

PM Rotel V (Dnr KS 2020/690)**Sjötrafikutredning del 1**

Remiss från Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Remisstid den 1 oktober 2020

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs under Mina synpunkter i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.**Ärendet**

Region Stockholm har remitterat Sjötrafikutredningen del 1 till Stockholms stad i syfte att utreda utformningen av Stockholmsregionens framtida sjötrafik. *Sjötrafikutredningen del 1* presenterar två olika alternativ till utformning av sjötrafiken med planeringsår 2025 och framåtblick på tio år.

Utredningsalternativ 1 är en utveckling av nuläget och handlar om att i stort fortsätta på samma sätt som idag. Trafiken förväntas öka i takt med att regionen växer och behovet av stadsnära sjötrafik förväntas öka.

Utredningsalternativ 2 innebär att direkttrafiken från Stockholms stad till mellan- och ytterskärgården med båt minskas. Resor till och från skärgården kommer i större utsträckning att behöva nyttja kollektivtrafik på land (buss) till befintliga och nya bytestpunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet.

Sjötrafiken som utgår ifrån Stockholm förväntas fortsatt vara befintlig pendelbåtstrafik samt fyra tidigare studerade pendelbåtlinjer (samma i båda utredningsalternativen).

Staden har ansökt och fått beviljad förlängd remisstid till den 1 oktober 2020.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolaget Stockholms Hamn AB. Exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Södermalms stadsdelsnämnd och kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret välkomnar utredningens förslag om en utveckling av pendelbåttrafiken. Ur ett framkomlighetsperspektiv är kollektivtrafik både till land och till sjöss nyckelfrågor. Det är mycket positivt att Region Stockholm fortsatt planerar att utveckla två nya pendelbåtlinjer; Norra Ulvsunda–Hägersten och Norra Ulvsunda–Gamla Stan. Pendelbåttrafiken innebär också en ökad tillgänglighet för arbetspendling och invånare i olika delar av Stockholms stad. Båttrafiken till skärgården har en stor attraktivitet. Stadsledningskontoret förordar utredningsalternativ 1.

Stadsbyggnadsnämnden ställer sig positiv till att regionen utreder fler pendelbåtlinjer, men anser att dagens möjlighet att ta sig direkt mellan innerstadens kajer och mellan- och ytterskärgården innehåller betydligt fler värden än endast framkomlighetsaspekter och förordar utredningsalternativ 1.

Trafiknämnden ställer sig positiv till att regionen utreder fler pendelbåtlinjer men invänder mot förslaget att kraftigt minska möjligheten att ta båten till mellan- och ytterskärgården och istället hänvisa resenärer till buss eller bil.

Bromma stadsdelsnämnd har ingen aktuell koppling till kärnöarna och skärgårds- trafiken och har därför inga synpunkter på undersökningen och resultatet av den- samma, men ser gärna att de föreslagna båtlinjerna mellan Norra Ulvsunda – Gamla Stan samt Norra Ulvsunda – Hägersten, kommer till stånd.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd bedömer att förslagen i remissen inte på- verkar nämndens verksamhetsområde och väljer därför att inte lämna några synpunk- ter.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd ställer sig positiv till att trafikförvalt- ningen anpassar inköpet av framtida båtar efter det önskade behovet från skärgårds- boende och har i övrigt inga synpunkter i ärendet.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd instämmer i utredningens bedömning att ut- redningsalternativ 2 är att föredra eftersom förslaget innebär en ökad integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet som leder till kostnadsbesparingar.

Kungsholmens stadsdelsnämnd välkomnar en utveckling av pendelbåttrafiken med ökad tillgänglighet för arbetspendling inom stadsdelsområdet.

Norrmalms stadsdelsnämnd ser positivt på en utveckling av pendelbåttrafiken med ökad tillgänglighet för arbetspendling inom stadsdelsområdet.

Skärholmens stadsdelsnämnd föreslår att utredningen ser över syftet med pendel- båttrafiken och överväger rekreation och besöksresor på säsongsbasis samt ser över möjliga sträckor som kan tjäna ett sådant syfte.

Östermalms stadsdelsnämnd ser positivt på en utveckling av pendelbåttrafiken med ökad tillgänglighet för arbetspendling inom stadsdelsområdet och lyfter fram pendelbåtlinje 80 som trafikerar sträckan Frihamnen – Ropsten – Tranholmen och Storholmen som ett gott exempel.

Stockholms Stadshus AB efterfrågar underlag från bland annat näringsidkare och aktörer i besöksnäringen för att kunna göra en bedömning av alternativen som pre- senteras samt ser en risk att den upplevda tillgängligheten för sällanresenärer påver- kas negativt i alternativ två då en resa mellan Stockholm C och skärgården generellt behöver utföras med byte mellan land- och sjötrafik.

Mina synpunkter

Jag välkomnar att regionen utreder framtidens sjötrafik då det är en viktig del för att säkra en attraktiv och hållbart växande storstadsregion. Ur ett framkomlighetsperspektiv är kollektivtrafik både till land och till sjöss nyckelfrågor.

Stockholm är en av världens vackraste städer med sin natur och skärgårdsmiljö. Den klassiska skärgårdsupplevelsen är världsunik. Vi anser att dagens möjlighet att ta sig direkt mellan innerstadens levande kajer och mellan- och ytterskärgården har betydligt fler värden än endast framkomlighetsaspekter. Staden förordar med anledning av detta utredningsalternativ 1.

Att kraftigt minska möjligheten att ta båten till mellan- och ytterskärgården, och istället hänvisa resenärer till buss eller bil, skulle vara ett hårt slag mot stadens puls, attraktivitet och själ.

Därtill anser jag att det tydligt måste beaktas de utmaningar för väginfrastruktur, kapacitet, restider och tillkommande merkostnader det skulle innebära, för såväl befintlig som tillkommande landtrafik, med huvudsakligen buss, som blir alternativet om strategiska delar av dagens skärgårdstrafik ska flyttas från vatten till land.

Staden ser positivt på de föreslagna linjestreckningar i stadens inre vatten som föreslås, samt att trafikförvaltningen även lyfter den behovsanpassade trafiken för besöksnäringen. Trafiknämnden har tillsammans med Stockholms Hamn AB och Stockholm Business Region AB redan tidigare studerat möjligheten till att transportera turister via vattenvägen.

Trafiknämnden leder stadens arbete i samarbete med Stockholms Hamn AB och andra berörda för att samverka med Region Stockholms planering för kollektivtrafik på stadens vatten. Staden och regionen behöver tillsammans identifiera och utreda vilka bryggglägen i staden som är möjliga att utveckla för att ta omhand pendelbåtstrafik. Parterna behöver också komma vidare i frågan i hur reinvesteringar av befintliga bryggor och investering i nya bryggor ska hanteras. En översiktlig kostnad för brygganläggningarna behöver tas fram. Det är önskvärt att arbetet kan komma igång redan i tidigt skede för att inte fördröja en planerad trafikstart.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs under Mina synpunkter i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 30 september 2020

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen, Sjötrafikutredning del 1
3. Remissen, Sjötrafikutredning del 1, Bilaga

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård och Jan Valeskog (båda S) och borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Region Stockholm föreslår i sjötrafikutredningen att de dramatiskt ska minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget är att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens blir att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen leder till att nästan alla turister och deltidboende i skärgården i praktiken tvingas åka långa bussresor innan de kan kliva på en båt för att ta sig till skärgården. Dessutom förkortas båtresorna kraftigt.

Utredningens förslag grundar sig till stor del på en enkät som endast skickats ut till folkbokförda på öarna, med en svarsfrekvens på mindre än hälften. De som är folkbokförda på öarna utgör dock enbart 12 procent av trafikanterna. Övriga 88 procent av resenärerna är alltså inte tillfrågade, så som deltidboende, sommargäster, besökare, turister och företagare inte minst inom besöksnäring.

Förslaget innebär att de som bor permanent på öarna kan få kortare restid men också att mindre attraktiva färdsätt leder till betydligt färre turister i skärgården. Skärgårdsupplevelsen för många turister handlar om båtupplevelsen och att kunna åka genom övärlden. Med detta förslag upphör nästan all denna trafik.

Målet med båttrafiken måste vara att öka antalet besökare i skärgården och göra det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom verkar de blågröna i regionen inte ta hänsyn till att turismen är en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser dessutom risker med att skärgårdstrafiken mer och mer ska lämnas till marknadskrafterna. Privata aktörer som kanske inbjuds kommer att höja priserna och det blir svårare ta sig ut med en skärgårdsbåt. Skärgården måste vara en tillgång för alla i regionen. Inte bara ett fåtal som har råd att betala för dyra båttransporter.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Kadir Kasirga (alla S) och Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna välkomnar att Region Stockholm utreder framtidens sjötrafik både inom stadens område och det som ligger utanför Stockholms stad inom regionen. Sjötrafiken kommer att vara en viktig faktor för stadens och regionens framtida transportinfrastruktur för att säkra en attraktiv och växande storstadsregion för såväl besökare som boende.

Ur ett framkomlighetsperspektiv kompletterar kollektivtrafik till land och till sjöss varandra.

Stockholm är en av världens vackraste städer med sin natur och skärgårdslandskap och vi anser att det är viktigt att kunna ta sig direkt från innerstaden direkt med båt längst ut i ytter-skärgården. Att kraftigt minska möjligheten att ta båten hela sträckan för att i stället hänvisa resenärer att åka buss eller bil till noder är både dåligt både för besöksnäringen och för miljön.

Den framtida båttrafiken som redan idag kan vara helt klimatneutral ska beredas plats och kopplas ihop med Stockholms stads infrastructuresystem på land i betydligt högre grad än

idag. Vilken stad, förutom Venedig, kan vara mer lämplig för att utveckla sin infrastruktur med sjötrafik än Stockholm? En väl genomförd planering inom regionen har stora förutsättningar för att avlasta både spår-och vägtrafiken. Framför allt besöksnäringen skulle kunna beredas fler transporter på vatten inom staden. Kanske med en ökande trafik på sommaren? Det skulle locka än fler besökare till en av världens vackraste huvudstäder, vårt Stockholm.

Ersätтарыttrande gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Region Stockholm har remitterat Sjötrafikutredningen del 1 till Stockholms stad i syfte att utreda utformningen av Stockholmsregionens framtida sjötrafik. *Sjötrafikutredningen del 1* presenterar två olika alternativ till utformning av sjötrafiken med planeringsår 2025 och framåtblick på tio år.

Utredningsalternativ 1 är en utveckling av nuläget och handlar om att i stort fortsätta på samma sätt som idag. Trafiken förväntas öka i takt med att regionen växer och behovet av stadsnära sjötrafik förväntas öka.

Utredningsalternativ 2 innebär att direkttrafiken från Stockholm stad till mellan- och ytterskärgården med båt minskas. Resor till och från skärgården kommer i större utsträckning att behöva nyttja kollektivtrafik på land (buss) till befintliga och nya bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet.

Sjötrafiken som utgår ifrån Stockholm förväntas fortsatt vara befintlig pendelbåtstrafik samt fyra tidigare studerade pendelbåtlinjer (samma i båda utredningsalternativen).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolaget Stockholms Hamn AB.

Exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Södermalms stadsdelsnämnd och kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2020 framgår att Stockholm stads infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. Stockholm är också en modern kultur- och evenemangsstad med en stark besöksnäring.

Stadsledningskontoret konstaterar att sjötrafiken till Stockholms skärgård är viktig för att stötta möjligheterna till ett hållbart resande och har en stor betydelse för stadens attraktivitet och turism.

Stadsledningskontoret är positivt till att Region Stockholm utreder framtidens sjötrafik eftersom sjötrafiken behövs för att säkra en attraktiv och hållbart växande storstadsregion. Vatten i och runt staden är en del av stadens identitet och bidrar med livskvalitet både för invånare och för besökare. Båttrafiken till skärgården har en stor attraktivitet. Ur ett framkomlig-

hetsperspektiv är kollektivtrafik både till land och till sjöss nyckelfrågor. Det är därför bra att fler pendelbåtlinjer utreds.

Stadsledningskontoret förordar utredningsalternativ 1.

Stadsledningskontoret anser att dagens möjlighet att ta sig direkt från innerstadens kajer till mellan- och ytterskärgården innehåller betydligt fler värden än endast framkomlighetsaspekter. Målet med båttrafiken bör vara att öka antalet besökare i skärgården, genom att förbättra tillgängligheten. Turismen är en viktig inkomstkälla för både näringsliv och boende i skärgården.

Stadsledningskontoret håller därmed inte med Region Stockholm om att utredningsalternativ 2 är det mest lämpliga.

Utredningsalternativ 2 innebär visserligen att de som bor permanent på öarna kan få kortare restid. Men samtidigt upphör nästan all direktrafik med båt till och från centrala Stockholm och skärgården. Det finns en risk för att antalet turister i skärgården därmed minskar. Alternativet innebär att nästan alla turister och deltidsboende i skärgården i praktiken måste åka långa resor på väg med buss eller bil, innan de når en bytespunkt med båt, för att sedan ta sig ut till skärgården. Byten minskar ofta attraktiviteten för kollektivtrafik, eftersom resan upplevs som längre. Det finns även en risk för att många resenärer väljer att resa med bil till bytespunkterna för båttrafiken. Vilket i sin tur ökar belastningen på vägsystemet och är sämre ur klimatsynpunkt. Vägarna i regionen är redan idag hårt belastade och förslaget innebär en stor risk för mer biltrafik och större trängsel.

Stadsledningskontoret välkomnar utredningens förslag om en utveckling av pendelbåttrafiken. Ur ett framkomlighetsperspektiv är kollektivtrafik både till land och till sjöss nyckelfrågor. Det är

därför bra att fler pendelbåtlinjer utreds. Det är mycket positivt att Region Stockholm fortsatt planerar att utveckla två nya pendelbåtlinjer; Norra Ulvsunda–Hägersten och Norra Ulvsunda – Gamla Stan. Pendelbåttrafiken innebär också en ökad tillgänglighet för arbetspendling och invånare i olika delar av Stockholm stad.

Stadsledningskontoret vill dock lyfta att pendelbåtlinjer kan ha stor betydelse för tillgänglighet till friluftsliv och besöksnäring utöver arbetspendling. Exempelvis ger en pendelbåtlinje till Hägersten (Hägersten – Mälarhöjden – Sättra – Vårberg) tillgänglighet till Sättraskogens naturreservat, badplatser och kulturmiljöer som idag inte har anslutningar med kollektivtrafik.

Stadsledningskontoret anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2020 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att i huvudsak godkänna kontorets utlåtande som svar på remissen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att förordna utredningsalternativ 1.
3. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.
4. Stadsbyggnadsnämnden anför därutöver följande:

Vi är positiva till att regionen utreder framtidens sjötrafik eftersom det behövs för att säkra en attraktiv och hållbart växande storstadsregion. Ur ett framkomlighetsperspektiv är kollektivtrafik både till land och till sjöss nyckelfrågor. Det är därför bra att fler pendelbåtlinjer utreds.

Vi anser dock att dagens möjlighet att ta sig direkt mellan innerstadens levande kajer och mellan-och ytterskärgården innehåller betydligt fler värden än endast framkomlighetsaspekter.

Stockholm är en av världens vackraste städer med sin natur och skärgårdsmiljö. Den klassiska skärgårdsupplevelsen är en av de få attraktionerna i Stockholm som bokstavligen är världsunik. Vattnet i och runt staden är en del av stadens identitet och bidrar med livskvalitet både för invånare och besökare. Att kraftigt minska möjligheten att ta båten till mellan-och ytterskärgården, och istället hänvisa resenärer till buss eller bil, skulle vara ett hårt slag mot stadens puls, attraktivitet och själ.

Därtill anser vi att det tydligt måste beaktas de utmaningar för väginfrastruktur, kapacitet, restider och tillkommande merkostnader det skulle innebära, för såväl befintlig som tillkommande landtrafik, med huvudsakligen buss, som blir alternativet om strategiska delar av dagens skärgårdstrafik ska flyttas från vatten till land.

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd m.fl. (V), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Peter Wallmark (SD), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark (SD), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till att utnyttja vattenvägarna för kollektivtrafik och att utveckla pendelbåttrafiken inom kommunens gränser och bättre koppla det till kollektivtrafiken på land. Stadsbyggnadskontoret anser att pendelbåttrafiken bidrar till goda resmöjligheter, en attraktiv och hållbar stad.

Angående de två utredningsalternativ för ett framtida sjötrafikupplägg som föreslås i Sjöutredning del 1 är alternativ 2 även ur Stadsbyggnadskontorets synpunkt ett bättre alternativ. Utredningsalternativ 2 innebär mindre fartyg och tätare turer året runt jämfört med alternativ 1 som innebär större fartyg sommartid och lägre turtäthet. Alternativ 2 bedöms därmed vara bättre för pendlare och något sämre för turister och besökare. Kontoret bedömer att det blir tillräckligt bra för turismen i alternativet så att prioriteringen av vardagspendling för de boende under hela året kan prioriteras och därmed kunna bidra till minskat tryck på både bil- och övrig kollektivtrafik.

Pendelbåttrafiken

Det är mycket positivt att man fortsatt planerar utveckla två nya pendelbåtlinjer från N Ulvsunda hpl/Bällstahamn, som kommer att bli ett nav i ett stort stadsutvecklingsområde, där

staden beräknar få cirka 30 000 invånare i pågående detaljplanering i närområdet kring Bromma Flygplats. Tidpunkten för när det nya linjerna kan börja köra påverkas av att delar av kajkonstruktionen ska byggas om samt av pågående och planerade rivningar av byggnader.

Det kommer beräkningsvis att ta till cirka år 2026 innan detaljplanen för Bällstahamnsområdet, där staden planerar för pendelbåtsstationen, samt vattendomsprocessen är klara. Detta pga. att stadsbyggnadskontoret ännu inte har byggaktörerna med i detaljplaneprocessen, utan jobbar med övergripande utredningar för att tydliggöra de komplexa förutsättningarna på denna plats. Utbyggnaden av området kommer att ske etappvis och beräknas genomföras under ca 10-15 år efter detaljplanens antagande. Det är därför viktigt att frågan samordnas med stadens förvaltningar och att det finns trafiksäkra kopplingar samt ett större befolkningsunderlag på plats då man börjar testköra linjerna.

Angående avsnittet om avfärdad sjötrafik, så anser stadsbyggnadskontoret att vissa av de avfärdade linjeförslagen på längre sikt kan komma att fungera för att avlasta och komplettera högt belastad spårtrafik. Exempel på linjer som nämns i utredningen är:

- Järfälla – Hässelby – Blackeberg – Nockeby – Bromma – Stockholm
- Ulvsunda – Karlberg – Stadshagen – Karlbergssjön – Stockholm central

Kombinationsresa båt + cykel

För en effektiv kollektivtrafik är det viktigt att cykeln kan vara en del av resan. Det är därför även viktigt att kunna förbereda för att fartygen kan ta med cykel på färjan samt att trafiksäkra, attraktiva och trygga gång och cykelkopplingar byggs ut till/från alla hållplatser. Staden och trafikförvaltningen behöver fortsätta samarbeta så att kombinationsresan båt-cykel kan fungera så bra som möjligt.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2020 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna kontoret tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att förorda inriktningen utredningsalternativ 1.
3. Trafiknämnden anför därutöver följande:

Vi är positiva till att regionen utreder framtidens sjötrafik eftersom det behövs för att säkra en attraktiv och hållbart växande storstadsregion. Ur ett framkomlighetsperspektiv är kollektivtrafik både till land och till sjöss nyckelfrågor. Det är därför bra att fler pendelbåtlinjer utreds.

Vi anser dock att dagens möjlighet att ta sig direkt mellan innerstadens levande kajer och mellan- och ytterskärgården innehåller betydligt fler värden än endast framkomlighetsaspekter.

Stockholm är en av världens vackraste städer med sin natur och skärgårdsmiljö. Den klassiska skärgårdsupplevelsen är en av de få attraktionerna i Stockholm som bokstavligen är världsunik. Vattnet i och runt staden är en del av stadens identitet och bidrar med livskvalitet både för invånare och besökare. Att kraftigt minska möjligheten att ta båten till mellan- och ytterskärgården, och istället hänvisa resenärer till buss eller bil, skulle vara ett hårt slag mot stadens puls, attraktivitet och själ.

Därtill anser vi att det tydligt måste beaktas de utmaningar för väginfrastruktur, kapacitet, restider och tillkommande merkostnader det skulle innebära, för såväl befintlig som tillkommande landtrafik, med huvudsakligen buss, som blir alternativet om strategiska delar av dagens skärgårdstrafik ska flyttas från vatten till land.

4. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Mads Lundgaard (SD), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Mads Lundgaard (SD), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Malin Ericson (Fi), som instämde i förslag till beslut från Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 juni 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ställer sig positivt till att utnyttja vattenvägarna för kollektivtrafik och att utveckla pendelbåtstrafiken inom kommunens gränser. Trafikkontoret anser att pendelbåtstrafiken bidrar till goda resmöjligheter och en attraktiv stad.

Pendelbåtstrafiken

Trafikkontoret anser att det inte tydligt framgår när de nya föreslagna pendelbåtlinjerna till söderort och västerort förväntas starta. Trafikkontoret och trafikförvaltningen behöver tillsammans identifiera och utreda vilka bryggvägen i de centrala delarna av staden som är möjliga att utveckla för att ta omhand pendelbåtstrafik. Parterna behöver också komma vidare i frågan i hur reinvesteringar av befintliga bryggor och investering i nya bryggor ska hanteras. I dagsläget finns det inget projekt eller budget avsatt för att påbörja en utredning av nya bryggvägen hos trafikkontoret.

Ytterligare förslag till framtida linjer nämns från kommuner söder och norr om Stockholm som skulle kunna angöra bryggvägen inom Stockholm stad. Det framgår inte av utredningen vilket målar den tilltänkta trafiken ska starta och om de bryggvägen som idag finns är tillräckliga för en sådan utökning av sjötrafik.

Det uppges att effektbedömningar av åtgärder i bytespunkter ska genomföras i del två av sjötrafikutredningen. Trafikkontoret anser att även åtgärder i bryggvägen för pendelbåtstrafiken då bör bedömas. En översiktlig kostnad för brygganläggningarna bör också tas fram och en samhällsekonomisk analys av nyttan av åtgärderna bör genomföras.

Kombinationsresa båt + cykel

För en effektiv kollektivtrafik där cykeln kan vara en del av resan är det viktigt att trafikontoret och trafikförvaltningen tillsammans säkerställer i de fortsatta arbetet med försökslinjerna, att gång- och cykelvägar fram till bryggvägen är gena och trafiksäkra, för att kombinationsresan båt-cykel ska fungera så bra som möjligt.

Strömkajen

Trafikkontoret har förstått det som att bunkring av drivmedel till Strömkajen sker med tankbil. Tankbilen bunkras i sig från fartyg i Frihamnen/Värtan. Trafikkontoret anser att det vore det bra om det gick att få till bunkring från stort fartyg till mindre fartyg för sjötransport till cisternen vid Strömkajen. Samma gäller vid de andra bunkringsställena. Syftet med detta är att minska transporter av farligt gods genom bebyggd miljö.

Trafikkontoret anser att utredningen kan förtydliga huruvida anläggningen för bunkring behövs eller ej vid Strömkajen i det av trafikförvaltningens förordade utredningsalternativ 2.

Mål i sjötrafikutredningen

Trafikkontoret ser det som positivt att trafikförvaltningen lyfter den behovsanpassade trafiken för besöksnäringen. Trafikkontoret har tillsammans med Stockholm hamnar och Stockholm business Region AB studerat möjligheten till transportera turister via vattenvägen. Frihamnen och Värtahamnen tar emot stora mängder kryssningsresenärer som också skulle kunna välja att åka med pendelbåtarna in till city istället för med buss och därmed i någon mån avlasta vägnätet.

Sjötrafikutredningen kan med fördel få ännu tydligare mål om ökad möjlighet att ta med cykel och att kajerna ska vara tillgängliga för påstigning med cykel. Så som målen är utformade nu så är tyngdpunkten på byte till annan kollektivtrafik.

Trafikkontoret ser positivt på Sjötrafikutredningen i stort. I förverkligande av pendelbåtstrafiken är välfungerande brygglägen en nyckel. I dagsläget finns ingen tydlighet kring bryggorna vilket Region Stockholm och staden tillsammans behöver diskutera djupare för att hitta en lösning för framtidens kollektivtrafik på vatten.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2020 följande.

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation anfördes av Johan Heinonen m.fl. (S), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 1 juli 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Bromma stadsdelsförvaltning har ingen aktuell koppling till kärnöarna och skärgårdstrafiken och har därför inga synpunkter avseende undersökningen och resultatet av densamma.

Dock vill förvaltningen påpeka att vi i vårt svar (BRO 2020/99) gällande Trafikförändringar i SL-trafiken och Waxholmsbolagets trafik 2020/2021 (KS 2020/334) framförde synpunkter enligt/följande:

- När det gäller skärgårdstrafiken berörs även medborgare i Bromma varav många har sommarboende i skärgården. Det är därför önskvärt att Waxholmsbolaget startar sommartrafiken senast veckan innan midsommar då många flyttar ut för sommaren. Passningen mellan båt och buss kan förbättras för att minimera väntetider.

- Det är viktigt att tillgänglighetsfrågor och äldre perspektiv ges stor uppmärksamhet i det framtida planeringsarbetet. Detta gäller i synnerhet vid bytespunkter. Det är angeläget att framkomligheten för funktionsnedsatta tas i beaktande.

- Kvinnors och mäns resmönster är ofta skiftande och ställer därmed olika krav på all kollektivtrafik. Det är därför viktigt att tillgodose dessa behov och kontinuerligt arbeta för jämställda kommunikationer.

Förvaltningen anser det vara extra glädjande om de föreslagna båtlinjerna mellan Norra Ulvsunda – Gamla Stan samt Norra Ulvsunda – Hägersten, kan komma till stånd i framtiden.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2020 följande.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 10 juli 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen bedömer att förslagen i remissen inte påverkar förvaltningens verksamhetsområde. Stadsdelsförvaltningen väljer därför att inte lämna några synpunkter.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 16 juni 2020 följande.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 maj 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till att trafikförvaltningen anpassar inköpet av sina framtida båtar efter det önskade behovet från skärgårdsboende. Vidare, eftersom inga kärnöar ligger i närheten av Hägersten-Liljeholmens stadsdelsområde så har förvaltningen inga synpunkter i ärendet.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2020 följande.

1. Hässelby Vällingby stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Hässelby Vällingby stadsdelsnämnd beslutar att ärendet ska justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Lisa Carlsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 17 juli 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen konstaterar att utredningsalternativ 1 inte innebär några stora förändringar från dagens skärgårdstrafik. I utredningsalternativ 2 stärks trafiken mellan kärnöar och kollektivtrafiknoder med utökade turer och längre trafikdygn för helår. Det alternativet skulle, med undantag av ångfartygen och resor till Vaxholm och Grinda, innebära färre direktlinjer från Stockholm till mellan- och ytterskärgården. Istället får resenärerna använda kollektivtrafiken på land för att nå kollektivtrafiknoderna.

Förvaltningen instämmer därför i utredningens bedömning att utredningsalternativ 2 är att föredra eftersom förslaget innebär en ökad integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet som leder till kostnadsbesparingar. Om skärgårdstrafiken även inkluderas i SL:s avgiftssystem är det positivt eftersom en minskad resekostnad tillgängliggör skärgården för fler resenärer. Förvaltningen anser att en levande skärgård är en förutsättning för en attraktiv och växande Stockholmsregion. Målet måste vara att göra det möjligt för fler att få tillgång till skärgården oavsett om det gäller åretruntboende, säsongboende eller turism. En hållbar, ändamålsenlig och kapacitetsstark skärgårdstrafik är viktig för att människor ska kunna bo, leva och verka i hela skärgården. Det förutsätter såväl god samordning med landbaserad kollektivtrafik som integration i kollektivtrafikens olika informationssystem som reseplanerare och andra informationskanaler.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2020 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 1 juni 2020 har i huvudsak följande lydelse.

I den växande stockholmsregionen kan en utvecklad sjötrafik bidra till att komplettera och avlasta landkollektivtrafiken, vilket både kan innebära en ökad tillgänglighet i regionen samt en minskad klimatpåverkan.

Förvaltningen välkomnar en utveckling av pendelbåttrafiken, som för Stockholms innerstad och Kungsholmen innebär en ökad tillgänglighet både för arbetspendlingen till alla de arbetsplatser som finns inom stadsdelområdet samt för Kungsholmens invånares möjlighet att ta sig till sina arbetsplatser i andra delar av Stockholm. Detta får inte minst en stor betydelse för de befintliga och planerade stadsutvecklingsområdena på Kungsholmen, såsom Hornsbergs strand och Lilla Essingen.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2020 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Därutöver anföras:

Region Stockholm föreslår i sjötrafikutredningen att de dramatiskt ska minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget är att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens blir att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen leder till att nästan alla turister och deltidsboende i skärgården i praktiken tvingas åka långa bussresor innan de kan kliva på en båt för att ta sig till skärgården. Dessutom förkortas båtresorna kraftigt.

Detta förslag innebär att de som bor permanent på öarna kan få kortare restid men också att mindre attraktiva färdsätt leder till betydligt färre turister i skärgården. Skärgårdsupplevelsen för många turister handlar om båtupplevelsen och att kunna åka genom övärlden. Med detta förslag upphör nästan all denna trafik.

Särskilt uttalande gjordes av Magnus Waller (S) och Viktor Gustafsson (V), *bilaga 1*.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 10 juni 2020 har i huvudsak följande lydelse.

I den växande stockholmsregionen kan en utvecklad sjötrafik bidra till att komplettera och avlasta landkollektivtrafiken, vilket både kan innebära en ökad tillgänglighet och minskad kli-

matpåverkan. Detta förutsätter dock att sjötrafiken lyckas med sin omställningsprocess till fossilfria bränslen.

Förvaltningen välkomnar en utveckling av pendelbåttrafiken, som för Stockholms innerstad och Norrmalm innebär en ökad tillgänglighet både för arbetspendlingen till alla de arbetsplatser som finns inom stadsdelsområdet samt för Norrmalms invånares möjlighet att ta sig till sina arbetsplatser i andra delar av Stockholm.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2020 följande.

1. Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Skärholmens stadsdelsförvaltning tjänsteutlåtande daterat den 25 juni 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till arbetet som Regionfullmäktige i Stockholm har initierat för att se över sjötrafiken som en integrerad del av kollektivtrafiksystemet i regionen. Vidare anser förvaltningen att utredningen är välgjord och presenterar relevanta scenarion inför planeringen av den framtida sjötrafiken i regionen.

En aspekt som förvaltningen dock ställer sig frågande till är att syftet med pendelbåttrafiken inte inkluderar att tillgängliggöra potentiella eller redan etablerade besökspunkter inte minst på säsongsbasis. Förvaltningen menar på att det finns potentiella attraktionspunkter inom Mälaren som kan berika den lokala besöksnäringen och öka attraktiviteten i regionen och som lätt skulle kunna lyftas fram om ett mer flexibelt upplägg för pendelbåttrafiken kunde tillgängliggöras. Ett tydligt exempel på detta är Mälarens södra kustlinje som bara inom Skärholmens stadsdelsnämndsområde har tre välbesökta bad, en fungerande brygga för anläggning vid Mälarhöjdsbadet och ett antal kulturhistoriska målpunkter varav flera idag fungerar som värdshus och caféer.

Förvaltningen instämmer i analysen som sjötrafikutredningen del ett gör gällande en koppling med pendelbåtlinje till Hägersten, Hägersten – Mälarhöjden – Sätra – Vårberg. Möjligheter för vardagsresor i området är goda och restidsvinster kan inte utvinnas med sådan koppling. Platser som däremot i nuläget inte har goda kopplingar till offentlig transport, vare sig spårbunden eller bussbaserad är just baden och Sätmaskogens naturreservat med sina många kulturhistoriska attraktioner. Under sommaren uppgår exempelvis mängden besök till Sättrastrandsbadet till uppskattningsvis 2000 personer/dag under ca 100 dagar, totalt 200 000 besök. Många besökare som använder offentliga transportmedel får i dagsläget promenera till badet från Sätra tunnelbanestation, vilket ur ett tillgänglighetsperspektiv är en avsevärd sträcka.

Förvaltningen ser en potential i att stärka lokala näringspunkter i regionen som ett sätt att attrahera både besökare och personer som kan välja att bosätta sig i området. Tillvaratagande av lokala attraktionspunkter kan i framtiden utgöra en både miljö- och beredskapsmässig nödvändig strategi för regionen. Något som har bevisats inte minst under speciella omständigheter som Covid-19 pandemin.

Förvaltningen föreslår att utredningen ser över syftet med pendelbåttrafiken och överväger rekreation och besöksresor på säsongsbasis samt ser över möjliga sträckor som kan tjäna ett sådant syfte.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2020 följande.

1. Östermalms stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Omedelbar justering.

Reservation anfördes av Rudolf Sjöstrand m.fl. (S) och Stephanie Branzell m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Andrea Hedin m.fl. (M), Mats Hasselgren (L), Caroline Blomberg (C), Johanna Clarin (MP), Rudolf Sjöstrand m.fl. (S) och Stephanie Branzell m.fl. (V), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 27 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

I den växande stockholmsregionen kan en utvecklad sjötrafik bidra till att komplettera och avlasta landkollektivtrafiken, vilket både kan innebära en ökad tillgänglighet i regionen samt en minskad klimatpåverkan.

Förvaltningen välkomnar en utveckling av pendelbåttrafiken, som för Stockholms innerstad och Östermalm innebär en ökad tillgänglighet både för arbetspendlingen till alla de arbetsplatser som finns inom stadsdelsområdet samt för Östermalms invånares möjlighet att ta sig till sina arbetsplatser i andra delar av Stockholm. Ett gott exempel på detta är pendelbåtlinje 80 som sedan årsskiftet 2019/2020 trafikera sträckan Frihamnen – Ropsten – Tranholmen och Storholmen för att bättre knyta an till tunnelbanan i Ropsten och nybyggnadsområdet i Norra Djurgårdsstaden.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 28 augusti 2020 har i huvudsak följande lydelse.

För att göra en bedömning av alternativen som presenteras saknas grundliga underlag från bland annat näringsidkare och aktörer i besöksnäringen som visar behov och utvecklingspotential för målgruppen besökare samt fritidshusägare. Underlag verkar endast ha hämtats in från boende i regionen. Det vore bra om enkätundersökningen kan kompletteras med turistekonomiska underlag för besöksnäringen.

De risker som identifierats med alternativ 2 är att den så kallade direkttrafiken från Stockholm till mellan- och ytterskärgården med fartyg ska minskas i syfte att kunna stärka upp sjötrafiken längre ut i skärgården. Detta innebär att resor till skärgården kommer att behöva utföras i större utsträckning med att nyttja landkollektivtrafiken till befintliga och nya repli-, bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet. Ett fortsatt tillhandahållande av direktresor från Stockholm C/Strömkajen, enligt Alternativ 1, anses avgörande för en fortsatt positiv utveckling av besöksnäringen i Stockholm.

Bedömningen om att Alternativ 2 kommer att medföra positiva effekter för besöksnäringen genom ökade resmöjligheter mellan skärgård och fastland samt minskade reskostnader är mycket svår att verifiera, och troligt stämmer den inte överens med vad som kommer upplevas. Däremot kan fler negativa effekter uppstå bland annat med anledning av ökad trängsel på replipunkter där byte av färdstätt ska ske. Det blir även negativ påverkan för resenärer med bagage.

Det finns en risk i att den upplevda tillgängligheten för sällanresenärer påverkas negativt i alternativ två då en resa mellan Stockholm C och skärgården generellt behöver utföras med byte mellan land- och sjötrafik, trots att den faktiska tillgängligheten ökar. Dessutom kommer det, som angivet i Alternativ 2, att krävas ett arbete med insatser som förenklar för resenärer ska hitta hela resan ut i skärgården, vilket försvårar ytterligare för besöksnäringen.

I fortsatt arbete bör en inledande dialog med aktörer och företag inom besöksnäringen för att ta reda på och säkerställa målgruppens behov och företagens förutsättningar att bedriva och utveckla sin verksamhet i skärgården med inriktning på nationella och internationella besökare.

Underremiss

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamnar arbetar för att göra Stockholm till en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och besökare. I uppdraget ingår att främja sjöfarten, säkra regionens varuförsörjning och bidra till regionens besöksnäring.

Stockholms Hamnar välkomnar att Region Stockholm fortsätter att utveckla sjötrafiken och ser positivt på att regionen har genomfört en grundlig utredning av olika alternativ. Hamnen har också i viss utsträckning deltagit i Region Stockholms utredningsarbete.

En utökad kollektivtrafik på vattnet kan bli en väsentlig del av trafiksystemet i regionen och stärker också upplevelsen av Stockholm som sjöfartsstad, i linje med Stockholms stads långsiktiga vision "Möjligheternas Stockholm". Båtpendling är ett hållbart transportsätt som möjliggör ökad tillgänglighet till både befintliga och planerade bostadsområden, arbetsplatser samt för besöksnäringen viktiga platser.

Stockholms Hamnar ser en betydande långsiktig potential för en utökad sjötrafik i stockholmsregionen. Stockholmsregionen har i jämförelse med andra europeiska storstäder en omfattande passagerartrafik på vatten. Dock är den i nuläget till största delen koncentrerad till sommarhalvårets turistsäsong och relativt få stockholmare arbetspendlar idag med båt.

Hamnens bedömning är att resandeunderlaget kommer att växa kraftigt i takt med att sjönära områden byggs ut med bostäder och arbetsplatser. Det finns svårigheter att göra scenarier för en sådan utveckling på grund av att de gängse beräkningsmodellerna inte beaktar kvaliteten för resenärerna i tillräcklig utsträckning. Det sker också en snabb teknikutveckling med nya färdmedel som förändrar resmönster och som skulle kunna öka efterfrågan på sjötrafik. Sammantaget ser Stockholms Hamnar en betydande risk att efterfrågan på kollektivtrafik på vatten underskattas.

Den remitterade utredningen avser i hög grad skärgårdstrafiken och Stockholms Hamnar har inget att invända mot förslaget att förorda alternativ två. Hamnen vill dock betona vikten av att knutpunkterna i kollektivtrafiken fungerar väl. En förutsättning för en framgångsrik kollektivtrafik på vatten är resenärernas möjligheter att kliva av båten för att snabbt kunna förflytta sig vidare med till exempel tunnelbana eller buss. Hamnen efterlyser fördjupade analyser av möjliga bytespunkter mellan kollektivtrafik på vatten och övrig kollektivtrafik i det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen. Detta gäller för Stockholms stads del framför allt sjönära områden runt Mälaren.

En särskilt viktig fråga för Stockholms Hamnar är besöksnäringens behov av effektiva och kvalitativa transporter till attraktiva besöksmål. Under högsäsong har besökare och transportföretag utmaningar med framkomligheten och det är angeläget att de berörda aktörerna i regionen utreder olika former av behovsanpassad sjötrafik för besöksnäringen. Detta gäller inte minst de många färje- och kryssningspassagerarna som ankommer till hamnarna i Stockholms innerstad.

I detta sammanhang vill Stockholms Hamnar också kommentera utredningens slutsatser avseende behov av nya fartyg. Det finns, enligt hamnens bedömning, behov av modernisering av fartygsflottan för att kunna erbjuda snabba och bekväma resor. Samtidigt bör det beaktas att det nuvarande tonnage utseende utgör en del av Stockholms kulturhistoria i form av rörlig sjöfart med kulturhistoriskt intressanta fartyg, som bidrar till en attraktiv stadsbild för stockholmare och besökare. Hamnens ser därmed fram emot att ta del av Sjötrafikutredning

del 2 som fokuserar på det tonnage som är nödvändigt för att uppfylla de behov som identifierats i denna Sjötrafikutredning del 1.

Fortsatt arbete och genomförande

Stockholms Hamnar ser, som nämnts ovan, positivt på att Region Stockholm tar ett helhetsgrepp på regionens sjötrafik och inte enbart diskuterar enskilda linjesträckningar. I utredningens första del saknas dock ett mer utförligt resonemang kring genomförande-frågor samt ansvarsfördelning och finansiering av ny infrastruktur för kollektivtrafik på vatten. Hamnens erfarenhet är att många tidigare processer har stannat av till följd av otydlig ansvarsfördelning. Det har också saknats en långsiktig tidplan för genomförande vilket försvårar för berörda kommuner och hamnverksamheten att planera för de utvecklingsbehov som finns kring bryggor och kajer. Stockholms Hamnar och stadens trafikkontor besitter omfattande kunskap om dagens befintliga system av bryggor samt den status de har i dag. Därmed finns förutsättningar att relativt snabbt nå fram till en gemensam genomförandeplan.

Stockholms Hamnar ser sammanfattningsvis fram emot fortsatt dialog om framtida kollektivtrafik på vattnet och gör bedömningen att det finns möjligheter att nå bred förankring och samsyn mellan de berörda aktörerna.

Reservationer m.m.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd m.fl. (V) som föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag samt att därutöver anföra följande.

Region Stockholm föreslår i sjötrafikutredningen att de dramatiskt ska minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget är att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens blir att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen leder till att nästan alla turister och deltidsboende i skärgården i praktiken tvingas åka långa bussresor innan de kan kliva på en båt för att ta sig till skärgården. Dessutom förkortas båtresorna kraftigt.

Detta förslag innebär att de som bor permanent på öarna kan få kortare restid men också att mindre attraktiva färdsätt leder till betydligt färre turister i skärgården. Skärgårdsupplevelsen för många turister handlar om båtupplevelsen och att kunna åka genom övärlden. Med detta förslag upphör nästan all denna trafik.

Målet med båttrafiken måste vara att öka antalet besökare i skärgården och göra det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom verkar de blågröna i regionen inte ta hänsyn till att turismen är en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser dessutom risker med att skärgårdstrafiken mer och mer ska lämnas till marknadskrafterna. Privata aktörer som kanske inbjuds kommer att höja priserna och det blir svårare ta sig ut med en skärgårdsbåt. Skärgården måste vara en tillgång för alla i regionen. Inte bara ett fåtal som har råd att betala för dyra båttransporter

Reservation anfördes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

Peter Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna ställer sig mycket positiva till att, så som föreslås, utveckla pendelbåtstrafiken inom kommunen. Det är dock av vikt att de ekonomiska aspekterna noga följs upp. Det ska beaktas att det kan ta tid innan nya linjer som tas i bruk används fullt ut av sin möjliga målgrupp.

Det är även, som kontoret skriver, mycket viktigt att koppla ihop sjötrafiksystemet med kollektivtrafiken på land. Kontoret skriver även att det är viktigt att identifiera var nya brygg-lägen bör placeras och hur det kopplas samman med bebyggelsen på ett attraktivt sätt och kollektivtrafiken på land. En viktig aspekt i all planering för kollektivtrafik är att skapa bekväma, enkla, tidseffektiva och attraktiva och upplevelsemässigt säkra bytespunkter mellan kollektiva färdmedel. Detta gäller inte minst tillfälliga besökare på kortare besök i staden. En annan aspekt är begriplighet, det vill säga att kollektiva färdmedel har bytespunkter som uppfattas som naturliga och enkla att orientera sig genom.

Utifrån detta resonemang framstår det av kontoret rekommenderade ”Alternativ 2” för framtida sjötrafikupplägg som tveksamt och eventuellt även kontraproduktivt när det gäller sjötrafiken som rör sig över kommungränserna. Alternativ 2 innebär att den så kallade direkt-

trafiken från Stockholm till mellan-och ytterskärgården med fartyg minskas i syfte att stärka upp och gynna pendlingen längre ut i skärgården framför allt för fastboende. Enligt detta föreslås att resor till skärgårdeni högre utsträckning skall nyttja kollektivtrafiken på land till befintliga och nya bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet. Det innebär i klartext att besökare till Stockholms unika skärgård skall hänvisas till någon form av busstrafik till mer eller mindre anonyma bytespunkter längre ut från innerstaden än idag. Sammankopplingen mellan Stockholms centrala delar och skärgården som en enhet påverkas med en sådan trafiklösning negativt. Skärgårdsbåtar på rad utefter Strömkajen och dess tutande är en viktig del av Stockholms identitet som skärgårdsstad. Inte att förglömma är att Södermalm de facto är skärgårdsstaden Stockholms största ö.

De resande som idag på ett enkelt och bekvämt sätt – med i många fall betydande bagage – kan gå ombord vid Strömkajen på en skärgårdsbåt för sin resa ut till skärgården, kommer enligt Alternativ 2 att hänvisas till en bussresa. Det säger sig självt att en sådan ordning dels (1) kommer att innebära en betydande förlust vad gäller resandets glädje och trivsel, båtresan är för besökaren en del av upplevelsen av skärgården och hur den förändras ju längre ut man kommer, samt dels (2) riskerar att reducera antalet besökare till skärgården. Även för kategorin pendlare kan en sådan ordning innebära en förlust. För en besökare med campingutrustning eller stor packning är det enkelt att ta en kort taxifärd från exempelvis Stockholms Central till Strömkajen. Det är tveksamt om en betydligt längre och dyrare taxiresa framstår som lika attraktiv, kanske inte ens som ett alternativ.

Det åligger, menar vi, kontoret att mer i detalj förklara och leda i bevis att, som kontoret skriver, att Alternativ 2 blir tillräckligt bra för turismen. Skrivelsen ”tillräckligt” framstår som vag då det pendlare och turister inte per automatik kommer att vilja välja kollektivtrafik för att ta sig till de tänkta externa startpunkterna för båtresor. Det är fullt tänkbart att de resande, för att vinna såväl tid som bekvämlighet, väljer att åka bil eller taxi till dessa punkter. Pendling med bil tarvar också stora parkeringsplatser i anknytning till bryggorna. Miljön runt dessa knutpunkter kommer därför att behöva exploateras.

I kontorets förslag poängteras även betydelsen av att kombinera båt- och cykeltrafik. För en effektiv kollektivtrafik är det viktigt att cykeln kan vara en del av resan. Det är viktigt att förbereda fartygen så att de kan ta med cyklar samt att trafiksäkra, attraktiva och trygga gång och cykelkopplingar byggs ut till/från alla hållplatser. Den beskrivningen riskerar att endast omfatta de linjer som kommer att trafikera Stockholms kommun om mellan-och ytterskärgårdstrafiken endast nås via andra trafikslag då det i dagsläget är enkelt och praktiskt att gå ombord på någon av båtarna till skärgården med bagage och cykel. Om resande med båt i framtiden hänvisas till matarbussar till båtanknytningsplatser kommer detta av rent praktiska skäl att utesluta cyklister.

Vi menar att det dramatiska mötet mellan innerstad och skärgård, vid stadens kajer, i sig är en begivenhet och kvalitet. Att delvis avskaffa eller reducera denna kvalitet framstår inte som helt i linje med önskemålen att stärka Stockholms besöksnäring – särskilt inte som denna redan har drabbats av kännbara förluster genom Corona-pandemin. Att, som kontoret skriver, förbättra situationen för de fastboende skärgårdsborna, bör självfallet ingå att stärka besöksnäringen i skärgården, som många fastboende är beroende av för sin utkomst.

Utan att i detalj ha studerat de beräkningar som ligger till grund för förordnandet av ”Alternativ 2”, menar vi att det vore positivt med ett tredje förslag för den i och för sig välbehövliga utvecklingen av Stockholms kollektivtrafik på vattnet. Det går självfallet att använda sig av olika trafikmodeller under sommar-respektive vinterhalvåret. Målen för ett sådant omtag bör vara att stärka kollektivtrafiken på vattnet överlag, inte att försämra trafiken för vissa grupper som en förutsättning för förbättringar för andra grupper

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) som föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande.

Region Stockholm föreslår i sjötrafikutredningen att de dramatiskt ska minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget är att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens blir att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen leder till att nästan alla turister och deltidsboende i skärgården i praktiken tvingas åka långa bussresor innan de kan kliva på en båt för att ta sig till skärgården. Dessutom förkortas båtresorna kraftigt.

Detta förslag innebär att de som bor permanent på öarna kan få kortare restid men också att mindre attraktiva färsätt leder till betydligt färre turister i skärgården. Skärgårdssupplevelsen för många turister handlar om båtupplevelsen och att kunna åka genom övärlden. Med detta förslag upphör nästan all denna trafik.

Målet med båttrafiken måste vara att öka antalet besökare i skärgården och göra det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom verkar de blågröna i regionen inte ta hänsyn till att turismen är en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Reservation anfördes av Mads Lundgaard (SD) som föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av Mads Lundgaard (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna ställer sig mycket positiva till att, så som föreslås, utveckla pendelbåtstrafiken inom kommunen. Det är dock av vikt att de ekonomiska aspekterna noga följs upp. Det ska beaktas att det kan ta tid innan nya linjer som tas i bruk används fullt ut av sin möjliga målgrupp.

Det är även mycket viktigt att koppla ihop sjötrafiksystemet med kollektivtrafiken på land och att identifiera var nya bryggglägen bör placeras och hur det kopplas samman med bebyggelsen på ett attraktivt sätt och kollektivtrafiken på land. En viktig aspekt i all planering för kollektivtrafik är att skapa bekväma, enkla, tidseffektiva och attraktiva och upplevelsemässigt säkra bytespunkter mellan kollektiva färdmedel. Detta gäller inte minst tillfälliga besökare på kortare besök i staden. En annan aspekt är begriplighet, det vill säga att kollektiva färdmedel har bytespunkter som uppfattas som naturliga och enkla att orientera sig genom.

Utifrån detta resonemang framstår det rekommenderade ”Alternativ 2” för framtida sjötrafikupplägg som tveksamt och eventuellt även kontraproduktivt när det gäller sjötrafiken som rör sig över kommungränserna. Alternativ 2 innebär att den så kallade direkttrafiken från Stockholm till mellan- och ytterskärgården med fartyg minskas i syfte att stärka upp och gynna pendlingen längre ut i skärgården framför allt för fastboende.

Enligt detta föreslås att resor till skärgården i högre utsträckning skall nyttja kollektivtrafiken på land till befintliga och nya bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet. Det innebär i klartext att besökare till Stockholms unika skärgård skall hänvisas till någon form av busstrafik till mer eller mindre anonyma bytespunkter längre ut från innerstaden än idag. Sammankopplingen mellan Stockholms centrala delar och skärgården som en enhet påverkas med en sådan trafiklösning negativt. Skärgårdsbåtar på rad utefter Strömkajen och dess tutande är en viktig del av Stockholms identitet som skärgårdsstad. Inte att förglömma är att Södermalm de facto är skärgårdsstaden Stockholms största ö.

De resande som idag på ett enkelt och bekvämt sätt – med i många fall betydande bagage – kan gå ombord vid Strömkajen på en skärgårdsbåt för sin resa ut till skärgården, kommer enligt Alternativ 2 att hänvisas till en bussresa. Det säger sig självt att en sådan ordning dels (1) kommer att innebära en betydande förlust vad gäller resandets glädje och trivsel, båtresan är för besökaren en del av upplevelsen av skärgården och hur den förändras ju längre ut man kommer, samt dels (2) riskerar att reducera antalet besökare till skärgården. Även för kategorin pendlare kan en sådan ordning innebära en förlust. För en besökare med campingutrustning eller stor packning är det enkelt att ta en kort taxifärd från exempelvis Stockholms Central till Strömkajen. Det är tveksamt om en betydligt längre och dyrare taxiresa framstår som lika attraktiv, kanske inte ens som ett alternativ.

Det behöver utredas mer i detalj om Alternativ 2 blir tillräckligt bra för turismen. Det kan inte förutsättas att pendlare och turister per automatik kommer att vilja välja kollektivtrafik för att ta sig till de tänkta externa startpunkterna för båtresor. Det är fullt tänkbart att de resande, för att vinna såväl tid som bekvämlighet, väljer att åka bil eller taxi till dessa punkter. Pendling med bil tarvar också stora parkeringsplatser i anknötning till bryggorna. Miljön runt dessa knutpunkter kommer därför att behöva exploateras.

Utredningen poängterar även betydelsen av att kombinera båt- och cykeltrafik för en effektiv kollektivtrafik och att det är viktigt att cykeln kan vara en del av resan. Det är viktigt att förbereda fartygen så att de kan ta med cyklar samt att trafiksäkra, attraktiva och trygga gång- och cykelkopplingar byggs ut till/från alla hållplatser. Den beskrivningen riskerar att endast omfatta de linjer som kommer att trafikera Stockholms kommun om mellan- och ytterskärgårdstrafiken endast nås via andra trafikslag då det i dagsläget är enkelt och praktiskt att gå ombord på någon av båtarna till skärgården med bagage och cykel. Om resande med båt i framtiden hänvisas till matarbussar till båtanknytningsplatser kommer detta av rent praktiska skäl att utesluta cyklisterna.

Vi menar att det dramatiska mötet mellan innerstad och skärgård, vid stadens kajer, i sig är en begivenhet och kvalitet. Att delvis avskaffa eller reducera denna kvalitet framstår inte som helt i linje med önskemålen att stärka Stockholms besöksnäring – särskilt inte som denna redan har drabbats av kännbara förluster genom Corona-pandemin. Att förbättra situationen för de fastboende skärgårdsborna, bör det självfallet ingå att stärka besöksnäringen i skärgården, som många fastboende är beroende av för sin utkomst.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Johan Heinonen m.fl. (S) som föreslår att delvis godkänna förvaltningens förslag och att därutöver anföra följande.

Region Stockholm föreslår i sjötrafikutredningen att de dramatiskt ska minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm.

Huvudförslaget är att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens blir att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen leder till att nästan alla turister och deltidsboende i skärgården i praktiken tvingas åka långa bussresor innan de kan kliva på en båt för att ta sig till skärgården. Dessutom förkortas båtresorna kraftigt.

Detta förslag innebär att de som bor permanent på öarna kan få kortare restid men också att mindre attraktiva färdsätt leder till betydligt färre turister i skärgården. Skärgårdsupplevelsen för många turister handlar om båtupplevelsen och att kunna åka genom övärlden. Med detta förslag upphör nästan all denna trafik.

Målet med båttrafiken måste vara att öka antalet besökare i skärgården och göra det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom verkar de blågröna i regionen inte ta hänsyn till att turismen är en

viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser dessutom risker med att skärgårdstrafiken mer och mer ska lämnas till marknadskrafterna. Privata aktörer som kanske inbjuds kommer att höja priserna och det blir svårare ta sig ut med en skärgårdsbåt. Skärgården måste vara en tillgång för alla i regionen. Inte bara ett fåtal som har råd att betala för dyra båttransporter.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Lisa Carlsson m.fl. (S) som föreslår att delvis godkänna kontorets förslag och därutöver anför följande.

Region Stockholm föreslår i sjötrafikutredningen att de dramatiskt ska minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget är att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens blir att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen leder till att nästan alla turister och deltidsboende i skärgården i praktiken tvingas åka långa bussresor innan de kan kliva på en båt för att ta sig till skärgården. Dessutom förkortas båtresorna kraftigt.

Detta förslag innebär att de som bor permanent på öarna kan få kortare restid men också att mindre attraktiva färdsätt leder till betydligt färre turister i skärgården. Skärgårdsupplevelsen för många turister handlar om båtupplevelsen och att kunna åka genom övärlden. Med detta förslag upphör nästan all denna trafik.

Målet med båttrafiken måste vara att öka antalet besökare i skärgården och göra det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom verkar de blågröna i regionen inte ta hänsyn till att turismen är en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser dessutom risker med att skärgårdstrafiken mer och mer ska lämnas till marknadskrafterna. Privata aktörer som kanske inbjuds kommer att höja priserna och det blir svårare ta sig ut med en skärgårdsbåt. Skärgården måste vara en tillgång för alla i regionen. Inte bara ett fåtal som har råd att betala för dyra båttransporter.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Magnus Waller (S) och Viktor Gustafsson (V) enligt följande.

Målet med båttrafiken måste vara att öka antalet besökare i skärgården och göra det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom verkar de blågröna i regionen inte ta hänsyn till att turismen är en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser dessutom risker med att skärgårdstrafiken mer och mer ska lämnas till marknadskrafterna. Privata aktörer som kanske inbjuds kommer att höja priserna och det blir svårare ta sig ut med en skärgårdsbåt. Skärgården måste vara en tillgång för alla i regionen. Inte bara ett fåtal som har råd att betala för dyra båttransporter.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Rudolf Sjöstrand m.fl. (S) och Stephanie Branzell m.fl. (V) enligt följande.

Rudolf Sjöstrand m.fl. (S) och Stephanie Branzell m.fl. (V) yrkar att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut sant därutöver utöver anföras;

Stockholms skärgård är en fantastisk resurs för liv och rekreation för stadens invånare. Vi välkomnar därför Sjötrafikutredningens ambitioner om att förbättra tillgängligheten både för invånarna på fastlandet och för de som bor i skärgården. Ett sätt att stärka tillgängligheten vore att införliva skärgårdstrafiken i den reguljära trafiken. Ett annat sätt är att fortsätta utbyggnaden av pendelbåtslinjer. Därtill menar vi att det vore klokt att låta SL-taxan även gälla i skärgårdstrafiken i större utsträckning; resandet skulle bli både enklare och mer tillgängligt.

Särskilt uttalande gjordes av Andrea Hedin m.fl. (M), Mats Hasselgren (L), Caroline Blomberg (C), Johanna Clarin (MP), Rudolf Sjöstrand m.fl. (S) och Stephanie Branzell m.fl. (V) enligt följande.

Det har varit många utredningar om sjötrafiken under de senaste åren. Denna utredning är mycket detaljerad kring utvecklingen av sjöfarten inom Stockholm och i skärgården men trots det inte övertygande i sina slutsatser.

Det är mycket positivt att sjöfarten på Stockholms inre vatten utvecklas med fler reguljära linjer, bättre tillgänglighet och klimatanpassade bränslen.

Inriktningen att den samlade sjöfarten i regionens regi eller upphandlingar ska vara tillgänglig, miljövänlig och synkroniserad med kollektivtrafiken i övrigt är mycket bra. Att öka antalet kortare turer med mindre fartyg ökar servicen för vissa skärgårdsbor och kan i vissa fall vara befogat.

Utredningen föreslår dock även att turerna från Strömkajen ska reduceras betydligt och i stället ska en kombination av buss med kortare tur från replipunkt till kärnö sätts in till alla ”kärnöar”. Den slutsats om skärgårdstrafiken som utredningen stannar för är som vi ser det inte förenlig med målen om ökad kollektivtrafikandel av resandet som ställts upp av regionens trafikförvaltning.

Att helt bygga reguljärtrafiken på de fastboendes på kärnöar (öar över 100 inv.) servicebehov blir ineffektivt för övriga stora grupper av resande. De fastboende utgör endast 3000 personer medan deltidsboende och övriga resenärer är mångdubbelt fler. I utredningen framkommer att de största reseströmmarna är under torsdag till söndag med betydliga toppar under juni, juli augusti. Det framkommer också att Strömkajen är den mest anlitade på och avstigningspunkten. De fastboende däremot gör resor alla dagar och det innefattar arbetsresor och skolresor där de ska ha tillgång till sitt kommuncentrum, vilket i få fall är Stockholm. Skärgårdstrafiken ska alltså tillfredsställa resenärer med skilda behov och önskemål. Om det ska ske med ökad kollektivtrafikandel måste trafiken anpassas till detta.

Skärgårdstrafiken från Strömkajen är en del av Stockholms kultur som sjöstad och mycket attraktivt för alla som vill göra bekantskap med Stockholms unika skärgård. En sådan ändring som föreslås kommer att ge efterklang i näringslivet i de centrala stadsdelarna Östermalm och Norrmalm och vara negativt för Stockholm som turiststad.