

**Handläggare**  
Sofia Regnell  
Telefon: 0850809021

**Till**  
Kungsholmens stadsdelsnämnd  
2021-08-26

## **Sjötrafikutredning del 1**

Svar på remiss från kommunstyrelsen, dnr KS 2021/700

### **Förslag till beslut**

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

### **Sammanfattning**

Regionfullmäktige beslutade i samband med budget 2019 att trafiknämnden under mandatperioden ska påbörja arbete med att forma framtidens sjötrafik. Ett första samråd kring Sjötrafikutredningen del 1 genomfördes 2020, vilken Norrmalms stadsdelsnämnd lämnade synpunkter på. Utifrån de synpunkter som kom in under det första samrådet och fortsatta analyser har utredningen genomgått revideringar. Till följd av detta genomförs nu ytterligare ett samråd.

I den växande stockholmsregionen kan en utvecklad sjötrafik bidra till att komplettera och avlasta landkollektivtrafiken, vilket både kan innebära en ökad tillgänglighet och 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 stadsdelsområdet samt för Kungsholmens invånares möjlighet att ta sig till sina arbetsplatser i andra delar av Stockholm. Förvaltningen är också positiv till förslaget att det ska finnas kvar goda möjligheter att ta sig med båt ut i skärgården från centrala Stockholm.

### **Bakgrund**

Kommunstyrelsen har remitterat Sjötrafikutredning del 1 – Remissversion 2 från trafikförvaltningen Region Stockholm, till bland annat Kungsholmens stadsdelsnämnd för besvarande. Ett första samråd kring Sjötrafikutredningen del 1 genomfördes 2020, vilken Kungsholmens stadsdelsnämnd lämnade synpunkter på. Utifrån de synpunkter som kom in under det första samrådet och fortsatta analyser har utredningen genomgått revideringar. Till följd av detta genomförs nu ytterligare ett samråd. Yttrandet ska vara stadsledningskontoret tillhanda senast den 7 september 2021.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

## Ärendet

Regionfullmäktige beslutade i samband med budget 2019 att trafiknämnden under mandatperioden ska påbörja arbete med att forma framtidens sjötrafik. Ett första steg är att grundligt och strategiskt utreda hur framtidens sjötrafik ska se ut. Den här utredningen omfattar sjötrafikens upplägg och hur sjötrafiken ska formas i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål. Utredningsarbetet har skett i nära dialog med intressenter. Samrådsmöten har genomförts 2019-2021 och en remiss av sjötrafikutredningen genomfördes sommar-höst 2020. Efter remissen har sjötrafikutredningen genomgått revideringar utifrån inkomna synpunkter och fortsatta analyser. Ytterligare en remiss genomförs 2021.

## Bakgrund

Region Stockholm bedriver en omfattande kollektiv sjötrafik i Stockholms skärgård samt pendelbåttrafik på ett antal linjer i Mälaren och Saltsjön i egenskap av att vara regional kollektivtrafikmyndighet. Sjötrafiken är upphandlad och utförs av trafikoperatörer inom en handfull trafikområden samt ett antal linjer. Trafiken bedrivs med egenägda samt med operatörsägda fartyg. Skärgårdstrafiken har gamla anor och har bedrivits på ungefär samma vis under en längre tid. Pendelbåttrafiken är i delar en nyare företeelse med tillkommande linjer under 2000-talet som kompletterar linjer som funnits en längre tid. Den kollektiva sjötrafiken styrs av övergripande dokument såsom trafikförsörjningsprogrammet och RUF 2050 samt av mer precisa anvisningar, exempelvis Waxholmsbolagets ägardirektiv.

Sjötrafikutredning del 1 har fokus på sjötrafikens trafikala uppbyggnad, behov av resor med sjötrafik i regionen samt mål för sjötrafiken. Kortfattat utgör denna utredning ett samlat grepp över den kollektiva sjötrafik som bedrivs av Region Stockholm, hur denna kan utvecklas samt integreras med den landbaserade kollektivtrafiken. Processen för att utarbeta sjötrafikutredningen har inkluderat löpande samråd och två remissomgångar. Sammantaget har de externa aktiviteterna och inkomna synpunkter och inspel bidragit i utarbetningen av sjötrafikutredning del 1.

## Syfte och mål

Syftet med sjötrafikutredning del 1 är att utreda behovet av sjötrafik med planeringsår 2025 med en framåtblick på cirka 10 år. Ett viktigt mål för utredningen är att genomföra arbetet i samverkan

med relevanta aktörer i regionen. Utredningen ska visa förslag på sjötrafikens samlade utformning i Mälaren, Saltsjön och i Stockholms skärgård. Även andra delar av sjötrafiksystemet utreds och/eller beskrivs översiktligt.

Ambitionen är inte att utreda ett detaljerat trafiknät utan att peka ut en riktning för framtidens trafik och fartyg. En förutsättning är att de bryggor och målpunkter som trafikeras idag generellt även trafikeras i framtiden. Sjötrafiken ska tillsammans med övrig kollektivtrafik bidra till ökad regional tillgängligheten genom såväl stadsnära pendelbåtstrafik som skärgårdstrafik. Sjötrafikens resurseffektivitet ska höjas. Vidare ska sjötrafikutredning del 1 medföra att ett ändamålsenligt tonnage kan utredas vidare i sjötrafikutredning del 2.

## Åtgärder och utredningsalternativ

### Förutsättningar

Utredningen har utgått från förutsättningen att cirka hälften av Waxholmsbolagets tonnage behöver ersättas inom kommande tioårs period. Med anledning av att ett fartygs tekniska livslängd beräknas till 25 år är det viktigt att utreda behovet av trafik innan utredning av fartygsinvesteringar går vidare.

Inom pendelbåttrafiken har fokus primärt varit på att inventera nya möjliga linjekopplingar och bytespunkter för att identifiera möjliga relationer där sjötrafiken kan komplettera den övriga kollektivtrafiken. Primärt består förslagen för pendelbåttrafiken av linjer från tidigare utredningar.

Sjötrafiken ska kunna hantera olika resenärskategoriernas behov och möta de utmaningar som följer av att kollektivtrafikförsörja en stor glesbygd. Inom trafikområdet finns ibland besvärliga förutsättningar vad gäller väder, vind och nautiska förhållanden. Det inställer sig kraftiga variationer i resandemängder över årets månader. Skärgården är stor, vilket medför behov av snabba fartyg. Samtidigt innebär isförhållanden att isbrytande fartyg är en nödvändig del i flottan. De isbrytande fartygen är tunga och håller lägre hastigheter. För att ge dem fler användningsområden har de flesta även godsbarande förmåga. Eftersom det är en förutsättning att de isbrytande fartygen är relativt stora och tunga har de ofta stor resenärskapacitet, vilket medför ett användningsområde under sommartid när resenärerna är flest.

Vidare ska flera resenärskategoriernas behov tillgodoses i skärgårdstrafiken, där de fastboende har ett jämt behov med få

resenärer. Turister och besökare har långt större behov i omfattning av resande, vilket påverkar trafiken genom mer utbud under exempelvis sommaren, långhelger och lov. Eftersom Waxholmsbolagets ägardirektiv anger att ett mycket brett uppdrag ska hanteras, vilket stöttas av RUFSS 2050, är utgångspunkten att dagens uppgifter för sjötrafiken även ska gälla framöver. Trafikförsörjningsprogrammet pekar tydligt på bastrafik som det mest väsentliga.

### **Avfärdade trafikalternativ för skärgården**

Föregående remissversion av Sjötrafikutredning del 1 (maj 2020) redovisade två trafikupplägg i skärgården. Utredningsalternativ 1 innebar ett trafikupplägg som liknar dagens trafik och utredningsalternativ 2 innebar ett trafikupplägg med ökat fokus på bastrafiken och kortare linjer.

#### *Utredningsalternativ 1*

Tidigare utredningsalternativ 1 var i stort jämförbart med hur skärgården trafikeras i nuläget. Dagens trafiksystem och fartygsanvändning har under lång tid optimerats för att möta skärgårdstrafikens breda uppdrag. Utredningsalternativ 1 uppnådde de flesta åtaganden i förhållande till resenärskategorier och godshantering enligt Waxholmsbolagets ägardirektiv, likväl som alternativet upprätthåller en grundläggande bastrafik i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet och RUFSS 2050.

Det finns dock inneboende ineffektiviteter inom utredningsalternativ 1, som ärvs från dagens system som inte är önskvärda att bibehålla vid en framtida utveckling. Dagens trafikupplägg med dimensionering på direkttrafik för resor med lång restid medför negativa konsekvenser på ekonomi och miljö sett över helåret. Totalkostnaden för en utbudstimme i skärgårdstrafiken ligger mellan 4500–6000 kronor. Dessa relativt höga kostnader innebär dels att skärgårdstrafiken inte är kostnadseffektiv samt dels att det innebär begränsningar i turutbud. Utifrån den inneboende ineffektiviteten med en låg belägningsgrad på stora fartyg sett över helåret bör det ej vara önskvärt att fortsatt trafikera Stockholms skärgård med trafikupplägg enligt utredningsalternativ 1.

#### *Utredningsalternativ 2*

Tidigare utredningsalternativ 2 hade potential att resurseffektivisera trafiksystemet genom mindre fartyg, fler korta linjer och tätare resor mellan replipunkter och kärnöar. En potential att resurseffektivisera trafiksystemet med en ökad belägningsgrad på fartygen sett över ett årssnitt identifierades. Ett sådant trafikupplägg stöds av trafikförsörjningsprogrammet, där fokus är på trafik mellan kärnö

och replipunkt. En utvecklad skärgårdstrafik enligt utredningsalternativ 2 bedömdes medföra positiva effekter för fastboende skärgårdsbor. Längre trafikdygn högre turtäthet, samt bättre restider bedömdes medföra att boende i skärgården i större utsträckning kan tillgodogöra sig arbete, studier och utbud av offentlig och privat service. Utredningsalternativ 2 bedömdes även vara gynnsamt utifrån resurseffektivitet och miljö då en stor del av direkttrafiken mellan Stockholm och mellan/ytterskärgården drogs ner.

Under sjötrafikutredningens gång identifierats ett antal hinder för att fullt ut implementera tidigare förordat utredningsalternativ 2. Om resenärsantalet antas vara konstant skulle landtrafiken behöva utökas för att transportera en större mängd resenärer mellan regioncentra och replipunkter. En ökning av busstrafik, och sannolikt även biltrafik, ställer ökade krav på utveckling av landinfrastruktur och replipunkters kapacitet i förhållande till vägstandard, vändplatser, vändmöjlighet och ökat antal parkeringsplatser. Ett införande av utredningsalternativ 2 skulle medföra en högre belastning på befintlig väginfrastruktur och replipunkter. Även centralt belagda hårt belastade bussterminaler bedöms få en ökad mängd busstrafik.

En förändrad sjötrafik från Strömkajen i enlighet med tidigare förordad utredningsalternativ 2, med mindre inslag av långa linjer, kan antas få effekter på resenärers upplevda tillgänglighet och kundnöjdhet och leda till färre resor. Det kan antas att turism och besöksnäring fortsatt använder sjötrafiken men ett tapp av resenärer som följd av mindre attraktiv resa bör inte underskattas. Utifrån Waxholmsbolagets ägardirektiv är bedömningen att utredningsalternativ 2 inte tillgodoser samtliga resenärskategoriernas resebehov i tillräcklig utsträckning samtidigt som godshanteringsuppdraget blir svårare att uppfylla. Utifrån ovan diskussion och utifrån Waxholmsbolagets breda uppdrag enligt ägardirektiv anses det inte rimligt att i dagsläget rakt av implementera utredningsalternativ 2.

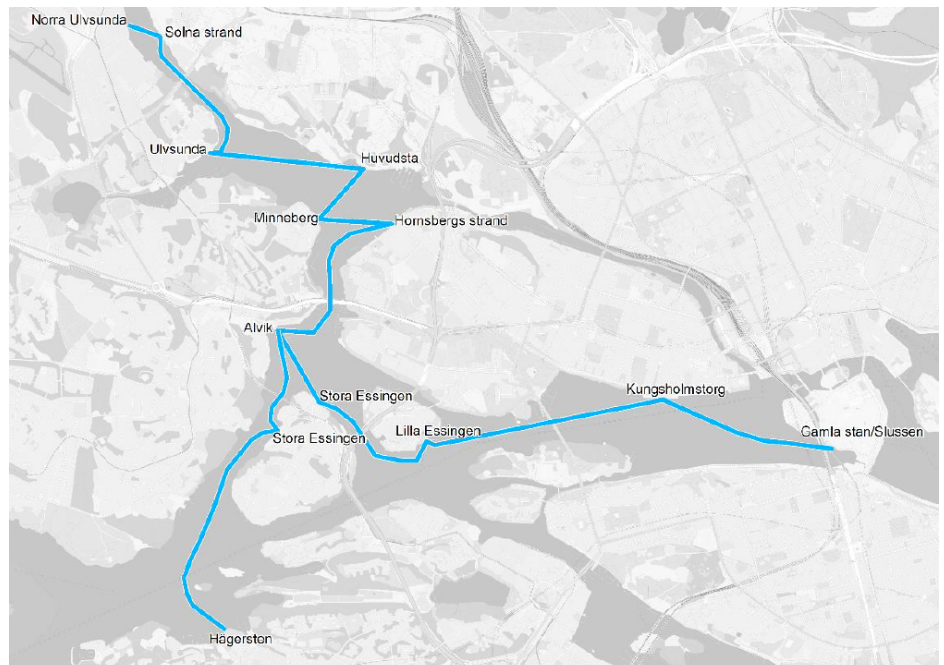
### *Slutsats*

Slutledningen av ovanstående resonemang ger därför att vare sig utredningsalternativ 1 eller utredningsalternativ 2 i sina respektive helheter är optimala vägar framåt för utveckling av den kollektiva sjötrafiken. Det behövs ett balanserat inriktningsalternativ för förändring av den kollektiva sjötrafiken. Sjötrafikutredning del 1 har som förutsättning att uppfylla Waxholmsbolagets breda uppdrag likväl som att förhålla sig till trafikförsörjningsprogrammet och

övergripande regionala styrdokument som RUF 2050. Eftersom sjötrafiken ska bidra till möjligheten att bo och verka i skärgården, samt bidra till en lättillgänglig och attraktiv skärgård sett ur ett besöksperspektiv, har ett utvecklat och sammanvägt förslag till inriktning för framtidens skärgårdstrafik utarbetats. Förslaget bibehåller väsentliga delar av dagens trafikupplägg samtidigt som skärgårdstrafiken gradvis kan utvecklas mot ett trafikupplägg som liknar det avfärdade utredningsalternativ 2.

### **Förslag till trafikupplägg för pendelbåtstrafiken**

Sjötrafikutredningen har som förutsättning att samtliga befintliga pendelbåtlinjer kvarstår samt att de två försökslinjerna till Vaxholm (Linje 83) respektive Värmdö (Linje 84) övergår till ordinarie trafik. Utöver det eftersträvas effekter såsom restidsvinster och avlastning på gatu- och vägnät samt bytespunkter i planering av stadsnära sjötrafik. Här kan nya reserelationer uppstå med sjötrafik, i synnerhet med beaktande av kombinationsresor cykel-sjötrafik-cykel. I utredningen Strategisk pendelbåtsutredning (TN 2017-1363) föreslås två linjer att införas, Norra Ulvsunda-Hägersten och Norra Ulvsunda-Gamla Stan. Förslagen inryms även i sjötrafikutredning del 1.



**Kungsholmens stadsdelsförvaltning**  
Parkmiljöavdelningen norra innerstaden

Lindhagensgatan 76  
Box 49039  
100 28 Stockholm  
Växel 08-508 08 000  
Fax  
kungsholmen@stockholm.se  
stockholm.se

*Linje Norra Ulvsunda - Gamla stan och Norra Ulvsunda - Hägersten*

Vid sidan av föreslagna linjer ovan redogörs nedan för ett antal stråk som kan vara aktuella för ny sjötrafik, utöver de som anges under utredningsalternativen. De beskrivs översiktligt nedan.

### *Sjötrafik Botkyrka – Huddinge – Ekerö*

Kan vara ett stråk som är intressant för ny sjötrafik i ett långsiktigt perspektiv, då det pågår omfattande planering av ny stadsbebyggelse i området, i sjönära lägen.

### *Sjötrafik Täby*

I beslutade försökslinjer, TN 2019-0680, omnämns sjötrafik mot Täby, i form av en förlängning av Linje 80. En sådan åtgärd kan vara intressant att fortsatt utreda i samverkan med berörda kommuner.

### **Förslag till trafikupplägg för skärgårdstrafiken**

Inriktningen för utveckling av skärgårdstrafiken föreslås vara att bibehålla delar av dagens trafiksystem samtidigt som trafikupplägget möjliggör effektivisering. Trafikupplägg i norra och södra skärgården följer i dagsläget bastrafikkonceptet, detta bör bibehållas. Ångfartygen Västan, Storskär och Norrskär föreslås fortsatt vara i trafik i skärgården i enlighet med Waxholmsbolagets ägardirektiv, samt ha Stockholm som utgångspunkt för sina resor.

### *Trafikkoncept skärgård*

I dagens trafiksystem finns en variation i turtäthet och avgångar mellan veckodagar över året. Variationen mellan veckodagar är en behovsanpassning för att hantera ökad efterfrågan av resor till skärgården under veckoslut vår och höst. Linjernas längd och antal stopp varierar också över året, detsamma gäller för start- och stoppunkt för vissa linjer. Denna behovsanpassning av trafiken föreslås kvarstå med syfte att tillgängliggöra skärgården över veckoslut för turister, besökare och fritidshusägare, samt löpande anpassa trafikens utbud utifrån efterfrågan.

Som inriktning för utveckling av framtidens sjötrafik i skärgården föreslås att behovs/säsonganpassad sjötrafik bedrivs från Strömkajen mot framförallt mellanskärgården, samt till viss mån norra- och södra skärgården, likt idag. En fortsatt trafik från Strömkajen medför minskad risk för överbelastning av busstrafiken och landinfrastrukturen och medför en likvärdig möjlighet för besökande att ta del av skärgården. Detta innebär fortsatt positiva effekter för en attraktiv region och levande skärgård. För norra och södra skärgården föreslås dagens upplägg fortsatt gälla, med fokus på bastrafiken till och från replipunkter. Exempelvis följer det huvudsakliga resandet till Sandhamn och Utö idag de trafikala principerna enligt bastrafikkonceptet.

Under lågtrafiksäsong föreslås utökad busstrafik i kombination med färre avgångar vad gäller långlinjer från Strömkajen. Här inställer

sig en tydlig växelverkan mellan båt och buss som varierar över året. Inrättad pendelbåtstrafik i Saltsjön kan bidra till denna växelverkan.

För att hantera lågt resande under lågtrafiksäsong föreslås utökad anropsstyrd trafik i skärgården utifrån de fastboendes villkor, detta bör även gynna de deltidboende som bebor skärgården över längre perioder av året. Graden av anropsstyrd trafik kan justeras ner under högtrafik om annat trafikutbud istället förstärks. Utefter samråd med skärgårdsintressenter har trafikförvaltningen identifierat att fastboende generellt ställer sig positiva till en utveckling av anropsstyrd trafik, förutsatt att systemet för bokning av trafik går att lösa på ett smidigt sätt. Förändringar av linjenätet behöver analyseras vidare i kommande skeden och därefter löpande inom årliga trafikförändringar. Upplägg enligt ovan har en påverkan på Sjötrafikutredning del 2.

#### Sammanvägd bedömning av effekter för pendelbåtstrafiken

En utökad pendelbåtstrafik medför positiva restidseffekter samt avlastar gatu- och vägnätet. Därutöver uppstår nya reserelationer och möjligheten till kombinationsresor med cykel, vilket har positiva effekter för miljön. Tidigare enkätundersökning har visat att pendelbåtstrafik vinner marknadsandelar från bilism. Sammantaget bedöms den utökade pendelbåtstrafiken bidra till bättre framkomlighet på land och ett mer hållbart resande inom länet. Genom att pendelbåtstrafiken utökas till Vaxholm och Värmdö kan nya strukturerande linjer åstadkommas som, genom byten, sammankopplar skärgården med kommuncentra och centrala Stockholm.

#### Sammanvägd bedömning av effekter för skärgårdstrafiken

Genom att föreslå en behovs/säsongsanpassad sjötrafik från strömkajen mot framförallt mellanskärgård, samt till viss mån norra- och södra skärgården, möjliggörs ett fortsatt bidrag till besöksnäringen och en levande skärgård vilket är en övergripande regional målsättning.

Övriga delar av året fokuseras trafiken på bastrafiken som behovsanpassas utifrån fastboende och deltidboende skärgårdsbor, bland annat med implementering av anropsstyrdtrafik. Att långsiktigt utveckla skärgårdstrafiken i riktning mot utredningsalternativ 2 under höst, vinter och vår ger positiva effekter för fastboende och deltidboende skärgårdsbor. Genom att ha fler mindre fartyg skapas en möjlighet till förlängning av trafikdygn, något högre turtäthet, samt potential till bättre restider,



vilket i sin tur medför att boende i skärgården i större utsträckning kan tillgodogöra sig arbete, studier och utbud av offentlig och privat service. Eftersom de möjligheterna delvis är begränsade idag, ger även mindre tillskott av trafik i likhet med utredningsalternativ 2 stora effekter. Likaså bedöms dessa åtgärder stärka den regionala tillgängligheten till Stockholms skärgård sett till hela året för samtliga resenärskategorier.

Sammantaget medför trafikalternativet en möjlighet att uppfylla Waxholmsbolagets breda uppdrag enligt ägardirektivet, de fastboende i skärgården möjliggörs en mer anpassad trafik, samtidigt som trafikalternativets principer erbjuder resurseffektivisering.

### **Synpunkter och förslag**

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. I utredningen som presenterades vid samrådet 2020 innebar utredningsalternativ 1 ett trafikupplägg som liknar dagens trafik och utredningsalternativ 2 innebar ett trafikupplägg med ökat fokus på bastrafiken och kortare linjer. Utredningsalternativ 1 skulle dock innebära ineffektiviteter som ärvs från dagens system som inte är önskvärda att bibehålla vid en framtida utveckling, med negativa konsekvenser på ekonomi och miljö sett över helåret.

Utredningsalternativ 2 skulle innebära ett mer resurseffektivt trafiksystem. Den minskning av långa linjer ut i skärgården från Strömkajen som detta alternativ innebär skulle dock kunna få negativa konsekvenser på besöksnäringen i Skärgården. Detta alternativ skulle även innebära att en större mängd resenärer skulle behövas transporteras mellan regioncentra och replipunkter, vilket i sin tur skulle innebära en högre belastning på väginfrastrukturen.

Slutledningen av detta var att varken utredningsalternativ 1 eller 2 i sina respektive helheter är optimal för utvecklingen av sjötrafiken, utan att det behövs ett balanserat inriktningsalternativ. Detta alternativ innebär att förslaget på utveckling av pendelbåttrafiken består från tidigare utredningar. En behovs/säsonganpassad skärgårdstrafik från strömkajen mot framförallt mellanskärgård, samt till viss mån norra- och södra skärgården föreslås även. Detta möjliggör ett fortsatt bidrag till besöksnäringen och en levande skärgård vilket är en övergripande regional målsättning.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltning**  
Parkmiljöavdelningen norra innerstaden

Lindhagensgatan 76  
Box 49039  
100 28 Stockholm  
Växel 08-508 08 000  
Fax  
kungsholmen@stockholm.se  
stockholm.se

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 stadsdelsområdet 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.

Förvaltningen är också positiv till förslaget att det ska finnas kvar goda möjligheter att ta sig med båt ut i skärgården från centrala Stockholm. Det är angeläget att någon form av denna trafik finns kvar även då det inte är högsäsong, för att stärka möjligheten att öka besöksnäringen i skärgården utanför högsäsong.

#### Jämställdhetsanalys

En väl utbyggd och utvecklad kollektivtrafik innebär ett möjligheter till ett mer jämställt resande för alla medborgare och besökare i Stockholm stad, för kvinnor och män, flickor och pojkar.

Förvaltningen välkomnar därför den utveckling av kollektivtrafiken i Stockholms stad som detta förslag innebär.

Ann-Christine Hansson  
Stadsdelsdirektör

Therese Rosen  
Avdelningschef

#### Bilagor

1. Sjötrafikutredningen del 1 – Remissversion 2, Trafikförvaltningen Region Stockholm (2021-04-28)

## **Attesterat av**

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Ann-Christine Hansson, Stadsdelsdirektör	2021-07-01
Therese Rosen, Avdelningschef	2021-06-30