

**PM Rotel V (Dnr KS 2021/700)****Sjötrafikutredning del 1**

Remiss från Region Stockholm

Remisstid den 30 september 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

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

*Sjötrafikutredning del 1, remissversion 2* har fokus på sjötrafikens trafikala uppbyggnad, behov av resor med sjötrafik i regionen samt mål för sjötrafiken.

Utifrån de två utredningsalternativen som presenterades i den första remissomgången har ett sammanvägt alternativ nu arbetats fram. Detta alternativ ska medföra att Waxholmsbolagets uppdrag enligt ägardirektivet uppfylls och ge anpassad trafik för de fastboende i skärgården. Samtidigt är avsikten att det nu föreslagna trafikalternativet ska erbjuda resurseffektivisering.

Under högt trafik föreslås en behovs- och säsongsanpassad sjötrafik från Strömka-jen. Detta ska bidra till besöksnäringen och en levande skärgård. Övriga delar av året fokuseras trafiken på bastrofiken som behovsanpassats utifrån fastboende och del-tidsboende skärgårdsbor, bland annat med anropsstyrd trafik. Med mindre fartyg ska-pas en möjlighet till förlängning av trafikdygn, något högre turtäthet samt potential till bättre restider. Åtgärderna bedöms vara till fördel för boende i skärgården och samtidigt stärka tillgängligheten till skärgården för alla resenärskategorier.

Liksom i den tidigare remissen av Sjötrafikutredningen del 1 föreslås att den be-fintliga pendelbåtstrafiken kvarstår samt att de två försökslinjerna till Vaxholm re-spektive Värmdö blir ordinarie. Utöver detta förslås två nya pendelbåtlinjer: Norra Ulvsunda – Hägersten och Norra Ulvsunda – Gamla Stan.

Region Stockholm har remitterat utredningen till staden för yttrande.

**Beredning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdels-nämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Öster-malms stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB.

Exploateringsnämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd har inte inkommit med svar. Stockholms Stadshus AB har

avstått från att svara på remissen och hänvisar till dotterbolaget Stockholms Hamn AB:s remissvar.

*Stadsledningskontoret* stödjer det sammanvägda förslaget för båttrafiken till skärgården. Genom en bibehållen sjötrafik från Strömkajen, under högtrafik, ges ett positivt bidrag till besöksnäringen och en levande skärgård. Stadsledningskontoret är positivt inställda till pendelbåtlinjer, men anser att välfungerande bryggglägen är en förutsättning. Trafikförvaltningen bör göra en ekonomisk analys och finansiering bör tillkomma genom länsplanen.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* är positiv till att knyta ihop skärgårdstrafiken med övrig kollektivtrafik, till avlastning av biltrafiken och till att gynna kombinationsresor med cykel. Placeringen av bryggglägen bör beakta risken för störningar för kringboende. Nämnden betonar vikten av att införa miljövänlig teknik för tonnaget.

*Stadsbyggnadsnämnden* anser att förslaget förenklar resande till skärgården. Nämnden är positiv till utökning av pendelbåttrafiken, till att cykel kan tas med och ser gärna att pendeltrafiken till Rindö permanentas. Nämnden är positivt inställd till start av trafikering mot Värmdö samt till förslagen om trafik Norra Ulvsunda – Hägersten/Gamla stan. Finansiering och tillgängliga bryggglägen behöver säkras framöver, och pandemins påverkan på resandet bör följas.

*Trafiknämnden* är positiv till att nyttja vattenvägar för kollektivtrafik och till utvecklad pendelbåttrafik. Trafikkontoret och trafikförvaltningen behöver tillsammans identifiera och utreda möjliga bryggglägen. Arbetet med gränsdragning och ansvarsfördelning behöver att fortskrida. I det fortsatta arbetet bör åtgärder i bryggglägen bedömas tillsammans med ekonomiska analyser. Trafikkontoret har lyft frågan om att finansiering av bryggor för pendelbåttrafiken är en brist i kommande länsplan.

*Bromma stadsdelsnämnd* anser det glädjande att pendelbåtlinjerna Norra Ulvsunda – Gamla Stan samt Norra Ulvsunda – Hägersten kommer till stånd.

*Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd* är positiv till att få en ny sjötrafiklinje, eftersom det minskar barriäreffekten av vattnet och stärker tvärförbindelserna.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd*, *Norrmalms stadsdelsnämnd* och *Östermalms stadsdelsnämnd* ser att en utvecklad sjötrafik kan komplettera landkollektivtrafiken vid arbetspendling, leda till ökad tillgänglighet och jämställdhet samt minskad klimatpåverkan. Det möjliggör även stärkt stadsutveckling vid Hornsbergs strand, Lilla Essingen och i Norra Djurgårdsstaden. Nämnderna är positiva till att kunna ta båt ut i skärgården från centrala Stockholm, även utanför högsäsong.

*Skärholmens stadsdelsnämnd* lyfter vikten av stärkt pendelbåttrafik på Mälaren. Linjen Klara Mälarstrand – Tappström föreslås att få stopp i Gamla stan, vilket nämnden är positiv till. Nämnden vill även se stopp i Skärholmen, gärna vid Mälarhöjdsbadet och även kvällstid. Nämnden menar att möjligheten till att ha med cykel möjliggör nya pendlingsstråk och stärkt folkhälsa. Nämnden vill även se båttrafik Hägersten – Vårberg. Utvecklingsplanen för Skärholmen och Kungens kurva kräver stärkt kollektivtrafik och pendelbåt kan vara ett av sätten.

*Södermalms stadsdelsnämnd* ser positivt på sjötrafikens bidrag för att öka den regionala tillgängligheten, korta av restiderna samt uppnå en resurseffektiv kollektivtrafik. Genom att inrätta en behovs- och säsongsanpassad sjötrafik från Strömkajen möjliggörs ett fortsatt bidrag en levande skärgård. Nämnden ser det som mycket positivt att andelen fossilfria bränslen ska öka samt att gatu- och vägnätet avlastas.

*Stockholms Hamn AB* menar att utökad kollektivtrafik på vatten har stor potential. Bolaget bedömer att resandeunderlaget kommer att växa kraftigt och risk i att efter-

frågan underskattas. Bolaget ser positivt på fler pendelbåtslinjer och till att försökslinjer permanentas. Gällande skärgårdstrafiken betonar bolaget vikten av att knutpunkterna fungerar väl, även mot kollektivtrafik på land. Bolaget anser att förslaget med skärgårdstrafik som tar hänsyn till säsong skapar bra förutsättningar för både besöksnäringen och boende i skärgården.

För framtiden efterlyser bolaget mer resonemang gällande genomförande samt ansvarsfördelning och finansiering av ny infrastruktur, framför allt kring bryggor och kajer. Det finns behov av modernisering av fartygsflottan, samtidigt som kulturhistorien bör beaktas. Miljö-/klimatprestanda kommer behöva beaktas allt mer framöver.

## Mina synpunkter

Stockholm är en vacker och växande stad vid vattnet. När Stockholm utvecklas måste också kollektivtrafiken byggas ut så att människor kan resa smidigt och hållbart i hela regionen. Sjötrafiken minskar barriärerna och möjliggör att vattnet mellan öarna kan föra människor samman. Trafik på vattnet kan avlasta vägnätet och övrig kollektivtrafik, samtidigt som sjötrafiken generellt sett är mer klimatvänlig. I utvecklingen av trafiken är det dock viktigt att se till att tonnaget moderniseras för att kunna nå målen om fossilfrihet och utsläppsfrihet även inom sjötrafiken.

Jag är positiv till utveckling av kollektivtrafik på vattnet och till förslagen om utökad pendelbåtstrafik. Staden ser positivt på föreslagna pendelbåtslinjer som ingår i utredningen. Det är viktigt att se till att knutpunkter utformas attraktivt och att hela resan beaktas. Att resande kan ta med cykeln ombord möjliggör kombinationsresande och attraktiviteten för hållbart resande ökar.

För skärgårdens del är det av relevans att både besöksnäringens och de boendes behov beaktas. I det fortsatta arbetet bör potentiellt förändrade resmönster efter pandemin beaktas.

Den stora fördelen med stärkt sjötrafik på Mälaren är att vattnets barriäreffekter minskar och att tvärförbindelserna förstärks. Det ger fler pendlingsmöjligheter och skapar kontakter mellan stadsdelar som idag upplevs långt ifrån varandra.

Väl fungerande brygglägen är av största relevans för utbyggnaden av sjötrafiken, och dialogen med trafikförvaltningen behöver fortsätta i dessa frågor. Finansiering från länsplanen borde tillkomma för att möjliggöra utbyggnad av infrastrukturen för båttrafik. Region Stockholm ansvarar för finansiering av utbyggd kollektivtrafik inom regionen. Slutligen hänvisar jag till remissvaren från stadsdelsnämnderna som innehåller lokala synpunkter på remissens innehåll. Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Stockholm den 22 september 2021

DANIEL HELLDÉN

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remiss Sjötrafikutredning del 1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggeren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslaget.
2. Att därutöver anföra följande.

Region Stockholm föreslog i den tidigare versionen av sjötrafikutredningen att de dramatiskt skulle minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget var att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens skulle bli att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade turer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen skulle leda 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.

Det tidigare förslaget innebar 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.

Det nya reviderade förslaget är ett steg i rätt riktning. Vi menar dock att det måste garanteras att båttrafiken organiseras så att den ökar antalet besökare i skärgården och gör det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom är turismen en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser 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.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Torun Boucher (V) enligt följande.

Vi i Vänsterpartiet tackar för den gedigna och informativa sjötrafikutredningen del 1, den andra remissrundan. I det stora hela ger det intryck av att vara en väl avvägd kompromiss av de två tidigare förslagen väl avvägt i relation till behoven av linjer och tonnage som de ser ut idag. Det är viktigt att utveckla sjötrafiken som en del av kollektivtrafiksystemet för att nyttja dess hela potential.

Vänsterpartiet har i Region Stockholm länge drivit frågan om att regionens kollektivtrafik borde ha ett gemensamt taxsystem, och då SL:s system. Tidtabeller och gränssnitt gentemot resenärerna skulle också integreras. Det skulle underlätta för resenärerna och tillgängliggöra skärgården för fler som idag inte har råd eller kunskapen om hur resande i skärgårdstrafiken fungerar. Utredningen lyfter upp att perspektivet ”hela resan” för resenären är en bärande del av förslaget, och att tidtabellerna för pendellinjer och skärgårdstrafiken måste integreras för att undvika ineffektivitet. Det tillsammans med att skärgårdstrafiken från Strömkajen under lågsäsong föreslås reduceras och därmed ökar behovet av kompletterande bussresor visar på behovet av en total integrering av kollektivtrafiken i regionen avseende taxa, tidtabeller och gränssnitt. Kollektivtrafikens tillgänglighet och konkurrenskraft skulle öka och därmed bidra till uppfyllelse av målet om ökat kollektivt resande i trafikförsörjningsplanen. Vi delar således utredningens rekommendation och förslag att fortsätta utreda biljettsortiment, taxor samt försäljningskanaler och gränssnitt mot resenärer.

I det fortsatta arbetet med utvecklingen av sjötrafiken och utredningens del 2 som ska fokusera på framtidens tonnage är klimatneutraliteten den viktigaste frågan. Medan SL:s landtrafik drivs med el och förnybara bränslen ligger sjötrafiken långt efter med ca 50 procents andel av förnybart bränsle. Eftersom storskalig användning av vissa biobränslen, till exempel HVO som i dagsläget är huvudlösningen för förnybara bränslen i sjötrafiken, innebär stora hållbarhetsproblem och hotar den biologiska mångfalden, behöver elektrifieringen bli huvudmålsättningen för klimatomställningen av sjötrafiken.

En storskalig elektrifiering av regionens sjötrafik behöver en utbyggd laddinfrastruktur respektive tankinfrastruktur för vätgas när bränslecellslösningar börjar implementeras. För att åstadkomma detta behövs gott samarbete mellan regionen, de berörda kommunerna, elnät-sägare och leverantörer. Vänsterpartiet ser fram emot att Stockholms stad blir en konstruktiv part i detta.

Ett viktigt medskick inför det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen är att samråda med de anställda i sjötrafiken och deras fackliga representanter. De besitter unika kunskaper och erfarenheter om trafiken och befintligt tonnage, som är värda att beakta i arbetet med att utveckla framtidens sjötrafik.

### **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

*Sjötrafikutredning del 1, remissversion 2* har fokus på sjötrafikens trafikala uppbyggnad, behov av resor med sjötrafik i regionen samt mål för sjötrafiken.

Utifrån de två utredningsalternativen som presenterades i den första remissomgången har ett sammanvägt alternativ nu arbetats fram. Detta alternativ ska medföra att Waxholmsbolagets uppdrag enligt ägardirektivet uppfylls och ge anpassad trafik för de fastboende i skärgården. Samtidigt är avsikten att det nu föreslagna trafikalternativet ska erbjuda resurseffektivisering.

Under högrafik föreslås en behovs- och säsonganpassad sjötrafik från Strömka-jen. Detta ska bidra till besöksnäringen och en levande skärgård. Övriga delar av året fokuseras trafiken på bastrafiken som behovsanpassats utifrån fastboende och del-tidsboende skärgårdsbor, bland annat med anropsstyrd trafik. Med mindre fartyg ska-pas en möjlighet till förlängning av trafikdygn, något högre turtäthet samt potential till bättre restider. Åtgärderna bedöms vara till fördel för boende i skärgården och samtidigt stärka tillgängligheten till skärgården för alla resenärskategorier.

Liksom i den tidigare remissen av Sjötrafikutredningen del 1 föreslås att den be-fintliga pendelbåtstrafiken kvarstår samt att de två försökslinjerna till Vaxholm re-spektive Värmdö blir ordinarie. Utöver detta föreslås två nya pendelbåtlinjer: Norra Ulvsunda – Hägersten och Norra Ulvsunda – Gamla Stan.

Region Stockholm har remitterat förslaget till staden för yttrande.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdels-nämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Öster-malms stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB.

Exploateringsnämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hässelby-Väl-lingby stadsdelsnämnd har inte inkommit med svar. Stockholms Stadshus AB har av-stått från att svara på remissen och hänvisar till dotterbolaget Stockholms Hamn AB:s remissvar.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 1 september 2021 har i huvud-sak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2021 framgår att Stockholms stads infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. Budgeten framhåller också att Stockholm är en modern kultur- och evenemangsstad med en stark besöksnäring.

Stadsledningskontoret stödjer det sammanvägda förslaget för båttrafiken till skärgården som föreslås i denna remissversion. Genom en bibehållen sjötrafik från Strömkajen, under högtrafik, ges ett positivt bidrag till besöksnäringen och en levande skärgård.

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 ser det också som positivt att utredningen föreslår två nya pendelbåtlinjer. Stadsledningskontoret håller med om att vattenvägarna kan utnyttjas för kollektivtrafik. Vidare så anser stadsledningskontoret att sjötrafiken, där det är lämpligast, kan avlasta och förbättra framkomligheten i vägnätet. Stadsledningskontoret konstaterar att välfungerande bryggelägen är en förutsättning för pendelbåttrafikens utveckling med nya linjer. I dagsläget finns ingen tydlighet kring ansvaret för nya bryggor eller reinvestering av äldre bryggor. Stadsledningskontoret anser därför att trafikförvaltningen bör göra en översiktlig analys av kostnader och samhällsekonomisk nytta för nya och ombyggda bryggor.

Stockholms stad har i remissen om Region Stockholms länsplan för infrastruktur (KS 210414, dnr 2021/178) framfört att det behövs ett nytt åtgärdsområde som omfattar finansiering av bryggor för hållplats för kollektivtrafik på vatten. Finansiering via länsplanen behövs för att säkra ett genomförande av nya båthållplatser genom byggnation av nya bryggor.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att besvara remissen *Sjötrafikutredning del 1* med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 24 augusti 2021 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Deniz Butros m.fl. (V), *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 26 juli 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen bedömer att trafikförvaltningens förslag på upplägg för hur den framtida sjötrafiken bör utformas är väl genomförd och har med tanke på det tidiga utredningsskedet tagit väl hänsyn till tänkbara miljö- och hälsoaspekter.

Miljöförvaltningen är positiv till att stor vikt i utredningen har lagts vid att knyta ihop skärgårdstrafiken med övrig kollektivtrafik samt att man tittar på pendelbåtsalternativ för att avlasta biltrafiken och gynna kombinationsresor med cykel. Det medför positiva lokala miljöeffekter för människors hälsa avseende luftkvalitet och buller i anslutning till de vägar som avlastas. Här får man dock se över placering av pendelbåthållplatser och knytpunkter för övrig kollektivtrafik ur störningssynpunkt för kringboende. Det har till exempel förekommit klagomål på bullerstörning orsakad av pendelbåttrafik från boende i Hammarby Sjöstad.

Trafikupplägget har bedömts mot ett nuläge för att undersöka hur det bidrar till uppfyllnad av effektmålen. I stort sett ger det positiva effekter utom i ett fall och det gäller effektmålet att Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska minska. Här redovisas ett negativt bidrag. Denna initiala bedömning grundar sig på att en ökning av trafik alltid kommer generera

mer utsläpp. Tillkommande pendelbåtstrafik bedöms totalt sett medföra att utsläpp av partiklar och kväveoxider ökar. Miljöförvaltningen vill här betona att skiftet till nyare, mindre fartyg snarare ska ses som en möjlighet att införa ny teknik med t.ex. eldrivna fartyg utan utsläpp alternativt fartyg som drivs med förnybara drivmedel och med långtgående avgasrening.

Förvaltningen har inga ytterligare synpunkter på förslaget i detta skede.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Joakim Larsson m.fl. (M), Cecilia Obermüller (MP), Erik Sarfors (C) och Mikael Valier (KD), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Sara Stenudd m.fl. (V), *bilaga 1*.

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

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 3 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret tycker det är bra att Trafikförvaltningen tagit fram ett sammanvägt alternativ efter den första remissomgången. Stockholm har en mycket värdefull resurs i vattenvägarna. Den bör nyttjas i så stor utsträckning som möjligt för att förbättra tillgängligheten inom staden och i Stockholmsregionen.

Utredningen nämner inget om hur restriktioner till följd av pandemiläget påverkat resmönster- och vanor. Fler än tidigare arbetar på distans och den som inte behövt åka har uppmanats att undvika kollektivtrafiken. Kontoret bedömer att det är tidigt att dra långtgående slutsatser om vilka effekter på resandet som kommer att kvarstå. Kontoret saknar ändå ett resonemang om hur nya resmönster- och vanor kan påverka det sammanvägda alternativet.

### *Skärgårdstrafiken*

Kontoret anser att det föreslagna alternativet tar god hänsyn till möjligheten att ta sig direkt mellan Strömkajen och mellan- och ytterskärgården. Förslaget gör det möjligt för många att uppleva och njuta av Stockholms skärgård.

Det är bra att trafikalternativet innebär en utvecklad bastrofik övriga delar på året med förlängning av trafikdygn, högre turtäthet med mera och anpassning efter skärgårdsbornas behov.

### *Pendelbåtstrafiken*

Kontoret ser fortsatt positivt på utökningen av pendelbåtstrafiken som både kortar restiden och kan avlasta kollektivtrafiken på land. Vidare är det positivt att resenären kan kombinera sin resa genom att ta med sig cykel. Det är bra att befintliga pendelbåtlinjer behålls.

Kontoret hoppas att försöket som pågår sedan hösten 2020 med pendelbåtstrafik mellan Strömkajen–Slussen–Vaxholm–Rindö (linje 83) faller väl ut och blir permanent när försöket avslutas 2024. Staden ser fram emot att även det andra beslutade försöket med trafikering Strömkajen–Slussen–Värmdö kommer igång inom snar framtid.



Det är bra att förslaget om att två nya linjer, Norra Ulvsunda–Hägersten och Norra Ulvsunda–Gamla Stan ligger fast. Kontoret upplever ett stort intresse hos allmänhet och boende.

Kontoret trycker särskilt på vikten av tidig dialog och tätt samarbete så att nya brygglägen tillkommer på platser som stärker den önskade stadsutvecklingen samtidigt som det blir lättillgängligt och tryggt för resenärerna.

Det är viktigt att säkerställa finansiering då det i dagsläget inte finns någon budget avsatt för att utreda nya brygglägen. Staden har därför spelat in brygglägen för pendelbåtstrafiken som en brist i kommande länsplan.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

1. Trafiknämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Rikard Warlenius m.fl. (V), *bilaga 1*.

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

*Ersätтарыttrande* gjordes av Malin Ericson (Fi), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 14 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ställer sig positivt till att utnyttja vattenvägarna för kollektivtrafik och att utveckla pendelbåtstrafiken inom kommunens gränser. De synpunkter som trafikkontoret framförde vid den förra remissrundan kvarstår. Sammanfattningsvis handlade de bland annat om att trafikkontoret och trafikförvaltningen tillsammans behöver identifiera och utreda förutsättningarna för vilka brygglägen i de centrala delarna av staden som är möjliga att utveckla för att ta omhand pendelbåtstrafik. Trafikkontoret har spelat in bryggor för pendelbåtstrafiken som en brist i kommande länsplan.

Det pågår en dialog mellan trafikkontoret och trafikförvaltningen om gränsdragning kring bryggor inom Stockholms stad inom ramen för den sjötrafikutredning som tagits fram. Arbetet med gränsdragning och ansvarsfördelning kommer att fortskrida.

I det fortsatta arbetet med del 2 av sjötrafikutredningen, bör åtgärder i brygglägen för pendelbåtstrafiken bedömas och en översiktlig kostnad för brygganläggningarna tas fram samt en samhällsekonomisk analys av nyttan av åtgärderna genomförs. I dagsläget finns ingen tydlighet kring ansvaret kring nya bryggor eller reinvestering av äldre bryggor vilket behövs för att hitta en lösning för framtidens kollektivtrafik på vatten.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

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

*Särskilt uttalande* gjordes av Ismo Pato (SD), *bilaga 1*.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 12 juli 2021 har i huvudsak följande lydelse.

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

## **Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd**

**Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

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

*Särskilt uttalande* gjordes av Henrik Åkerlund (SD), *bilaga 1*.

**Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 10 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till att Hägersten får en ny sjötrafiklinje. Att vattenrummet nyttjas istället för att endast ses som en barriär är väldigt fördelaktigt. Sjötrafiklinjen innebär också bättre tvärförbindelser i staden vilket är något som Stockholm definitivt behöver.

Förvaltningen har inga ytterligare synpunkter.

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Johanna Karlsson (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Max Almflod (SD), *bilaga 1*.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 28 juni 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. 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.

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.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Ulla Sjöbergh (S) och Elisabeth Hedlund (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Julian Kroon (SD), *bilaga 1*.

**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 9 juni 2021 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 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.

Förvaltningen välkomnar förslaget på utveckling av pendelbåttrafiken som består från tidigare utredningar. En utökad pendelbåttrafik kommer för Stockholm stad och Norrmalm innebära 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. 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 dock även angeläget att någon form av denna trafik finns kvar även då det inte är högsäsong, för att stärka möjligheten att öka besöksnäringen i skärgården även 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.

## Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

Trafikförvaltningen i Region Stockholm har tagit fram en sjötrafikutredning som syftar till att utreda hur framtidens sjötrafik från 2025 ska utformas, både pendelbåtstrafik (trafik i Mälaren och saltsjön) och skärgårdstrafik (trafik i skärgården). För Skärholmens del är naturligtvis pendelbåtstrafik på Mälaren av största intresse.

Från den grönbå majoriteten i Skärholmen vet vi att kollektivtrafiken är en viktig del i människors vardag och den måste fungera smidigt, oavsett var i Stockholm du bor, och kollektivtrafiken måste vara diversifierad och syfta till att göra människors vardag enklare men också jobba för stärka hela Stockholm. I stadsdelsnämnden har vi sökt och fått stora medel från Stockholm vid vatten för att stärka Sätorskogen och vår strandlinje som besökspunkt och i samarbete med lokala föreningar satsar vi stort på att göra vår stadsdel mer attraktiv.

Satsningarna syftar både till en platsaktivering för att öka tryggheten, och förväntas också innebära en avsevärd förstärkning av strandlinjen som målpunkt under hela året och erbjuda våra invånare såväl rekreativa värden som goda förutsättningar för stärkt gemenskap på platsen och invånare emellan.

När vi nu svarar på remissen vill vi uppmana att regionens tjänstemän och politiker att hjälpa oss att utveckla 127-området ytterligare och vi vill därför trycka på tre saker i svaret på remissen. Båtlinje 89 som går mellan Klara Mälarstrand – Tappström är här för att stanna och dessutom föreslås att utredas med stopp i Gamla stan. Det verkar de flesta vara överens om. Vi i den grönbå majoriteten tycker att den även ska stanna i Skärholmen, förslagsvis vid bryggan vid Mälarhöjdsbadet. Detta skulle inte bara möjliggöra för våra invånare att pendla till stan och arbete, det skulle också ge stadens och Ekerös invånare en ny och smidig väg till Skärholmen.

De nya båtarna tillåter även cyklar, vilket skulle underlätta för många cykelpendlare att kunna delvis cykelpendla utan att behöva cykla hela vägen. Ett båtstopp skulle även det stärka attraktiviteten för målpunkten Sätorskogens naturreservat. Om båten i framtiden angör vår stadsdel ser vi att kvällsturer ska vara en självklarhet.

I utredningen nämns även sjötrafik mellan Hägersten, Mälarhöjden, Sätra och Vårberg som efter utredningen kommer avfärdas med motiveringen att linjens sjötrafik inte innebär några restidvinster samt att röda tunnelbanelinjen ligger på för långt avstånd från tilltänkt brygga. Tyvärr missar förslaget möjligheten till Cykel-Pendelbåt-Cykel. Något som skulle öppna upp och tillgängliggöra cykelpendling för Skärholmsbor som verkar i andra delar av Stockholm. Att angöra bryggor i Skärholmen skulle utveckla Stockholm som cykelstad men också främja folkhälsan då fler skulle beredas möjlighet att cykelpendla till och från jobbet istället för att åka redan överfulla tunnelbanor och bussar.

Att få möjlighet att ta båten skulle bidra till både rekreativa värden, men också en möjlighet att jobba under vid arbetspendling.

Avslutningsvis vill vi från den Grönblå majoriteten poängtera att den regionala utvecklingsplanen pekar ut Skärholmen tillsammans med Kungens kurva som en viktig del i Stockholmsregionens fortsatta utveckling. För att Fokus Skärholmen ska bli riktigt bra måste mycket fungera, en väl fungerande och diversifierad kollektivtrafik är

en av alla dessa delar. Tillsammans bygger vi ett Skärholmen för framtiden och vi hoppas att även regionen vill vara med och dra sitt strå till stacken. (sic)

*Reservation* anfördes av Salar Rashid m.fl. (S) och Carl Henrik Caldaras och Shamsou Ali Hassan (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Tapani Juntunen (SD) m.fl, *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Sara Soumah (Fi), *bilaga 1*.

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

**Södermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

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

**Södermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 11 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

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 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.

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.

## Östermalms stadsdelsnämnd

**Östermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

1. Östermalms stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Omedelbar justering.

*Reservation* anfördes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Göran Ek m.fl (SD), *bilaga 1*.

**Östermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 28 juni 2021 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 klimatpåverkan.

Förvaltningen välkomnar förslaget på utveckling av pendelbåttrafiken som består från tidigare utredningar, 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. Detta är särskilt viktigt med tanke på den stadsutveckling som pågår inom stadsdelsområdet, främst i Norra Djurgårdsstaden, som kommer innebära en stor ökning av nya invånare och arbetsplatser de kommande åren.

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.

## Stockholms Hamn AB

**Stockholms Hamn AB:s** yttrande daterat den 16 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnar välkomnar att Region Stockholm fortsätter att utveckla sjötrafiken och ser positivt på att regionen genomför en grundlig utredning och analyser av olika alternativ för denna trafik. Bolaget har tidigare lämnat synpunkter på remiss 1 i ärendet och följer i detta yttrande upp dessa synpunkter. Bolaget har i viss utsträckning i tidigare skede deltagit i Region Stockholms utredningsarbete och ser positivt på denna utvecklade och reviderade remissversion 2 av sjötrafikutredningen.

Bolaget menar att en utökad kollektivtrafik på vatten har stor potential att bli en väsentlig del av trafiksystemet i regionen med möjlighet att stärka 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.

Bolaget 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.

Bolagets bedömning är att resandeunderlaget kommer att växa kraftigt i takt med att sjö nära 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 Bolaget en betydande risk att efterfrågan på kollektivtrafik på vatten underskattas. Bolaget ser därför positivt på att sjötrafikutredningen föreslår att kollektivtrafiken på vattnet utökas med nya pendelbåtslinjer, samt att pågående och kommande försök med nya pendelbåtslinjer till Vaxholm och Värmdö ämnar fortsätta efter försöksperioderna. Bolaget önskar en nära dialog med regionen i tidigt skede kring planering samt den infrastruktur som krävs.

### *Skärgården och besöksnäringen*

Den remitterade utredningen avser i hög grad skärgårdstrafiken. Trafikförvaltningen har efter remiss och samråd, samt överväganden i relation till övergripande mål för skärgårds-trafiken, konstaterat att inget av de tidigare föreslagna alternativen är genomförbara fullt ut. Därmed föreslås istället ett sammanvägt alternativ för skärgårdstrafikens framtida uppbyggnad och fartygsflottans formering. Övergripande föreslås en skärgårdstrafik som ges förutsättningar att möta den varierande efterfrågan på kollektivtrafik under de olika årstiderna. Detta föreslås uppnås med flexibilitet vad gäller fartygsanvändning, mer renodlade linjer och fortsatt utveckling av anropsstyrd trafik.

Bolaget menar att skärgårdstrafiken behöver ta tillvara besökarens, deltidsboendes och fastboendes förutsättningar och intressen. Bolaget vill fortsatt betona vikten av att knutpunkterna i kollektivtrafiken fungerar väl. En förutsättning för en framgångsrik kollektivtrafik på vatten är resenärernas möjligheter att kliva av den vattenburna trafiken för att snabbt kunna förflytta sig vidare med till exempel tunnelbana eller buss. Bolaget efterlyser fortsatta analyser av möjliga bytespunkter mellan kollektivtrafik på vatten och övrig kollektivtrafik i det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen.

Bolaget betonade i tidigare remissyttrande även den särskilt viktig frågan om besöksnäringens behov av effektiva och kvalitativa transporter till attraktiva besöksmål. Stockholmsregionens näringsliv ligger i framkant och ett av de viktigaste områdena är besöksnäringen. Besöksnäringen beskrivs ofta som en viktig näring i möjligheterna med att verka och bo i



skärgården och är dessutom en viktig faktor bakom förutsättningarna att förlänga turistsäsongen i Stockholm.

Under högsäsong har besökare och transportföretag dock utmaningar med framkomligheten och det är angeläget att de berörda aktörerna i regionen utreder olika former av behovsanpassad och flexibel sjötrafik för besöksnäringen. Detta gäller inte minst de många färje- och kryssningspassagerare som ankommer till hamnarna i Stockholms innerstad.

Utredningen föreslår i denna reviderade remissversion bland annat en behovs- och säsongsanpassad trafik från Strömkajen mot framför allt mellanskärgården, samt i viss mån till norra och södra skärgården. Bolaget anser att den reviderade remissversionen med en skärgårdstrafik, som till större del tar hänsyn till säsongrelaterade fluktuationerna i trafiken, skapar bättre förutsättningar för både besöksnäringen samt de boende i skärgården.

#### *Fortsatt arbete och genomförande*

Stockholms Hamnar ser, som nämnts ovan, positivt på att Region Stockholm tar ett helhetsgrepp på regionens sjötrafik. Bolaget efterlyser dock ett mer utförligt resonemang kring genomförandefrågor samt ansvarsfördelning och finansiering av ny infrastruktur för kollektivtrafik på vatten. Bolagets 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.

I detta sammanhang vill Stockholms Hamnar även kommentera behovet av nytt tonnage. Det finns, enligt hamnens bedömning, behov av en modernisering av fartygsflottan för att kunna erbjuda snabba och bekväma resor. Samtidigt bör det beaktas att det nuvarande tonnages 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. Bolaget 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.

Regionens sjötrafik kommer i allt ökande grad att påverkas av hårdare krav och mål för att reducera sjöfartens negativa påverkan på miljön. Denna trafik omfattas av riksdagens mål om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till år 2030, jämfört med år 2010. För att minska de klimatpåverkande utsläppen från inrikes sjöfart finns förslag att införa nationella regleringar såsom beskattning/koldioxid-prissättning på fossilt marint bränsle och att bränslet ska ingå i reduktionsplikten. Även fortsatt utveckling av alternativa framdrivningstekniker och drivmedel, som batteridrift, drift med bränsleceller samt bio- och elektrobränslen, kommer att vara viktiga satsningar för inrikes sjöfart.

Det kommer därmed att krävas att miljö-/klimatprestanda i ännu högre utsträckning än i dag beaktas vid val av framtida tonnage inom den regionala sjötrafiken. Bolaget har möjlighet att spela en roll för denna omställning av transportsektorn, till exempel genom att fungera som en nod och tillhandahålla infrastruktur som möjliggör för hållbara transporter med låga utsläpp både på vatten och på land.

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.

### Miljö- och hälsoskyddsnamnden

*Reservation* anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

att nämnden delvis godkänner kontorets förslag, samt att därutöver anför följande:

Region Stockholm föreslog i den tidigare versionen av sjötrafikutredningen att de dramatiskt skulle minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget var att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens skulle bli att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen skulle leda 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.

Det tidigare förslaget innebar 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.

Det nya reviderade förslaget är ett steg i rätt riktning. Vi menar dock att det måste garanteras att båttrafiken organiseras så att den ökar antalet besökare i skärgården och gör det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förutnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom är turismen en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser 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.

*Särskilt uttalande* gjordes av Deniz Butros m.fl. (V) enligt följande.

Vi i Vänsterpartiet tackar för den gedigna och informativa sjötrafikutredningen del 1, den andra remissrundan. I det stora hela ger det intryck av att vara en väl avvägd kompromiss av de två tidigare förslagen väl avvägt i relation till behoven av linjer och tonnage som de ser ut idag. Det är viktigt att utveckla sjötrafiken som en del av kollektivtrafiksystemet för att nyttja dess hela potential.

Vänsterpartiet har i Region Stockholm länge drivit frågan om att regionens kollektivtrafik borde ha ett gemensamt taxsystem, och då SL:s system. Tidtabeller och gränssnitt gentemot resenärerna skulle också integreras. Det skulle underlätta för resenärerna och tillgängliggöra skärgården för fler som idag inte har råd eller kunskapen om hur resande i skärgårdstrafiken fungerar. Utredningen lyfter upp att perspektivet ”hela resan” för resenären är en bärande del av förslaget, och att tidtabellerna för pendellinjer och skärgårdstrafiken måste integreras för att undvika ineffektivitet. Det tillsammans med att skärgårdstrafiken från Strömkajen under lågsäsong föreslås reduceras och därmed ökar behovet av kompletterande bussresor visar på behovet av en total integrering av kollektivtrafiken i regionen avseende taxa, tidtabeller och gränssnitt. Kollektivtrafikens tillgänglighet och konkurrenskraft skulle öka och därmed bidra till uppfyllelse av målet om ökat kollektivt resande i trafikförsörjningsplanen. Vi delar således utredningens rekommendation och förslag att fortsätta utreda biljettsortiment, taxor samt försäljningskanaler och gränssnitt mot resenärer.

I det fortsatta arbetet med utvecklingen av sjötrafiken och utredningens del 2 som ska fokusera på framtidens tonnage är klimatneutraliteten den viktigaste frågan. Medan SL:s land-

trafik drivs med el och förnybara bränslen ligger sjötrafiken långt efter med ca 50 procents andel av förnybart bränsle. Eftersom storskalig användning av vissa biobränslen, till exempel HVO som i dagsläget är huvudlösningen för förnybara bränslen i sjötrafiken, innebär stora hållbarhetsproblem och hotar den biologiska mångfalden, behöver elektrifieringen bli huvudmålsättningen för klimatomställningen av sjötrafiken.

En storskalig elektrifiering av regionens sjötrafik behöver en utbyggd laddinfrastruktur respektive tankinfrastruktur för väta bränslecellslösningar börjar implementeras. För att åstadkomma detta behövs gott samarbete mellan regionen, de berörda kommunerna, elnätsägare och leverantörer. Vänsterpartiet ser fr emot att Stockholms stad blir en konstruktiv part i detta.

Ett viktigt medskick inför det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen är att samråda med de anställda i sjötrafiken och deras fackliga representanter. De besitter unika kunskaper och erfarenheter om trafiken och befintligt tonnage, som är värda att beakta i arbetet med att utveckla framtidens sjötrafik.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag, samt att därutöver anför följande:

Region Stockholm föreslog i den tidigare versionen av sjötrafikutredningen att de dramatiskt skulle minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget var att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens skulle bli att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen skulle leda 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.

Det tidigare förslaget innebar 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.

Det nya reviderade förslaget är ett steg i rätt riktning. Vi menar dock att det måste garanteras att båttrafiken organiseras så att den ökar antalet besökare i skärgården och gör det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom är turismen en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser 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.

*Särskilt uttalande* gjordes av Joakim Larsson m.fl. (M), Cecilia Obermüller (MP), Erik Sarfors (C) och Mikael Valier (KD) enligt 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.

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.

Det skulle vara ett hårt slag mot stadens puls, attraktivitet och själ om möjligheten att ta båten till mellan- och ytterskärgården skulle minska, och resenärer istället skulle hänvisas till buss eller bil. Det skulle även innebära utmaningar för väginfrastruktur, kapacitet, restider och tillkommande merkostnader, för såväl befintlig som tillkommande landtrafik, om strategiska delar av dagens skärgårdstrafik skulle flyttas från vatten till land.

Vi ställer oss därför positiva till utredningens förslag som innebär fortsatt trafik från Strömkajen till skärgården. Det vore vidare önskvärt om tidtabellerna för Djurgårdsfärjorna och andra linjer synkroniseras för att underlätta resandet med båt i Stockholm.

*Särskilt uttalande* gjordes av Sara Stenudd m.fl. (V) enligt följande.

Vi i Vänsterpartiet tackar för den gedigna och informativa sjötrafikutredningen del 1, den andra remissrundan. I det stora hela ger det intryck av att vara en väl avvägd kompromiss av de två tidigare förslagen väl avvägt i relation till behoven av linjer och tonnage som de ser ut idag. Det är viktigt att utveckla sjötrafiken som en del av kollektivtrafiksystemet för att nyttja dess hela potential.

Vänsterpartiet har i Region Stockholm länge drivit frågan om att regionens kollektivtrafik borde ha ett gemensamt taxsystem, och då SL:s system. Tidtabeller och gränssnitt gentemot resenärerna skulle också integreras. Det skulle underlätta för resenärerna och tillgängliggöra skärgården för fler som idag inte har råd eller kunskapen om hur resande i skärgårdstrafiken fungerar. Utredningen lyfter upp att perspektivet ”hela resan” för resenären är en bärande del av förslaget, och att tidtabellerna för pendellinjer och skärgårdstrafiken måste integreras för att undvika ineffektivitet. Det tillsammans med att skärgårdstrafiken från Strömkajen under lågsäsong föreslås reduceras och därmed ökar behovet av kompletterande bussresor visar på behovet av en total integrering av kollektivtrafiken i regionen avseende taxa, tidtabeller och gränssnitt. Kollektivtrafikens tillgänglighet och konkurrenskraft skulle öka och därmed bidra till uppfyllelse av målet om ökat kollektivt resande i trafikförsörjningsplanen. Vi delar således utredningens rekommendation och förslag att fortsätta utreda biljettsortiment, taxor samt försäljningskanaler och gränssnitt mot resenärer.

I det fortsatta arbetet med utvecklingen av sjötrafiken och utredningens del 2 som ska fokusera på framtidens tonnage är klimatneutraliteten den viktigaste frågan. Medan SL:s landtrafik drivs med el och förnybara bränslen ligger sjötrafiken långt efter med ca 50 procents andel av förnybart bränsle. Eftersom storskalig användning av vissa biobränslen, till exempel HVO som i dagsläget är huvudlösningen för förnybara bränslen i sjötrafiken, innebär stora hållbarhetsproblem och hotar den biologiska mångfalden, behöver elektrifieringen bli huvudmålsättningen för klimatomställningen av sjötrafiken. En storskalig elektrifiering av regionens sjötrafik behöver en utbyggd laddinfrastruktur respektive tankinfrastruktur för vätgas när bränslecellslösningar börjar implementeras. För att åstadkomma detta behövs gott samarbete mellan regionen, de berörda kommunerna, elnätsägare och leverantörer. Vänsterpartiet ser fram emot att Stockholms stad blir en konstruktiv part i detta.

Ett viktigt medskick inför det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen är att samråda med de anställda i sjötrafiken och deras fackliga representanter. De besitter unika kunskaper och erfarenheter om trafiken och befintligt tonnage, som är värda att beakta i arbetet med att utveckla framtidens sjötrafik.

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

Vi välkomnar det reviderade förslaget till lösning som kombinerar en väl fungerande besöks- trafik under sommarmånaderna med en lösning som även ger goda förutsättningar för boende i skärgården, vilket stämmer överens med de synpunkter vi lämnat tidigare i ärendet. Vi ser också positivt på förslaget om att utöka båttrafiken med två nya linjer, Norra Ulvsunda–Hägersten och Norra Ulvsunda– Gamla Stan. Vi menar även att det ur samrådssynpunkt och för att klargöra alternativa modeller, var positivt att Trafikförvaltningen initialt tog fram två alternativ. Det sammanvägda alternativet som nu föreslås framstår som genomtänkt och positivt ur många aspekter.

## Trafiknämnden

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

att nämnden delvis godkänner kontorets förslag samt därutöver anför följande:

Region Stockholm föreslog i den tidigare versionen av sjötrafikutredningen att de dramatiskt skulle minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget var att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens skulle bli att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen skulle leda 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.

Det tidigare förslaget innebar 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.

Det nya reviderade förslaget är ett steg i rätt riktning. Vi menar dock att det måste garanteras att båttrafiken organiseras så att den ökar antalet besökare i skärgården och gör det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom är turismen en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser 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.

*Särskilt uttalande* gjordes av Rikard Warlenius m.fl. (V) enligt följande.

Vi i Vänsterpartiet tackar för den gedigna och informativa sjötrafikutredningen del 1. I det stora hela ger den intryck av att vara en väl avvägd kompromiss av de två tidigare förslagen i relation till behoven av linjer och tonnage så som de ser ut idag. Det är viktigt att utveckla sjötrafiken som en del av kollektivtrafiksystemet för att nyttja dess hela potential.

Vänsterpartiet har i Region Stockholm länge drivit frågan om att regionens kollektivtrafik borde ha ett gemensamt taxsystem, och då SL:s system. Tidtabeller och gränssnitt gentemot resenärerna skulle också integreras. Det skulle underlätta för resenärerna och tillgängliggöra skärgården för fler som idag inte har råd eller kunskapen om hur resande i skärgårdstrafiken fungerar. Utredningen lyfter upp att perspektivet ”hela resan” för resenären är en bärande del av förslaget, och att tidtabellerna för pendellinjer och skärgårdstrafiken måste integreras för att undvika ineffektivitet. Det tillsammans med att skärgårdstrafiken från Strömkajen under lågsäsong föreslås reduceras och därmed ökar behovet av kompletterande bussresor visar på behovet av en total integrering av kollektivtrafiken i regionen avseende taxa, tidtabeller och

gränssnitt. Kollektivtrafikens tillgänglighet och konkurrenskraft skulle öka och därmed bidra till uppfyllelse av målet om ökat kollektivt resande i trafikförsörjningsplanen. Vi delar således utredningens rekommendation och förslag att fortsätta utreda biljettsortiment, taxor samt försäljningskanaler och gränssnitt mot resenärer.

I det fortsatta arbetet med utvecklingen av sjötrafiken och utredningens del 2 som ska fokusera på framtidens tonnage är klimatneutraliteten den viktigaste frågan. Medan SL:s landtrafik drivs med el och förnybara bränslen ligger sjötrafiken långt efter med ca 50 procents andel av förnybart bränsle. Eftersom storskalig användning av vissa biobränslen, till exempel HVO som i dagsläget är huvudlösningen för förnybara bränslen i sjötrafiken, innebär stora hållbarhetsproblem och hotar den biologiska mångfalden, behöver elektrifieringen bli huvudmålsättningen för klimatomställningen av sjötrafiken. En storskalig elektrifiering av regionens sjötrafik behöver en utbyggd laddinfrastruktur respektive tankinfrastruktur för vätgas när bränslecellslösningar börjar implementeras. För att åstadkomma detta behövs gott samarbete mellan regionen, de berörda kommunerna, elnätsägare och leverantörer. Vänsterpartiet ser fram emot att Stockholms stad blir en konstruktiv part i detta.

Ett viktigt medskick inför det fortsatta arbetet med sjötrafikutredningen är att samråda med de anställda i sjötrafiken och deras fackliga representanter. De besitter unika kunskaper och erfarenheter om trafiken och befintligt tonnage, som är värda att beakta i arbetet med att utveckla framtidens sjötrafik.

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

Vi välkomnar det reviderade förslaget till lösning som kombinerar en väl fungerande besöks- trafik under sommarmånaderna med en lösning som även ger goda förutsättningar för boende i skärgården, vilket stämmer överens med de synpunkter vi lämnat tidigare i ärendet. Vi ser också positivt på förslaget om att utöka båttrafiken med två nya linjer, Norra Ulvsunda- Hägersten och Norra Ulvsunda–Gamla Stan. Vi menar även att det ur samrådssynpunkt och för att klargöra alternativa modeller, var positivt att Trafikförvaltningen initialt tog fram två alternativ. Det sammanvägda alternativet som nu föreslås framstår som genomtänkt och positivt ur många aspekter.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Malin Ericson (Fi) enligt följande.

Det är glädjande att Region Stockholm har lämnat det tidigare utredningsalternativ för sjötrafiken som kraftigt neddragen trafik inifrån centrala Stockholm och i stället korta linjer mellan replipunkter och kärnöar. Som denna version av utredningen nu konstaterar uppvägs eventuella fördelar av ökad busstrafik och, inte minst viktigt, sannolikt ökad biltrafik till och från replipunkterna, och att den mindre attraktiva resan riskerar att orsaka ett tapp i resenärer.

Feministiskt initiativ välkomnar många av de förslag som läggs fram i utredningen. Vi har länge påpekat behovet av att se skärgårdstrafiken som en fullvärdig del av Storstockholms lokaltrafik, och därmed låta invånarnas behov av tillgänglig kollektivtrafik styra. Särskilt gäller det de delar av skärgården som inte har fastlandsförbindelse eller trafikeras av vägfärjor. Waxholmsbolagets trafik är i alltför hög utsträckning fokuserad på sommar- och turisttrafiken. Det som krävs är en utbyggd kollektivtrafik i skärgården, med båtbusar, pendeltrafik och möjlighet till anropsturer. Ju fler bra alternativ som finns för kommunikationer, desto fler kan bosätta sig i skärgården och arbeta på fastlandet eller på andra öar, vilket på lång sikt också innebär att passagerarunderlaget ökar. Passningen mellan land- och sjötrafik är också av stor betydelse för att kollektivtrafiken i skärgården ska vara effektiv och pålitlig.

Feministiskt initiativ vill se en helt avgiftsfri kollektivtrafik. Men till dess att det är så behöver avgifterna inom kollektivtrafiken vara desamma oavsett om det handlar om landburen eller vattenburen trafik. Som ett första steg anser vi att SL:s alla alternativ för betalning gälla

på Waxholmsbolagets båtar, året om. Vår förhoppning är därför att den föreslagna vidare utredningen av biljettsortiment och taxor ska komma till samma slutsats. Det är endast så som vi kan uppnå ett verkligt integrerat kollektivtrafiksystem för alla delar av Region Stockholm.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Ismo Pato (SD) enligt följande.

Vi välkomnar det reviderade förslaget till lösning som kombinerar en väl fungerande besöks- trafik under sommarmånaderna med en lösning som även ger goda förutsättningar för boende i skärgården, vilket stämmer överens med de synpunkter vi sverigedemokrater lämnat tidigare i ärendet. Vi ser också positivt på förslaget om att utöka båttrafiken med två nya linjer, Norra Ulvsunda-Hägersten och Norra Ulvsunda-Gamla Stan. Vi menar även att det ur samradssyn- punkt och för att klargöra alternativa modeller, vara positivt om Trafikförvaltningen initialt tog fram två alternativ. DeJ sammanvägda alternativet som nu föreslås framstår som genom- tänkt och positivt ur många aspekter. (sic)

## **Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av gjordes av Henrik Åkerlund (SD) enligt följande.

Vi välkomnar det reviderade förslaget till lösning som kombinerar en väl fungerande besöks- trafik under sommarmånaderna med en lösning som även ger goda förutsättningar för boende i skärgården, vilket stämmer överens med de synpunkter vi lämnat tidigare i ärendet. Vi ser också positivt på förslaget om att utöka båttrafiken med två nya linjer, Norra Ulvsunda-Hä- gersten och Norra Ulvsunda-Gamla Stan. Vi menar även utifrån samrådssynpunkt och för att klargöra alternativa modeller, är det positivt att Trafikförvaltningen initialt presenterat två al- ternativ. Det sammanvägda alternativet som nu föreslås framstår som genomtänkt och positivt ur många aspekter.

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Johanna Karlsson (S) enligt följande.

1. Stadsdelsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag.
2. Stadsdelsnämnden beslutar att därutöver anför följande.

Region Stockholm föreslog i den tidigare versionen av sjötrafikutredningen att de dramatiskt skulle minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget var att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens skulle bli att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen skulle leda 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.

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

Det nya reviderade förslaget är ett steg i rätt riktning. Vi menar dock att det måste garan- teras att båttrafiken organiseras så att den ökar antalet besökare i skärgården och gör det lät-

tare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom är turismen en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser 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.

*Särskilt uttalande* gjordes av Max Almflod (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 ytterskärgården. 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 infrastrukturens system 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.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Ulla Sjöbergh (S) och Elisabeth Hedlund (V) enligt följande.

Region Stockholm föreslog i den tidigare versionen av sjötrafikutredningen att de dramatiskt skulle minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget var att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens skulle bli att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen skulle leda 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.

Det tidigare förslaget innebar 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.

Det nya reviderade förslaget är ett steg i rätt riktning. Vi menar dock att det måste garanteras att båttrafiken organiseras så att den ökar antalet besökare i skärgården och gör det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom är turismen en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser 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.

*Särskilt uttalande* gjordes av Julian Kroon (SD) enligt följande.

Vi välkomnar det reviderade förslaget till lösning som kombinerar en väl fungerande besöks- trafik under sommarmånaderna med en lösning som även ger goda förutsättningar för boende i skärgården, vilket stämmer överens med de synpunkter vi lämnat tidigare i ärendet. Vi ser också positivt på förslaget om att utöka båttrafiken med två nya linjer, Norra Ulvsunda-Hägersten och Norra Ulvsunda-Gamla Stan. Vi menar även att det ur samrådssynpunkt och för att klargöra alternativa modeller, vara positivt om Trafikförvaltningen initialt tog fram två alternativ. Det sammanvägda alternativet som nu föreslås framstår som genomtänkt och positivt ur många aspekter.

### **Skärholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Salar Rashid m.fl. (S) och Carl Henrik Caldaras och Shamsou A. Hassan (V) enligt följande.

1. Att delvis godkänns förvaltningens förslag.
2. Att därutöver anföras följande

Region Stockholm föreslog i den tidigare versionen av sjötrafikutredningen att de dramatiskt skulle minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget var att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens skulle bli att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen skulle leda 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.

Det tidigare förslaget innebar 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.

Det nya reviderade förslaget är ett steg i rätt riktning. Vi menar dock att det måste garanteras att båttrafiken organiseras så att den ökar antalet besökare i skärgården och gör det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förutnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom är turismen en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser 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.

*Särskilt uttalande* gjordes av Tapani Juntunen m.fl. (SD) enligt följande.

Vi välkomnar det reviderade förslaget till lösning som kombinerar en väl fungerande besöks- trafik under sommarmånaderna med en lösning som även ger goda förutsättningar för boende i skärgården, vilket stämmer överens med de synpunkter vi lämnat tidigare i ärendet. Vi ser också positivt på förslaget om att utöka båttrafiken med två nya linjer, Norra Ulvsunda-Hägersten och Norra Ulvsunda-Gamla Stan. Vi menar även att det ur samrådssynpunkt och för att klargöra alternativa modeller, vara positivt om Trafikförvaltningen initialt tog fram två al-

ternativ. Det sammanvägda alternativet som nu föreslås framstår som genomtänkt och positivt ur många aspekter.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Sara Soumah (Fi) som instämde i reservationen av Salar Rashid m.fl. (S) och Carl Henrik Caldaras och Shamsu A. Hassan (V).

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Christina Wallmark (SD) enligt följande

Vi välkomnar det reviderade förslaget till lösning som kombinerar en väl fungerande besökstrafik under sommarmånaderna med en lösning som även ger goda förutsättningar för boende i skärgården, vilket stämmer överens med de synpunkter vi lämnat tidigare i ärendet. Vi ser också positivt på förslaget om att utöka båttrafiken med två nya linjer, Norra UlvsundaHägersten och Norra Ulvsunda–Gamla Stan. Vi menar även att det ur samrådssynpunkt och för att klargöra alternativa modeller, var positivt att Trafikförvaltningen initialt tog fram två alternativ. Det sammanvägda alternativet som nu föreslås framstår som genomtänkt och positivt ur många aspekter.

## **Östermalms stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios m.fl. (V),

Yrkar att Östermalms stadsdelsnämnd beslutar att delvis godkänna förvaltningens förslag och att därutöver anför följande;

Region Stockholm föreslog i den tidigare versionen av sjötrafikutredningen att de dramatiskt skulle minska skärgårdstrafiken med båt via centrala Stockholm. Huvudförslaget var att flytta sjötrafiken från centrala Stockholm till bytespunkter längre ut i skärgården där den istället kopplas ihop med landkollektivtrafik, framförallt buss.

En direkt konsekvens skulle bli att båttrafiken från centrala Stockholm med uppskattade skärgårdsturer till skärgården minskar väsentligt. Omfördelningen skulle leda 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.

Det tidigare förslaget innebar 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.

Det nya reviderade förslaget är ett steg i rätt riktning. Vi menar dock att det måste garanteras att båttrafiken organiseras så att den ökar antalet besökare i skärgården och gör det lättare att nyttja denna vackra miljö, inte tvärtom. Det ska inte vara några få förunnat att kunna ta sig ut i skärgården. Dessutom är turismen en viktig inkomstkälla för boende i skärgården. Vill man ha en levande skärgård måste entreprenörerna på våra öar också kunna försörja sig.

Vi ser 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

*Särskilt uttalande* gjordes av Göran Ek m.fl (SD), enligt följande.

Vi välkomnar det reviderade förslaget till lösning som kombinerar en väl fungerande besöks- trafik under sommarmånaderna med en lösning som även ger goda förutsättningar för boende i skärgården, vilket stämmer överens med de synpunkter vi lämnat tidigare i ärendet. Vi ser också positivt på förslaget om att utöka båttrafiken med två nya linjer, Norra Ulvsunda-Hä- gersten och Norra Ulvsunda-Gamla Stan. Vi menar även att det ur samrådssynpunkt och för att klargöra alternativa modeller, vara positivt om Trafikförvaltningen initialt tog fram två al- ternativ. Det sammanvägda alternativet som nu föreslås framstår som genomtänkt och positivt ur många aspekter.