och kortare giltighet 4% (faktiska registreringar).
- juni 2011: 30-dagarkort 67%, längre giltighet 30% och kortare giltighet 3% (enkätsvar).

Om just pendelbåtstrafiken genererat flera SL-biljetter totalt sett i länet går inte att avgöra på denna lilla volym.

SL-biljetterna som registrerats ombord vardagar mars-juni är 28 000. Under 18 veckor, ca 15 avgångar \*5 dagar blir det i genomsnitt 20 SL-Accesskort per avgång. Enligt enkäten utnyttjas ca 25 Accesskort per avgång i genomsnitt, allra mest i högtrafik.

### **Kvalitetsundersökning juni 2011**

Slutsatserna från årets enkät visar att båtresenärerna är nöjdare än SL kollektivet, utom vad gäller störningsinformation och att turtätheten är sämre. Troligen har man aktivt valt båtresan även när den tar längre tid. Enligt enkäten reser ungefär hälften nästan dagligen. Två av tre är arbetspendlare. SL-biljett används av 64 % av resenärerna. Resten har Sjövägens egna biljetter. Av dem som kombinerar eller ibland väljer annat färd sätt är drygt hälften SL resenärer, ca en fjärdedel bilister och övriga cykel mm.

### **Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning**

Båtarna har inte varit fullt tillgängliga för alla med funktionsnedsättning. Inom ramen för försöket har inga omkonstruktioner eller nyanskaffningar av båtar varit möjliga. SL har krävt minst en tillgänglig båt, men vilka avgångar som trafikerats har inte tydligt annonserats. En särskild inventering med stöd av en grupp från handikapporganisationerna gjordes på resa med M/S Mysing, som trots bristerna är den bättre båten ur tillgänglighetssynpunkt. Personalen ger god hjälp men saknar anvisningar och utbildning. Handikapptoalett finns, men är omöjlig att nå för rullstolsburna. Inga ramper finns som överbryggat trösklar och höjdskillnader. Kontrastmarkeringar finns delvis. Allmänbelysningen är bra, men tydliga informationsskyltar för trafikeringen saknas, vilket även gäller bryggorna. Lutningen på landgången är ofta oacceptabel. Många av hindren är enkelt avhjälpta vilket är nödvändigt för acceptabel tillgänglighet i kollektiv pendelbåttrafik.

### **Konsekvenser för miljön**

En översiktlig analys av miljöaspekter har nu genomförts, vilken visar på att denna aspekt på båttrafiken jämfört med alternativa resvägar på land behöver förfinas. Pendelbåttrafik i denna volym bidrar inte nämnvärt till ytterligare miljöbelastning och påverkan på djurliv då farleden redan är hårt utnyttjad. Fördelen med kollektivtrafik är att klimatpåverkan, trots båtarnas höga nivåer,

blir lägre per personkilometer jämfört med bilar. Att locka resenärer från spårburet och buss är inte fördelaktigt trots att resvägen är längre för reserelationer där båtlinjen är en genväg. Noggrannare analyser bör göras för såväl energianvändning, buller och utsläpp. Ifall pendelbåttrafik ska permanentas och utvidgas bör sådana krav ställas på båtarna och formuleras ihop med berörda kommuner.

### **Förlängt försök med pilotprojekt SjöVägen**

Försöket med pendelbåt har genom beslut i Trafiknämnden den 21 juni 2011 förlängts med ytterligare 4 månader. Genom förlängt avtal med Vasakronan (dess bolag Nacka Strand Fastighets AB) tillämpas oförändrat trafikupplägg och daglig kostnad för resten av 2011.

### **Kostnader och finansiering**

Med en framräkning av SL:s kostnad för försöket under hösten 2011 beräknas kostnaden bli 7 Mkr varav 5,1 Mkr förbrukas fram till 31 augusti 2011. I denna kostnad ingår gjord utvärdering, men inte insatser för utredning inför eventuell upphandling av permanenta pendelbåtlinjer.

**Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna rapporten avseende utvärdering av pilotprojektet SjöVägen

Madeleine Raukas  
Tf Verkställande direktör

Ragna Forslund  
Trafikdirektör