

**Handläggare**  
Mikael Bohlin  
Telefon: 0850806205**Till**  
Bromma stadsdelsnämnd

## Sjötrafikutredning del 1

KS 2021/700

### Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen avseende *Sjötrafikutredning del 1*.

### Sammanfattning

Flertalet fartyg som trafikerar skärgården idag kommer att inom 10 år behöva ersättas av nya fartyg. Val av fartyg påverkar trafikupplägget, den kollektivtrafik på vatten som trafikförvaltningen beställer genom regionens dotterbolag Waxholmsbolaget. Därför är det av vikt för trafikförvaltningen att utreda trafikupplägg för att utifrån det besluta om vilken typ av fartyg som ska användas.

Ett sammanvägt alternativ har arbetats fram som medför möjlighet att uppfylla Waxholmsbolagets breda uppdrag enligt ägardirektivet samt, att erbjuda en mer anpassad trafik för de fastboende i skärgården, samtidigt som det nu föreslagna trafikalternativets principer erbjuder resurseffektivisering.

Bromma stadsdelsförvaltning, som inte har en aktuell koppling till kärnöarna och skärgårdstrafiken, anser det vara mycket glädjande att pendelbåtlinjerna mellan Norra Ulvsunda-Gamla Stan samt Norra Ulvsunda-Hägersten kommer till stånd.

### Bakgrund

Regionfullmäktige beslutade i samband med budget 2019 att trafiknämnden under mandatperioden skulle påbörja ett arbete med att forma framtidens sjötrafik. Utredningsarbetet har skett i nära dialog med intressenter och samrådsmöten har genomförts 2019-2021. En remiss av sjötrafikutredningen genomfördes sommar-höst 2020 (*se remissvar Dnr BRO 2020/246*). Efter remissen har sjötrafikutredningen genomgått revideringar utifrån inkomna

synpunkter och fortsatta analyser. Ytterligare en remiss genomförs 2021.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts av avdelning administration. Lokala rådet för funktionshinderfrågor och pensionärsrådet har beretts tillfälle att yttra sig över remissen.

### **Ärendet**

Flertalet fartyg som trafikerar skärgården idag kommer att inom 10 år behöva ersättas av nya fartyg. Val av fartyg påverkar trafikupplägget, den kollektivtrafik på vatten som trafikförvaltningen beställer genom regionens dotterbolag Waxholmsbolaget. Därför är det av vikt för trafikförvaltningen att utreda trafikupplägg för att utifrån det besluta om vilken typ av fartyg som ska användas.

De två utredningsalternativen som fanns och skillnaderna mellan alternativen bestod i vilket resebehov som ska styra framtidens upplägg. Frågan var om det var direkttrafiken till Stockholm (alternativ ett) eller bastrafiken mellan kärnöar och kollektivtrafikknutpunkter på fastlandet (alternativ två) som skulle dimensionera behovet av fartyg. Av utredningen framkom att det var alternativ två (större fokus på bastrafiken) som föredrogs före alternativ ett.

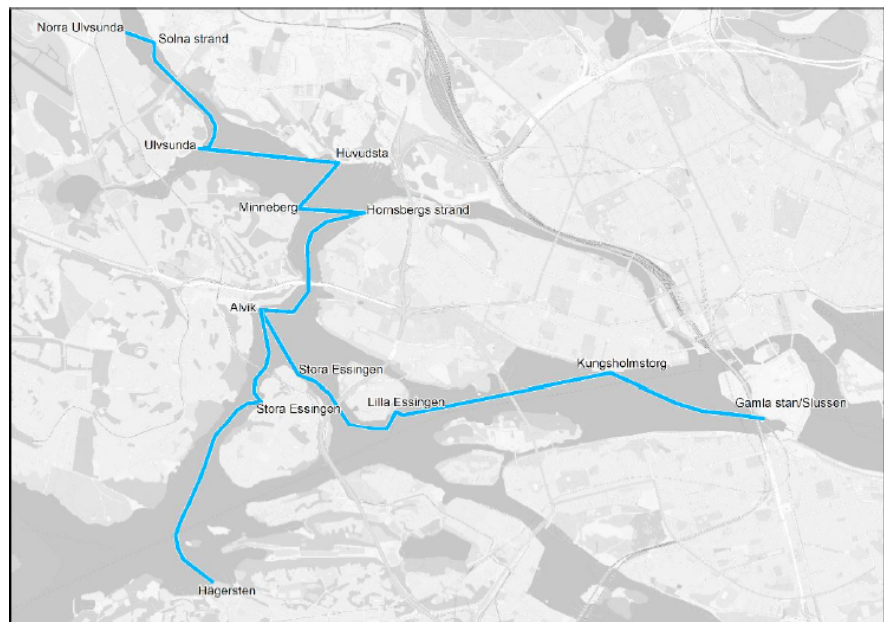
Utifrån de två utredningsalternativen från den första remissomgången har ett sammanvägt alternativ arbetats fram som medför möjlighet att uppfylla Waxholmsbolagets breda uppdrag enligt ägardirektivet samt, att erbjuda en mer anpassad trafik för de fastboende i skärgården, samtidigt som det nu föreslagna trafikalternativets principer erbjuder resurseffektivisering.

Under högtrafikperioder föreslås en behovs-/säsonganpassad sjötrafik från Strömkajen mot framförallt mellanskärgård, samt till viss mån norra- och södra skärgården. Detta medför ett fortsatt bidrag till besöksnäringen och en levande skärgård vilket är en övergripande regional målsättning.

Övriga delar av året fokuseras på bastrafiken som anpassas utifrån behovet hos fastboende och deltidsboende skärgårdsbor, bland annat med implementering av anropsstyrd trafik. Att långsiktigt utveckla skärgårdstrafiken i riktning förstärkt bastrafik under höst, vinter och vår ger positiva effekter för fastboende och deltidsboende 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 stora effekter. Likaså bedöms dessa åtgärder stärka den regionala tillgängligheten till Stockholms skärgård sett till hela året för samtliga resenärskategorier.

Pendelbåttrafiken föreslås utökas med nya linjer på sträckorna **Norra Ulvsunda-Gamla Stan** och **Norra Ulvsunda-Hägersten**. Likaså förutsätts pågående och kommande försök med nya pendelbåtlinjer till Vaxholm och Värmdö fortgå efter försöksperioderna.



*Linje Norra Ulvsunda-Gamla Stan och Norra Ulvsunda-Hägersten.*

Under utredningen och samråden med kommuner och övriga intressenter har ett par olika nya linjer och kopplingar för sjötrafiken lyfts och diskuterats. Två av de linjeförslag som har valts att avfärdas var:

### **Järfälla-Hässelby-Blackeberg-Nockeby-Bromma-Stockholm**

De delar av Västerort som är möjliga att bedriva kollektivtrafik på vatten har redan spårbinden kollektivtrafik. Restidsmässigt kan inte sjötrafik stå sig i jämförelse med spårtrafiken vilket gör att syftet med linje ut mot Nockeby och vidare mot Hässelby och Järfälla faller. I jämförelse med spårtrafiken skulle resan Hässelby-Slussen ta dubbelt så lång tid sjövägen.

### **Ulvsunda-Karlberg-Stadshagen-Karlbergssjön-Stockholm central**

Likt sträckan mot Västerort finns det redan existerande spårbunden trafik på sträckan, dessutom finns det begränsningar i både bredd och vattendjup i Karlbergskanalen och Karlbergssjön som hindrar att bedriva sjöburen kollektivtrafik med större fartyg. Dessutom ligger det småbåtshamnar i Karlbergssjön som gör att det endast går att trafikera i låga hastigheter vilket medför att restiden påverkas negativt.

### **Tillgänglighet**

De nya pendelbåtlinjerna medför ökade möjligheter, samt i vissa reserelationer förkortade restider. På en regional samhällsnivå medför det positiva konsekvenser i form av ökad tillgänglighet.

### **Miljömässiga effekter**

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

### **Sociala effekter**

Det föreslagna trafikupplägget med pendelbåttrafiken medför positiva effekter för boende och arbetande i anslutning till de nya pendelbåtskopplingarna.

### **Jämställdhet**

Någon analys utifrån jämställdhet är inte tillämplig i nuläget då något sådant underlag inte finns framtaget i utredningen.

### **Synpunkter och förslag**

Bromma stadsdelsförvaltning, som inte har en aktuell koppling till kärnöarna och skärgårdstrafiken, anser det vara mycket glädjande att pendelbåtlinjerna mellan Norra Ulvsunda-Gamla Stan samt Norra Ulvsunda-Hägersten kommer till stånd.

Lisa Kinnari  
Stadsdelsdirektör

Peter Dacke  
Avdelningschef administration

### **Bilagor**

1. Remiss Sjötrafikutredning del 1

## **Attesterat av**

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Lisa Kinnari, Stadsdelsdirektör	2021-07-19
Peter Dacke, Avdelningschef administration	2021-07-14