

Handläggare
Mats Christenson
Telefon: 0850812201

Till
Södermalms stadsdelsnämnd
26 augusti 2021

Remiss av Sjötrafikutredning del 1

Svar på remiss från kommunstyrelsen, KS 2021/700

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har skickat en remiss från trafikförvaltningen inom Region Stockholm till bland annat Södermalms stadsdelsnämnd för yttrande. Remissen omfattar en revidering av Region Stockholms Sjötrafikutredning del 1 utifrån inkomna synpunkter vid samrådet som hölls under sommar-hösten 2020. Utredningen föreslår ett mer balanserat inriktningsalternativ än det som förordades i den föregående utredningen vilket bland annat innebär fler avgångar med skärgårdsbåtar från Strömkajen under högsäsong än i det förra förslaget.

Stadsdelsförvaltningen konstaterar att trafikförvaltningen inom Region Stockholm genomfört en mycket väl genomarbetad revidering av den tidigare sjötrafikutredningen utifrån inkomna synpunkter.

Förvaltningen har, mot bakgrund av de uppdrag och styrdokument som styr utredningen samt utifrån inkomna synpunkter från samrådet som genomfördes sommaren-hösten 2020, inga invändningar emot utredningens förslag som innebär ett mer balanserat inriktningsalternativ än det som förordades i den föregående utredningen. Genom att inrätta en behovs- och säsonganpassad 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 enligt förvaltningen är positivt.

Södermalms stadsdelsförvaltning
Avdelningen för stadsmiljö

Virkesvägen 3
Box 90 185
120 22 Stockholm
Växel 08-508-12-000
Fax
soder@stockholm.se
start.stockholm

Förvaltningen ser positivt på utvecklingen av pendelbåttrafiken som för Stockholms innerstads del ger utökade möjligheter att kunna välja kollektiva färdmedel och därmed avlasta gatu- och vägnätet.

Bakgrund

Kommunstyrelsen har, förutom till Södermalms stadsdelsnämnd, skickat trafikförvaltningens remiss innehållande en revidering av sjötrafikutredning del 1 till bland annat flera av stadens övriga stadsdelsnämnder, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och stadsledningskontoret. I samband med nämndsammanträdet 2020-08-27 svarade stadsdelsnämnden på den första versionen av sjötrafikutredning del 1.

Remisstiden sträcker sig till den 31 augusti 2021.

Den reviderade versionen av sjöfartsutredning del 1 bifogas som bilaga 1 till tjänsteutlåtandet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsmiljöavdelningen inom Södermalms stadsdelsförvaltning. Ärendet har behandlats av förvaltningsgruppen och pensionärsrådet den 16 augusti 2021 och i rådet för funktionshindersfrågor den 17 augusti 2021.

Ärendet

Nedan görs en sammanfattning av den reviderade versionen av sjötrafikutredningen del 1.

Bakgrund

Regionfullmäktige beslutade i samband med budget 2019 att trafiknämnden under mandatperioden ska påbörja arbete med att forma framtidens sjötrafik. Den aktuella utredningen som nu är på remiss omfattar sjötrafikens upplägg och hur sjötrafiken ska formas i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål.

Ett samråd av sjötrafikutredningen genomfördes sommar-höst 2020. Efter samrådet har sjötrafikutredningen genomgått revideringar utifrån inkomna synpunkter och fortsatta analyser.

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 med utredningen är att genomföra arbetet i samverkan med relevanta aktörer i regionen. Utredningen ska visa på sjötrafikens samlade utformning i Mälaren, Saltsjön och i Stockholms skärgård.

Omfattning och avgränsning

Perspektivet ”hela resan” för kollektivtrafikresenärerna är en bärande del i de förslag som presenteras i utredningen.

I planering av stadsnära sjötrafik eftersträvas effekter såsom restidsvinster och avlastning på gatu- och vägnätet samt bytespunkter.

Arbetsprocess

Arbetet med sjötrafikutredning del 1 har haft ett stort inslag av samråd samt dialog med berörda. Samråd i olika former har genomförts i omgångar under perioden 2019-2021:

- Samråd har genomförts med berörda kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen samt intresseorganisationer.
- Utöver de inledande samrådsmötena genomfördes en workshop med tjänstepersoner i Stockholms stad.
- En enkätundersökning med fastboende på kärnöar i skärgården har genomförts.
- Samråd har genomförts med näringsliv och intresseorganisationer i skärgården.
- Sjötrafikutredning har varit föremål för ett första remissförfarande med berörda aktörer.
- Efter den första remissen genomfördes en ny omgång möten med berörda för att fördjupa samverkan. En andra remiss, den nu aktuella, genomförs sommaren 2021.
- Efter denna remiss sker åter en sammanställning och hantering av inkomna synpunkter.

Samråd och remisser har bidragit med värdefulla synpunkter till arbetet med sjötrafikutredningen och har haft en påverkan på dess innehåll.

Styrande dokument

I utredningen identifieras regionala visions- och strategidokument, såsom det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP) och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF5) 2050, som centrala att beakta som utgångspunkt i utredningen.

Förutom de ovannämnda dokumenten kan bland annat nämnas ”Miljöprogram för region Stockholm 2017-2021”, ”Budget region Stockholm 2020”, ”Ågardirektiv Waxholmsbolaget” samt ”Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen” som ledande för utredningen.

Övergripande mål och effektmål för sjötrafiken

Övergripande mål hämtas framförallt från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, Waxholmsbolagets ågardirektiv, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050, Landsbygds- och skärgårdstrategi, Region Stockholms budget och

miljöprogram samt de av trafikförvaltningens framtagna strategier som bedöms vara av relevans i detta utredningsskede. Övergripande effekter som Sjötrafikutredningen ska uppnå är att tillsammans med övrig allmän kollektivtrafik öka den regionala tillgängligheten – för såväl stadsnära trafik som till skärgården, korta av restider och en resurseffektiv kollektivtrafik.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

I trafikförsörjningsprogrammet anges tre mål: Ökat kollektivt resande, smart kollektivtrafik och attraktiv region. Till varje mål hör tre fokusområden, se figur nedan. Målen, med tillhörande fokusområden, anger övergripande kollektivtrafikens inriktning mot år 2030. Verkan mot måluppfyllnad uppnås genom en välplanerad sjötrafik som på ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt effektivt vis tillgodoser resenärernas behov av resor.



Målstruktur i trafikförsörjningsprogrammet

Nuläge och förutsättningar

Region Stockholm bedriver sjötrafik inom ramen för varumärkena Waxholmsbolaget och SL. Waxholmsbolaget har funnits inom regionens ägo sedan 1967 och bedrevs som ett eget bolag fram till 2011. Därefter har sjötrafiken ingått som en del i trafikförvaltningens verksamhet.

Stockholms skärgård

Av Stockholms läns drygt 2,3 miljoner invånare bor cirka 160 000 invånare på landsbygden varav 3 000 personer på öar i skärgården, utan fast landförbindelse (RUF 2050).

Södermalms stadsdelsförvaltning
Avdelningen för stadsmiljö

Virkesvägen 3
Box 90 185
120 22 Stockholm
Växel 08-508-12-000
Fax
soder@stockholm.se
stockholm.se

Befolkningssammansättningen av de bofasta i skärgården utgörs av en större andel äldre befolkning i jämförelse med Stockholms län

som helhet. Könsfördelningen är relativ jämn mellan kvinnor och män med en lätt övervikt av antalet män.

Skärgården i Stockholms län bebos även av en stor andel deltidsboende som framförallt bor i skärgården under sommarhalvåret. Stockholms skärgård är även ett populärt besöksmål för turister under sommarhalvåret, vilket avspeglas i antalet resenärer hos sjötrafiken under sommarmånaderna.

RUFS 2050

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS) 2050 utgör en viktig planeringsförutsättning för arbetet med sjötrafiken i skärgården. I RUFS 2050 identifieras 14 kärnöar. En kärnö har av regionen bedömts inneha förutsättningar för en grundläggande samhällsservice- och infrastruktur som ska möjliggöra en långsiktig och robust samhällsstruktur för både fastboende och näringsliv, exempelvis skola och livsmedelsaffärer.

Kärnöarnas koppling till land sker genom elva replipunkter som identifieras i RUFS 2050. Här finns kopplingar mellan sjötrafiken och landburen kollektivtrafik. Sammantaget utgör kärnöar och replipunkter strukturerade förutsättningar för sjötrafiken. RUFS 2050, anger ett miniutbud av kollektivtrafik som bör finnas mellan kärnö och respektive replipunkt.

Generellt är replipunkter belägna i mer perifera lägen vilket i de flesta fall medför att väginfrastruktur till och från dem håller lägre standard. Majoriteten av replipunkterna har en acceptabel infrastruktur för busstrafik (hållplats, uppställning, vändningsmöjligheter) utifrån dagens trafikering. Däremot kan det uppstå konflikter på platserna när flera aktiviteter pågår samtidigt; exempelvis godstransporter, bil, fotgängare och busstrafik.

Resenärskategorier skärgårdstrafik

Inom skärgårdstrafiken finns ett antal olika resenärsgupper inom sjötrafiken med olika mål med sina resor och därtill kopplade behov.

- Fastboende och dagspendlar, som i större utsträckning har behov att nyttja sjötrafiken året runt.
- Deltidsboende, som bor i längre perioder i sina bostäder i skärgården och antagligen reser likt fastboende under de perioderna.
- Fritidsboende, vilka har fritidshus i skärgården, vilka antas nyttjas i störst utsträckning under sommar, samt delvis vår och höst (cirka april - september).

- Besökare och turister från Stockholmsregionen och nationellt. Inom denna kategori ingår många dagsbesökare. Allra flest besök sker under sommaren och oftare vid bra väder.
- Internationella besökare/turister, som skiljer sig från kategorin nationella besökare då deras skärgårdsvistelse ofta är längre och sker snarare tidig höst än sommar. De är mindre väderberoende.

Sjötrafiken som system

Den kollektiva sjötrafiken kan delas upp i två delar. Den ena är att betrakta som kommuntrafik, framförallt i Mälaren och Saltsjön och den andra delen är skärgårdstrafiken som har fokus på att trafikförsörja skärgårdens öar.

Skärgårdstrafiken

Kortfattat går det att beskriva skärgårdstrafiken ur två perspektiv. Ett perspektiv är att skärgårdstrafiken ska tillgodose en grundläggande kollektivtrafik där de fastboende och näringsidkarna i skärgården ska ha möjligheten att resa kollektivt mellan sina bostäder till kommun- och regioncentra. Trafiken består i huvudsak av den så kallade bastrafiken som bedrivs året runt mellan kärnöar (även omkring- och mellanliggande öar) och replipunkter i land – där byte till landkollektivtrafik kan ske.

Det andra perspektivet fokuserar på att trafikförsörja de öar som är populära för besöksnäringen och för att möjliggöra att de som har fritidsboende i skärgården ska kunna resa. Det bor relativt få fastboende i skärgården vilket leder till att resandet under lågsäsongen (vinter) är litet. Under sommarhalvåret (maj–september) ökar resandet kraftigt kopplat till att fler resor utförs av fritidsboende och turister. Under sommarhalvåret ändras sjötrafiken till att fler avgångar utgår från Stockholm för resor mot skärgårdens mellersta och yttre delar genom en så kallad direkttrafik. I kombination med stor efterfrågan på resor innebär det att dagens stomme i Waxholmsbolagets fartygsflotta är dimensionerat för 300-500 resenärer per fartyg med hög komfort för längre resor. Utöver Waxholmsbolagets 21 skärgårdsfartyg hyrs cirka 40 fartyg in från trafikleverantörer för att utföra trafiken.

Södermalms stadsdelsförvaltning
Avdelningen för stadsmiljö

Virkesvägen 3
Box 90 185
120 22 Stockholm
Växel 08-508-12-000
Fax
soder@stockholm.se
stockholm.se

Skärgårdstrafiken har en egen taxa och drivs genom varumärket Waxholmsbolaget. Under lågsäsong kan resenärer med vissa av SL:s periodkort resa med skärgårdstrafiken. Totalt sett sker ca 1,8 miljoner påstigningar i skärgårdstrafiken.

Pendelbåtstrafiken

Pendelbåtstrafiken, som primärt knyter ihop olika delar av den centrala regionen, syftar främst till att komplettera och avlasta landkollektivtrafiken. Den fartygsflotta som används i pendelbåtstrafiken är av mindre storlek än det som används i skärgårdstrafiken. Precis som med skärgårdstrafiken är ägandeskapet av fartyg varierat med övervikt av att trafikleverantörerna äger flest fartyg.

Pendelbåtstrafiken utförs i SL:s varumärke och har samma taxa som buss- och spårtrafiken i regionen. Antalet påstigningar i pendelbåtstrafiken ökar succesivt från år till år och 2019 skedde 4 miljoner påstigningar.

Trafiken i skärgården

Kollektivtrafiken i skärgården består av reguljär pendlartrafik för fast- och deltidsboende, där merparten av trafiken är dimensionerad utifrån de behov som finns för de som har fritidsbostäder och besöker skärgården i turistsyfte. För skärgårdstrafiken finns det fyra tidtabellperioder.

Trafiken och resandet i skärgården varierar stort under året. Merparten av resandet sker under sommarperioden maj till september som följd av resor av del- och fritidsboende samt utflyktsresenärer. Cirka 75 % av den totala mängden resor utförs under sommarhalvåret.

Kopplingar mellan skärgårdstrafiken och den övriga kollektivtrafiken

En viktig förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och möjliggöra för invånarna i regionen att bo och arbeta där de vill, samt ha tillgång till samhällsviktiga funktioner, är att trafiksystemet är sammanhållet. Utöver själva sjötrafiken är replipunkter och övriga bytespunkter samt landkollektivtrafiken vitala delar i kollektivtrafiksystemet. Att skärgårdstrafiken planeras och samordnas med den landbaserade kollektivtrafiken är en central del för att skapa förutsättningar för regional tillgänglighet. Goda kopplingar som fungerar tillfredsställande möjliggör även större arbetspendling, vilket hela regionen drar nytta av.

Pendelbåtstrafiken

Pendelbåtstrafikens huvudsakliga syfte är att komplettera den befintliga väg och spårbundna trafiken på land. Pendelbåtstrafiken ska erbjuda resmöjligheter med restidsvinster och samtidigt bidra till en avlastning av gatu- och vägnätet.

Dagens pendelbåtlinjer

Linje 80 (Nybroplan–Djurgården–Västra Sicklaön–Nacka strand–Lidingö–Frihamnen–Ropsten–Tranholmen–Storholmen–Lidingö). Linje 80 började vid årsskiftet 2019/2020 trafikera sträckan Frihamnen – Ropsten – Tranholmen och Storholmen för att bättre knyta an till tunnelbanan i Ropsten och nybyggnadsområdet i Norra Djurgårdsstaden.

Linje 82 (Slussen–Skeppsholmen–Djurgården). Linje 82 syftar primärt till att skapa snabba och gena förbindelser mellan bytespunkt Slussen och närings- och besöksmålen på Djurgården.

Linje 89 (Ekerö/Tappström)–Kungshättan–Ekensberg–Lilla Essingen–Klara Mälarstrand). Trafiken på linje 89 började som ett test under 2016 och under 2018 beslutades det om trafikutökningar under både vardagar och helger. Primärt avlastar linje 89 gatu- och vägnätet på den hårt belastade Ekerövägen.

Två nya pendelbåtlinjer har beslutats att börja trafikera på test under perioden 2020–2024. Båda linjerna utgår ifrån Strömkajen och trafikerar därefter mot Vaxholm respektive Värmdö. Den första försökslinjen är numera startad och benämns Linje 83. Linjen trafikerar Strömkajen och Vaxholm med omkringliggande öar samt ett antal bryggor på vägen. Trafiken startade i augusti 2020 och har sedan start haft cirka 100 000 resenärer.

Besöksnäring och näringsliv i skärgården

Turismen är ett viktigt inslag för näringslivet och besöksnäringen i skärgården. Närvaron av båtarna i centrala Stockholm, i synnerhet vid Strömkajen, bidrar till att minimera det mentala avståndet ut till skärgården. Skärgårdsturismen är relativt väderberoende med fler resenärer och besökare som åker ut till skärgården vid soligt och bra väder. Det finns ambition inom besöksnäringen i regionen att förlänga säsongen i skärgården. För att nå detta mål är utländska turister en viktig målgrupp eftersom de reser mot sensommaren/hösten och därmed bidrar till besök när inhemsk turism ebbar ut för säsongen.

Sjötrafikens miljöpåverkan

Sjötrafiken har miljöpåverkan på klimat, natur och hälsa. Sjötrafiken har utsläpp av växthusgaser som är högre jämfört med övriga kollektivtrafikslag. Detta av anledningen att sjötrafiken inte har ställt om i lika snabb takt till förnybar energi som exempelvis busstrafiken. Dock befinner sig sjötrafiken i en omställningsprocess för att öka andelen förnybar energi i driften. För år 2019 låg andelen på 18 % och framtagna plan för övergång till drift med icke-fossila

bränslen inom sjötrafiken redovisar att andelen förnybar energi ska vara 50 % vid utgången av år 2021. Detta kommer innebära att sjötrafikens utsläpp av växthusgaser kommer att minska kraftigt under den kommande tvåårsperioden.

Åtgärder och utredningsalternativ

Enligt remissen är nulägesbeskrivningen en viktig utgångspunkt för arbetet med utredningsalternativ. Därutöver är samråd och remiss med intressenter av vikt för att fånga upp perspektiv från myndigheter, intresseorganisationer, resenärer och övriga verksamma i skärgården.

I beskrivningen nedan redogörs för de motiv till att alternativen i föregående remissversion av Sjötrafikutredning del 1 (maj 2020) avfärdas som inriktning för skärgårdstrafiken. Samråd och analys efter genomförd remiss har inneburit att ett nytt sammanvägt trafikupplägg har tagits fram som huvudalternativ till slutligt förslag.

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 uppnår enligt utredningen de flesta åtaganden enligt Waxholmsbolagets ägardirektiv, likväl som alternativet upprätthåller en grundläggande bastrafik i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet och RUFSS 2050. Det finns dock inneboende ineffektiviteter inom utredningsalternativet 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. Utifrån den inneboende ineffektiviteten med en låg beläggningsgrad på stora fartyg sett över helåret bör det enligt utredningen ej vara önskvärt att fortsatt trafikera Stockholms skärgård med trafikupplägg enligt utredningsalternativ 1.

Det tidigare utredningsalternativ 2 har 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 beläggningsgrad på fartygen sett över ett årssnitt identifierades. Ett sådant trafikupplägg stöds av trafikförsörjningsprogrammet, där fokus ligger på trafik mellan kärnö och replipunkt. 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 har ett antal hinder identifierats för att fullt ut implementera tidigare förordad utredningsalternativ 2.

En utökning 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 placerade 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.

Slutledningen av ovanstående resonemang anges 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.

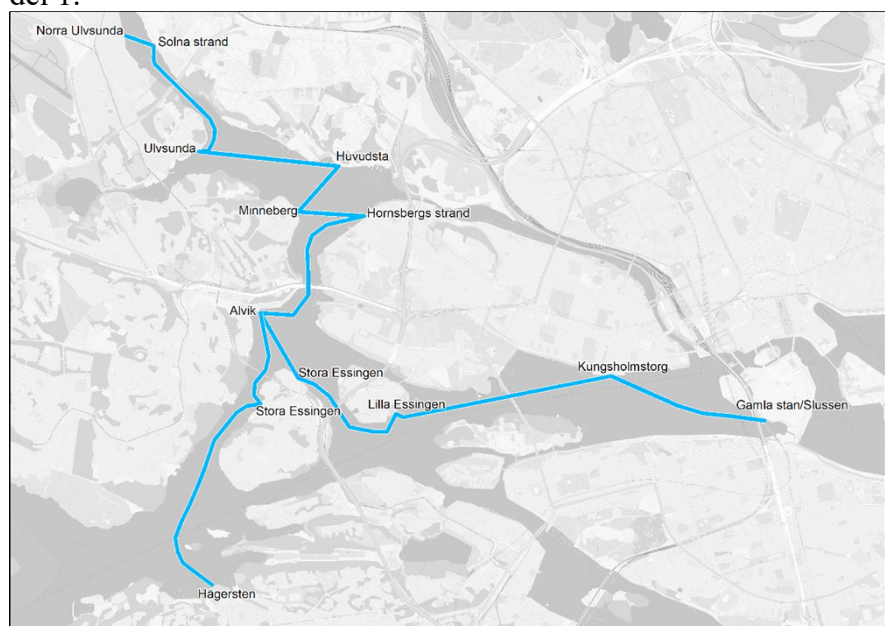
Eftersom sjötrafiken ska bidra till möjligheten att bo och verka i skärgården, samt bidra till en lättillgänglig och attraktiv skärgård sett ur ett besöksperspektiv, har ett utvecklat och sammanvägt förslag till inriktning för framtidens skärgårdstrafik utarbetats. Förslaget bibehåller väsentliga delar 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.



Föreslagna linjer: Linje Norra Ulvsunda-Hägersten och linje Norra Ulvsunda-Gamla stan.

Förslag till trafikupplägg för skärgårdstrafiken

Som inriktning för utveckling av framtidens sjötrafik i skärgården föreslås att behovs-/säsonganpassad sjötrafik bedrivs från Strömkajen mot framförallt mellanskärgården, samt i 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.

Södermalms stadsdelsförvaltning
Avdelningen för stadsmiljö

Virkesvägen 3
Box 90 185
120 22 Stockholm
Växel 08-508-12-000
Fax
soder@stockholm.se
stockholm.se

Under lågtrafiksäsong föreslås utökad busstrafik i kombination med färre avgångar vad gäller långlinjer från Strömkajen. För att hantera lågt resande under lågtrafiksäsong föreslås utökad anropsstyrd trafik i skärgården utifrån de fastboendes villkor vilket även bör gynna de deltidsboende som bebor skärgården över längre perioder av året.

Graden av anropsstyrd trafik kan justeras ner under högtrafik om annat trafikutbud istället förstärks.

Sjötrafikutredning del 1 föreslår att flottan totalt sett ska klara samma uppgift i framtiden som idag. För att understödja trafikkonceptet föreslås dock att flottans sammansättning justeras genom att fler snabbgående fartyg med mindre kapacitet anskaffas för att ersätta ett antal av de större snabbgående fartygen. En flotta med fler mindre fartyg erbjuder en ökad flexibilitet i systemet över året.

Miljömässiga effekter

Utveckling av pendelbåtstrafik i Mälaren och Saltsjön sker i områden där vägtrafiken är hårt belastad. Här kommer pendelbåtstrafiken bidra till att avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet, vilket i sin tur medför positiva lokala miljöeffekter för människors hälsa avseende luftkvalitet och buller i anslutning till de vägar som avlastas.

Med fler mindre kapacitetsstarka fartyg i flottan i skärgårdstrafiken och en uppskattad högre beläggingsgrad medför att varje resa blir mer resurs-/energieffektiv per resenär. Behovet av is- och godsbärande fartyg medför dock att resurseffektiviteten ur en miljösynpunkt kommer vara lik dagens under vintertid med isförhållanden.

Sociala effekter

Det föreslagna trafikupplägget med en utökning av pendelbåtstrafiken medför positiva effekter för boende och arbetande i anslutning till de nya pendelbåtskopplingarna. De nya pendelbåtlinjerna medför ökade resmöjligheter, samt i vissa reserelationer förkortade restider.

Trafikupplägget för skärgårdstrafiken innebär en bibehållen positiv effekt för sällanresenärer och besökare till skärgården. Direktresorna från Strömkajen ut till skärgården är lätta att hitta och förstå som sällanresenär. På en övergripande nivå bedöms att ett större antal resenärer kommer vara nöjda med att ha fortsatta direktresor ut i skärgården under hög-/sommarsäsongen.

Fastboende i skärgården, i behov av vardagliga kollektivtrafikresor mellan skärgård och fastland, får en liten positiv påverkan på sina resmöjligheter. Genom en ökad grad av anropsstyrd trafik under låg- och mellansäsong finns potential till ökad turtäthet och snabbare restid.

Sammanvägd bedömning av effekter för pendelbåtstrafiken

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 anropsstyrtrafik. Att långsiktigt utveckla skärgårdstrafiken i riktning mot utredningsalternativ 2 under höst, vinter och vår ger positiva effekter för fastboende och deltidboende skärgårdsbor.

Synpunkter och förslag

Stadsdelsförvaltningen konstaterar att trafikförvaltningen inom Region Stockholm genomfört en mycket väl genomarbetad revidering av den tidigare sjötrafikutredningen utifrån inkomna synpunkter.

Förvaltningen ställer sig bakom utredningens målsättning att sjötrafiken tillsammans med övrig allmän kollektivtrafik ska öka den regionala tillgängligheten – för såväl stadsnära trafik som till skärgården, korta av restiderna samt uppnå en resurseffektiv kollektivtrafik.

Förvaltningen har, mot bakgrund av de uppdrag och styrdokument som styr utredningen samt utifrån inkomna synpunkter från samrådet som genomfördes sommaren-hösten 2020, inga invändningar emot utredningens förslag som innebär ett mer balanserat inriktningsalternativ än det som förordades i den föregående utredningen. Genom att inrätta en behovs- och 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 enligt förvaltningen är positivt.

Förvaltningen ser det som mycket positivt att det finns en plan att öka andelen fossilfria bränslen inom sjötrafiken, från 18% (2019), till 50 % år 2021.

Förvaltningen ser positivt på utvecklingen av pendelbåttrafiken som för Stockholms innerstads del ger utökade möjligheter att kunna välja kollektiva färdmedel och därmed avlasta gatu- och vägnätet.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Ann-Christine Jenvén
Stadsdelsdirektör

Andreas Evestedt
Avdelningschef

Bilagor

1. Sjötrafikutredning del 1, Remissversion 2, Trafikförvaltningen, Region Stockholm.

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Ann-Christine Jenvén, Stadsdelsdirektör	2021-08-09
Andreas Evestedt, Avdelningschef	2021-07-19